

*BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT*



J  
103  
H72  
1974  
T72  
A1

Canada. Parlement.  
Sénat. Comité permanent  
des transports et des  
communications, 1974.  
Délibérations.

DATE

NAME - NOM













DEUXIÈME SESSION DE LA VINGT-NEUVIÈME LÉGISLATURE

1974

# SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

## TRANSPORTS

## ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable J. CAMPBELL HAIG

---

Fascicule n° 1

---

LE JEUDI 28 MARS 1974

---

Première séance sur le bill S-3 intitulé:  
«Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile»

---

---

(Témoïn: Voir procès-verbal)



COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable J. Campbell Haig.

Les honorables sénateurs:

Blois	Langlois
Bourget	Lawson
Burchill	*Martin
Denis	McElman
Eudes	Molgat
*Flynn	Petten
Forsey	Prowse
Fournier	Riley
(Madawaska- Restigouche)	Smith
Graham	Sparrow
Haig	van Roggen
	Welch

20 MEMBRES

(Quorum 5)

*\*Membres d'office*



## Témoignages

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 26 mars 1974.

«Conformément à l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Neiman, appuyée par l'honorable sénateur Rowe, tendant à la deuxième lecture du bill S-3, intitulé: «Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre».

Après débat,  
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Neiman propose, appuyé par l'honorable sénateur Hicks, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*  
Robert Fortier.

M. F. J. Farmer, directeur administratif, Association canadienne de normalisation pour la sécurité des pneus d'automobiles.

Honorable sénateur, je compte vous parler à titre de représentant de deux organismes, à savoir le Comité canadien de la sécurité et le Comité de l'Association canadienne de normalisation pour la sécurité des pneus d'automobiles.

Comme la plupart d'entre vous sont probablement au courant, le Comité canadien de la sécurité est un organisme non gouvernemental, à but non lucratif doté d'une charte fédérale. Nous travaillons de l'intérieur des gouvernements fédéral et provinciaux, des hommes d'affaires et des industries ainsi que de nombreuses associations nationales du Canada. Notre principal rôle concerne la prévention des accidents; nous collaborons avec tous les groupes de Canada et nous faisons à titre d'organisme de coordination afin de réduire le nombre d'accidents qui se produisent non seulement dans nos rues et sur nos routes, mais au travail, à la maison et dans les endroits publics.

Monsieur le président, si vous le permettez, je ferais une brève déclaration sur le bill S-3 et si les sénateurs intéressés désirent ensuite me poser des questions je serais très heureux d'y répondre.

Le président: Très bien.

M. Farmer: Avant 1968, il n'existait au Canada aucune norme ou règle régissant la fabrication, le choix et l'usage des pneus des voitures particulières. Cette situation était une grande préoccupation chez le public, les hauts fonctionnaires et les responsables de même les vendeurs de pneus. Un tel état de choses était dû au fait qu'il n'y avait pas de normes de sécurité pour les pneus des véhicules automobiles. Bien qu'il n'y ait pas de statistiques exactes, il est

Le jeudi 26 mars 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a tenu sa 10<sup>e</sup> séance le 26 mars 1974 à 10 heures 15 minutes. Le président, M. Neiman, a ouvert la séance à 10 heures 15 minutes. Le secrétaire, M. Fortier, a lu le procès-verbal de la séance précédente. Le Comité a adopté la motion de l'honorable sénateur Neiman, appuyée par l'honorable sénateur Rowe, tendant à la deuxième lecture du bill S-3, intitulé: «Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre».

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée. Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Neiman propose, appuyé par l'honorable sénateur Hicks, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat, Robert Fortier.



# Procès-verbal

Le jeudi 28 mars 1974.

(2)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10 heures pour étudier le bill S-3, intitulé «Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile».

*Présents:* Les honorables sénateurs Haig (*président*), Bourget, Denis, Forsey, McElman, Petten, Riley et van Roggen. (8)

*Présents mais ne faisant pas partie du Comité:* Les honorables sénateurs Benidickson, Neiman, McGrand et Smith. (4)

*Aussi présent:* M. E.R. Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

L'honorable sénateur Bourget propose, qu'à moins d'un avis contraire du Comité, soient imprimés 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ses délibérations.

Le témoin suivant prend la parole au nom du Conseil canadien de la sécurité: M. P.J. Farmer, directeur exécutif.

A 10 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du Comité*  
M<sup>me</sup> Aline Pritchard.

# Le comité sénatorial permanent des transports et des communications

## Témoignages

Ottawa, le jeudi 28 mars 1974.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-3, concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier ce projet de loi.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président*) occupe le fauteuil.

Le *président*: Honorables sénateurs, nous nous réunissons aujourd'hui pour étudier le bill S-3. Nous accueillons comme témoin M. P. J. Farmer, directeur administratif, Conseil canadien de la sécurité.

M. P. J. Farmer, directeur administratif, Conseil canadien de la sécurité: Merci, monsieur le président.

Honorables sénateurs, je compare devant vous ce matin à titre de représentant de deux organismes, à savoir le Conseil canadien de la sécurité et le Comité de l'Association canadienne de normalisation pour la sécurité des pneus d'automobiles.

Comme la plupart d'entre vous sont probablement au courant, le Conseil canadien de la sécurité est un organisme non gouvernemental, à but non lucratif doté d'une charte fédérale. Nous bénéficions de l'aide des gouvernements fédéral et provinciaux, des hommes d'affaires et des industries ainsi que de nombreuses associations nationales du Canada. Notre principal rôle concerne la prévention des accidents; nous collaborons avec tous les autres groupes du Canada et nous agissons à titre d'organisme de coordination afin de réduire le nombre d'accidents qui se produisent non seulement dans nos rues et sur nos routes, mais au travail, à la maison et dans les endroits publics.

Monsieur le président, si vous me le permettez, je ferai une brève déclaration sur le bill S-3 et si les honorables sénateurs désirent ensuite me poser des questions, je serais très heureux d'essayer d'y répondre.

Le *président*: Très bien.

M. Farmer: Avant 1966, il n'existait au Canada aucune norme ou règle régissant la fabrication, la vente ou l'usage des pneus des voitures particulières. Cette situation créait une grande confusion chez le public, les hauts fonctionnaires du gouvernement et même les vendeurs de pneus. L'une des graves répercussions secondaires a été le mauvais usage d'un grand nombre de pneus par les automobilistes. Bien qu'il n'existe pas de statistiques exactes dans ce

domaine, ces pratiques dangereuses ont contribué à augmenter le nombre d'accidents de la circulation.

Comme le public manifestait de plus en plus d'intérêt à ce sujet, le Conseil canadien de la sécurité a demandé officiellement à l'Association canadienne de normalisation de mettre au point des normes canadiennes de sécurité pour les pneus de véhicule automobile.

À l'automne de 1966, l'Association canadienne de normalisation a créé un comité chargé d'établir des normes de sécurité pour les pneus de véhicules automobiles et j'ai été appelé en à assumer la présidence. Parmi les membres de ce comité, il y avait des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, des fabricants, des usagers, des membres du Conseil canadien de la sécurité et d'autres organismes nationaux.

Au cours de 1967 et 1968, le comité a établi trois normes nationales de sécurité:

Norme D238.1 – Normes de rendement pour la fabrication des pneus et des jantes des voitures particulières.

Norme D238.2 – Normes d'application pour la sélection des pneus et des jantes.

Norme D238.4 – Exigences d'inspection pour les pneus des voitures particulières, des commerciales et des remorques qui circulent sur les grands-routes.

Une quatrième norme, D238.3, relative au rechapage et à la réparation des pneus n'a pas encore été établie. Les normes D238.1, D238.2 et D238.4 ont été adoptées par les gouvernements provinciaux du Canada.

Si le gouvernement fédéral, par l'entremise du ministère des Transports, a été en mesure de surveiller l'utilisation des pneus sur les voitures neuves, les provinces devaient surveiller la vente des pneus de rechange, ce qui constitue, incidemment, la partie la plus importante du marché des pneus. Sans inspection et mesure de vérification, cette tâche s'est révélée très difficile.

Le bill S-3 qu'étudie actuellement votre Comité, réglementera la fabrication, l'importation et la vente des pneus des voitures particulières. Il vise à assurer que tous les pneus vendus au Canada répondront aux normes de sécurité de rendement. À cet égard le Conseil canadien de la sécurité appuie le bill S-3.

Par contre, je tiens à préciser qu'à moins que la fabrication des pneus de voitures particulières réponde aux normes de sécurité et que les pneus de rechange vendus soient sélectionnés afin de tenir compte de l'usage précis auquel ils sont destinés, ils seront dangereux et représenteront des risques d'accident pour les automobilistes. Ces exigences doivent relever d'une réglementation



provinciale et ne sont pas prévues dans le projet de loi que vous étudiez actuellement.

Monsieur le président, voilà les observations officielles que je voulais faire. Je serais heureux de répondre à toutes les questions que voudront bien me poser les membres du Comité.

**Le président:** Y a-t-il des questions, honorables sénateurs?

**Le sénateur van Roggen:** Tout d'avord, existe-t-il une loi semblable dans les autres pays qui fabriquent des pneus, notamment en Europe et aux États-Unis?

**M. Farmer:** C'est le cas aux États-Unis, et il existe en Europe une norme internationale dont la mise en application est, je crois, fort répandue actuellement.

**Le sénateur van Roggen:** Il ne s'agirait donc pas d'une mesure restrictive en ce qui concerne la fabrication par le Canada de pneus destinés à être exportés aux États-Unis?

**M. Farmer:** C'est exact. Je ne sais pas quelles normes le gouvernement fédéral adopterait, mais je crois qu'elles ressembleraient à celles de l'Association canadienne de normalisation et également à celles qu'appliquent les États-Unis. Je suis donc persuadé que cette mesure n'imposerait pas de restrictions au commerce entre les États-Unis et le Canada. De plus, la plupart des pneus fabriqués actuellement en Europe et au Japon sont conformes à la fois aux normes américaines et canadiennes.

**Le sénateur van Roggen:** Iriez-vous jusqu'à dire que cette mesure nous permet simplement de rejoindre les autres pays dans ce domaine?

**M. Farmer:** Non, ces normes sont actuellement en vigueur au Canada, mais le problème porte sur leur mise en application. La législation ne comportait pas les dispositions nécessaires pour contraindre les fabricants à se conformer aux normes de rendement pour la fabrication de pneus.

**Le sénateur van Roggen:** Aucune mesure d'application fédérale n'a été possible?

**M. Farmer:** Autre que sur l'équipement utilisé sur les voitures neuves lors de leur fabrication.

Jusqu'à maintenant le problème a été que la vente des pneus de rechange représente probablement les deux tiers du marché canadien des pneus. Il s'agit d'une donnée approximative.

**Le sénateur van Roggen:** Qu'entendez-vous exactement par «la vente des pneus de rechange»?

**M. Farmer:** Il s'agit du remplacement des pneus d'origine lorsqu'ils sont usés.

**Le sénateur van Roggen:** En d'autres mots, simplement le fait de se rendre dans un magasin qui vend des pneus et d'en acheter, etc?

**M. Farmer:** Oui, c'est exact. En réalité, la fabrication de ces pneus était contrôlée par la législation provinciale sur la circulation routière et elle devrait se conformer aux normes de l'Association

canadienne de normalisation. A notre avis, toutefois, le problème réside dans le fait que les gouvernements provinciaux ne sont pas en mesure de procéder à une inspection ou à une vérification. Les règlements sont bel et bien rédigés, mais nous doutons dans une certaine mesure qu'ils puissent les appliquer.

**Le sénateur van Roggen:** Comment la présente loi s'appliquera-t-elle? Vous efforcerez-vous de l'appliquer au niveau de la vente de détail, de la fabrication des pneus ou de leur importation au Canada?

**M. Farmer:** Je ne peux pas parler au nom du gouvernement fédéral, mais je suppose qu'il l'appliquera pour la vente de détail et l'importation.

**Le sénateur van Roggen:** Je suppose que si vous contrôlez les secteurs de la fabrication et de l'importation, vous contrôlez tout le marché des pneus.

**M. Farmer:** Je crois que oui.

**Le sénateur van Roggen:** Vous ne pouvez pas en fabriquer à la maison!

**M. Farmer:** Non, vous avez raison. Je crois que la plupart des pneus fabriqués au Canada, en fait, tous les pneus, sont conformes actuellement à ces normes.

**Le sénateur van Roggen:** Quelles répercussions cette mesure aura-t-elle sur le rechapage des pneus?

**M. Farmer:** A moins qu'on présente un projet de loi concernant le rechapage des pneus, aucune mesure n'est prévue à ce sujet à l'heure actuelle au Canada; il n'existe aucune norme.

**Le sénateur van Roggen:** Rien n'est prévu à ce sujet dans ce projet de loi?

**M. Farmer:** Non. Il vise à assurer l'application des normes de fabrication des pneus. Voilà en quoi il consiste réellement: il vise à assurer que tous les pneus vendus au Canada satisfont aux normes de qualité. En d'autres termes, ils seront fabriqués selon des modèles sécuritaires et en conformité avec l'usage auquel ils sont destinés.

Il y a, toutefois, une ombre au tableau. Les provinces ont adopté la norme de l'Association canadienne de normalisation qui établit l'usage approprié des pneus. Autrement dit, selon le poids ou les dimensions du véhicule automobile, vous devez l'équiper de pneus de dimensions précises afin de satisfaire aux exigences de charge et à d'autres, pour des raisons de sécurité. Le présent projet de loi ne traite, toutefois pas de ces questions. Comme pneus de rechange, vous pouvez acheter n'importe quel type de pneu vendu dans les magasins.

**Le sénateur van Roggen:** En d'autres termes, vous pouvez acheter des pneus qui ne conviennent pas à votre type de voiture?

**M. Farmer:** C'est exact. Voilà l'un des problèmes auquel a fait face, dès sa création, le Comité de l'Association canadienne de normalisation: à cette époque, aucune norme ne s'appliquait au Canada ni ailleurs exigeant l'usage d'un type précis de pneus sur tel ou tel véhicule automobile.



La troisième norme que nous avons établie portait sur l'inspection et l'entretien des pneus, car encore une fois, à ce moment-là, rien n'était prévu pour obliger les automobilistes à veiller à ce que leurs pneus soient en bon état.

Il existe quelques statistiques fort valables à ce sujet, mais des études entreprises dans ce domaine révèlent que le nombre d'accidents de la circulation causés par des pneus défectueux est très bas, soit moins de 1 p. 100. Par contre, fait surprenant à noter, dans la plupart des cas, l'état défectueux des pneus n'est pas dû fondamentalement à des défauts de fabrication, mais au mauvais usage ou au manque d'entretien, notamment les voitures équipées de pneus usés jusqu'à la corde ou insuffisamment gonflés, ou les voitures surchargées etc. Voilà une question qui n'est pas prévue dans ce projet de loi et je ne crois pas qu'elle puisse être régie par un règlement fédéral. Elle doit relever des provinces qui peuvent l'inclure dans une loi sur la circulation routière.

Toutefois, point important à noter, le projet de loi prévoit évidemment des dispositions uniformes pour la fabrication et la vente de pneus.

**Le sénateur Bourget:** Monsieur Farmer, a-t-on consulté les provinces au sujet de ce projet de loi?

**M. Farmer:** Je crois que oui.

**Le sénateur Bourget:** Toutes les provinces?

**M. Farmer:** Je ne peux pas vous l'assurer, mais je crois qu'on les a toutes consultées. M. Campbell du ministère des Transports, qui comparaitra devant votre Comité, sera en mesure de répondre à cette question.

**Le sénateur Bourget:** Je crois que c'est un point important, monsieur le président, car il porte, peut-être, sur une question de compétence. Je ne suis ni avocat, ni spécialiste dans ce domaine, comme le sénateur Forsey, mais à mon avis, il importe de savoir si les provinces ont été informées, si elles approuvent le projet de loi et s'il sera nécessaire, en ce qui concerne la loi d'habitation, que les provinces adoptent également ce projet de loi.

**M. Farmer:** Je crois, sénateur, que cette question a été discutée avec les provinces.

**M. E. Russell Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire:** Sénateur Bourget, le témoin qui comparait la semaine prochaine, M. Campbell, devrait être en mesure de répondre à vos questions, mais je conviens que l'affaire peut comporter des problèmes de compétence.

**Le sénateur Bourget:** On répondra donc à nos questions à ce sujet la semaine prochaine.

**M. Farmer:** Oui, je crois que M. Campbell pourra vous donner des assurances à ce sujet.

**Le sénateur Denis:** Les provinces ont vraiment le droit d'adopter des lois ou de promulguer des règlements à cet égard?

**M. Farmer:** Oui, elles peuvent le faire aux termes de leurs lois sur la circulation routière, car les règlements relatifs aux véhicules automobiles relèvent de chacune des provinces.

**Le sénateur Denis:** Il n'y a aucun risque de chevauchement législatif?

**M. Farmer:** A mon avis, il faut que le bill S-3 soit adopté avec l'approbation des provinces. Je pense qu'une partie de cette mesure législative empiète vraiment sur la compétence provinciale, et voilà pourquoi j'estime que le point soulevé par le sénateur Bourget est des plus pertinents; les provinces doivent être consultées. Je crois comprendre qu'elles l'ont été, mais à mon avis, le prochain témoin qui comparaitra devant vous sera en mesure de le confirmer. De toute façon, elle empiète vraiment sur la compétence provinciale.

**Le sénateur Bourget:** Voilà ce que je pensais. C'est pourquoi j'ai posé cette question.

**Le sénateur Denis:** M. Farmer, à l'heure actuelle, l'usage des pneus cloutés est interdit dans certaines provinces et permis dans d'autres. Je suppose que le projet de loi ne traite pas de cette question?

**M. Farmer:** Non.

**Le sénateur Denis:** Mais le projet de loi porte sur des mesures de sécurité et, je crois, pour deux raisons. Certaines provinces ne permettent pas l'usage de pneus cloutés, car parfois ils causent plus d'embardes que d'autres types de pneu et, deuxièmement, ils détériorent les routes. Mais, de toute façon, comment pouvons-nous nous déplacer d'une province à l'autre si l'une d'elles autorise l'usage de ces pneus tandis que l'autre les interdit, et si l'on passe d'une frontière à l'autre et qu'on est pris, on doit verser une amende?

**M. Farmer:** Cette question relève d'une loi provinciale, et je ne crois pas qu'elle puisse faire l'objet d'une réglementation fédérale.

**M. Hopkins:** Je crois qu'à la lumière des discussions que nous avons eues ici, il serait peut-être souhaitable de convoquer un représentant du ministère de la Justice à nos réunions au cas où des questions d'ordre juridique et constitutionnel seraient soulevées.

**Le président:** On le fera.

**Le sénateur Forsey:** J'allais dire, monsieur le président, que sauf le respect que je dois aux avocats, je doute fort que les provinces puissent, de consentement, attribuer une compétence au Parlement du Canada. Je ne sais pas si M. Hopkins partage mon opinion.

**M. Hopkins:** Bien entendu, c'est exact.

**Le sénateur Forsey:** Si nous sommes compétents, d'accord; si nous ne le sommes pas, on n'y peut rien, et les provinces peuvent s'égosiller tant qu'elles le voudront, elles n'attribueront aucune compétence au fédéral.

**M. Hopkins:** Et elles ne lui enlèveront aucune.

**Le sénateur Bourget:** Par contre, les provinces devraient tout au moins s'entendre entre elles.

**Le sénateur Forsey:** Je ne mets pas en doute qu'elles n'enlèveraient aucune compétence au fédéral, mais je dis simplement



que d'après la loi, si je comprends bien, le consentement ou le refus des provinces ne peut modifier la compétence.

**Le sénateur Bourget:** J'en conviens.

**M. Hopkins:** C'est une question de fédéralisme coopératif.

**Le sénateur Forsey:** Oui.

**Le sénateur Bourget:** Même si je ne suis pas avocat, je peux me rendre compte que cette affirmation est logique.

**Le président:** La majorité a décidé qu'il n'y avait aucun conflit de compétence entre le sénateur Forsey et M. Hopkins!

**M. Hopkins:** Non, il n'y a aucun conflit d'opinion. Il existe peut-être certains problèmes de compétence.

**Le sénateur Forsey:** En effet, c'est possible.

**Le président:** Lorsque le sénateur Neiman a présenté ce bill l'autre jour, elle a indiqué que les autorités provinciales avaient été consultées relativement à la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

**Le sénateur Neiman:** Oui. Comme je l'ai déjà dit, monsieur le président, des réunions ont été tenues auxquelles assistaient tous les ministres provinciaux des transports, ainsi que le ministre fédéral des Transports. Il y a eu une série de réunions au cours desquelles il avait été convenu que le gouvernement fédéral devrait se charger de réglementer la sécurité des véhicules automobiles soit, en général, des nouvelles automobiles et des pièces de véhicules automobiles. Cette décision a été apparemment confirmée par lettre. Le président de ces réunions a écrit au gouvernement fédéral pour lui confirmer le désir que les provinces aient manifesté au cours de la réunion de voir le gouvernement fédéral se charger de cette responsabilité, et cela a été fait avant l'adoption de la loi initiale. C'est à la suite de cela que la loi a été initialement conçue.

Apparemment, depuis quelque deux ans, de nouvelles réunions ont eu lieu, et les provinces ont alors déclaré qu'elles désiraient désormais se charger de réglementer tous les nouveaux pneus, pas seulement ceux qui sont installés sur les nouveaux véhicules, et c'est ce dont ce bill traite. Il ne s'aventure pas dans le domaine des pneus recaoutchoutés, ni dans aucun problème du genre, parce que ce sera toute une autre affaire. On ne s'occupe donc que des nouveaux pneus, qu'ils soient fabriqués ici au Canada ou importés d'autres pays. J'ai des exemplaires de deux lois habilitantes qui ont été adoptées par les provinces après l'adoption de la loi initiale.

J'admets toutefois qu'à vos prochaines réunions, vous ne manquiez pas d'inviter certains représentants du ministère de la Justice à exprimer leurs commentaires sur la question et sur ce qui s'est passé, parce que certaines provinces n'ont pas encore adopté de lois habilitantes. Le Québec ne l'a certainement pas fait et il y a d'autres provinces qui sont dans le même cas, ce qui semble plutôt curieux. C'est là une situation assez embarrassante pour un gouvernement fédéral: il a fait adopter une loi, mais il ne peut réellement agir en vertu de cette loi; il ne peut en aucune façon engager de poursuites judiciaires en l'invoquant.

**Le sénateur van Roggen:** Je ne suis pas d'accord là-dessus, monsieur le président, je suis désolé.

**Le sénateur Neiman:** D'accord sur quoi?

**Le sénateur van Roggen:** Sur le fait que le gouvernement fédéral ne puisse engager de poursuites judiciaires aux termes de cette loi.

**Le sénateur Neiman:** Bien, si cela a trait à quelque chose qui relève immédiatement des provinces, je ne vois pas comment. Je peux faire erreur évidemment, mais il me semble que c'était là la question.

**Le sénateur van Roggen:** Je n'ai examiné le bill que très rapidement et je puis faire erreur, mais il me semble que les seuls délits traités sont mentionnés à l'article 6 de la page 4, qui dit ceci:

Sauf dispositions contraires des règlements, nul fabricant ou distributeur ne doit

- a) exporter du Canada ou livrer pour exportation du Canada, ni
- b) expédier ou transporter, ou livrer aux fins d'expédition ou de transport, d'une province à une autre.

**Le sénateur Neiman:** C'est exact.

**Le sénateur van Roggen:** Voilà un exemple de cas qui relève de l'autorité fédérale. Puis l'article 7 dit ce qui suit:

(2) Nul ne doit importer un pneu de véhicule automobile au Canada en contravention d'un règlement établi en vertu du présent article.

Ainsi, il me semble que le bill se borne à dire que certaines normes seront fixées, et que si vous fabriquez des pneus qui n'y sont pas conformes, vous ne pouvez pas, premièrement les importer au Canada, deuxièmement, les exporter hors du Canada, et, troisièmement, les déplacer d'une province à une autre. Mais hormis ces trois cas, vous pouvez agir comme bon vous semble, ce qui me paraît tout à fait correct du point de vue constitutionnel, et c'est tout ce que fait ce bill, car il ne porte absolument pas sur l'aspect vente au détail. Mais pour en revenir à la question que j'adressais aux témoins; ne vous semble-t-il pas que c'est ce que fait le bill?

**Le sénateur Neiman:** Oui. J'ai soulevé cette question devant certains représentants du ministère, parce que je disais: «Il semble y avoir un hiatus là-dedans. Si vous avez eu tant de peine à obtenir l'approbation et des instructions des provinces, et qu'elles ont indiqué que c'était, dans une certaine mesure, la raison pour laquelle on avait tout rassemblé, la loi ne traite pas réellement de choses qui concernent les provinces elles-mêmes.»

**Le sénateur van Roggen:** Ce qu'elle ne pouvait faire.

**Le sénateur Neiman:** Non, mais j'ai dit: «Vous ne parlez pas réellement des pneus, ou des automobiles, qui sont fabriqués et vendus en Ontario.»

**Le sénateur van Roggen:** Parfaitement exact.

**Le sénateur Neiman:** «Il y a donc une grande partie du marché dont on ne s'occupe pas, et dont on devrait s'en occuper quelque



part, si on veut agir. Je pensais que c'était là notre principale raison d'obtenir l'accord des provinces de se concerter.» J'ai dit: «Tout ce que vous allez obtenir c'est une moitié de loi.»

Le libellé est identique à celui de la loi initiale car il s'applique aux automobiles, et maintenant il s'appliquera également aux pneus. C'est donc le point que j'ai essayé de soulever avec eux. Je leur ai dit: «Vous semblez n'englober que la moitié de votre marché, malgré vos belles intentions de protéger tout le monde, tous les acheteurs de nouvelles automobiles. En fait, il n'en est rien.»

**Le sénateur van Roggen:** Le sénateur Forsey pourra me reprendre mais je pense qu'ils ont été aussi loin que possible. Ne le pensez-vous pas?

**Le sénateur Forsey:** Oui, je le pense. J'hésite, n'étant pas avocat, à donner mon opinion là-dessus, mais c'est ce qui me semble; de plus, comme je l'ai déjà dit, je ne comprend pas ce que signifie ces propos sur une législation correspondante adoptée par les provinces. Je ne vois pas comment les provinces peuvent conférer une autorité quelconque au Parlement du Canada, ou lui en enlever. Seulement, à mon avis, elles peuvent adopter une loi prévoyant une délégation de pouvoirs administratifs en vertu de laquelle une autorité particulière du gouvernement fédéral serait censée représenter une autorité provinciale aux fins de cette loi. On pourrait procéder comme dans le cas du marché des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, ou de la Loi nationale sur les transports.

**M. Hopkins:** Parfaitement.

**Le sénateur Neiman:** Puis-je vous donner un exemple? Il s'agit d'une loi ontarienne, *The Highway Traffic Act*, (Loi sur la circulation routière) et voici un amendement qui a été apporté à cette loi.

62. (1) Aucun concessionnaire de véhicules automobiles ne doit vendre ou offrir de vendre un véhicule automobile fabriqué après la date de mise en vigueur de cette article s'il n'est pas conforme aux normes fixées par la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (Canada), et qui ne porte pas la marque nationale de sécurité sus-mentionnée.»

Suit un article relatif à la pénalisation.

**M. Hopkins:** Il s'agirait là d'une loi corollaire et non habilitante.

**Le sénateur Neiman:** Non habilitante? Mais si, voyons.

**Le sénateur Forsey:** Ce n'est pas une loi habilitante.

**M. Hopkins:** C'est une loi d'appoint.

**Le sénateur Neiman:** «Habilitante» est le terme qu'utilisaient les agents des transports lors de mon entretien avec eux.

J'ai trouvé un article d'une loi de la Colombie-Britannique dont le libellé est quelque peu différent mais dont la portée est sensiblement la même, je crois. Toutefois, j'ai également reçu, comme je le vous disais, cette lettre de M. Vaillancourt, du ministère des Transports, dans laquelle il affirmait que le Québec n'avait pas promulgué ce qu'il appelle une législation «complémentaire.» Je n'ai pas pu confirmer si les provinces de l'Alberta, de Terre-Neuve et de la Saskatchewan l'avaient fait. Nous ne savons encore rien au sujet

de ces provinces et il disait qu'il allait essayer de se renseigner avant qu'elles ne comparaissent devant le Comité. Je lui ai répondu qu'il devrait pouvoir obtenir cette information.

**Le président:** Ce sera fait la semaine prochaine. Il y aura jeudi matin une réunion du Comité à laquelle assisteront des représentants du ministère des Transports et du ministère de la Justice.

**M. Farmer:** Monsieur le Président, puis-je maintenant poser une question? Cette loi habilitante que vous avez lue n'avait-elle pas trait aux véhicules automobiles en général et non aux pneus en particulier?

**Le sénateur Neiman:** Non, parce que cette question renvoie à la loi initiale.

**M. Farmer:** Il devrait donc exister quelque part des dispositions à ce sujet qui tiendraient compte du service après-vente, source de problèmes selon moi, parce que les provinces exercent leur autorité sur le service après-vente, la vente des pneus et le remplacement des vieux pneus sur les véhicules automobiles.

**Le sénateur van Roggen:** Je suis désolé, mais je ne pense pas que ce soit tout à fait exact, parce que le service après-vente s'occupe autant des pneus qui sont importés au Canada ou transportés d'une province à l'autre que le marché d'origine, de sorte que cette loi, en traitant des pneus qui sont vendus d'une province à l'autre, traite de l'après-vente tout comme la loi initiale. Elle ne traite pas cependant du cas où les pneus sont manufacturés dans une province puis vendus dans cette même province. Étant donné que les pneus ne sont pas habituellement fabriqués par de très petites sociétés—quelqu'un qui travaillerait dans l'arrière-cour d'un garage—mais par des fabricants nationaux, puis vendus dans tout le pays, je crois que la loi serait très efficace. Je suis persuadé que si les provinces voulaient adopter ces normes, pour les appliquer aux quelques pneus vendus et fabriqués chez elles, elles pourraient le faire. En Ontario, ce sera important, de même qu'en Nouvelle-Écosse d'ailleurs, où s'est installé la nouvelle usine Michelin. La Saskatchewan, par exemple, pourra très bien se passer de loi habilitante si elle n'a aucune usine de fabrication de pneus. Voilà à quoi se résume, selon moi, la situation.

Quant à la nécessité de ce profit de loi, si je peux faire une courte digression, vous avez dit que seulement 1 p. 100 environ des accidents qui se produisent sont liés à la défektivité des pneus tandis que la vaste majorité d'entre eux sont causés par leur mauvaise utilisation et par le type de véhicule en cause. Vous ne pouvez rien y faire. Si les gens veulent se conduire comme des fous, rien ne pourra les en empêcher. Pourriez-vous alors prétendre, étant donné que seule une fraction de 1 p. 100 sera touchée, qu'il n'est pas nécessaire de mettre sur pied la bureaucratie prévue aux termes de cette loi? Quel besoin en a-t-on?

**M. Farmer:** Je pense que c'est important.

**Le sénateur van Roggen:** Pourquoi dites-vous cela?

**M. Farmer:** Bien, je ne sais pas comment vous pouvez en arriver à décider de la valeur d'une vie. L'an dernier, 12,000 personnes ont été tuées accidentellement au Canada; 6,221 de ces décès ce sont produits sur la route. Il y a eu 230,000 blessés par suite d'accidents de la route.



**Le sénateur van Roggen:** Je comprends bien, mais vous présentez ici des données statistiques d'ensemble. Vous avez dit plus tôt que seul 1 p. 100 des accidents de la route étaient causés par la défektivité des pneus, et que sur ce 1 p. 100, une proportion encore plus petite d'accidents étaient dus à leur mauvaise utilisation. En d'autres termes, sur ce 1 p. 100, la plupart des accidents étaient causés par une mauvaise utilisation des pneus.

**M. Farmer:** Bien, je ne sais pas à quoi l'on aboutissait. Si un pneu tue trois personnes et en blesse 3,000, comment évaluer cela? Je pense qu'il importe d'établir des normes.

Je ne sais pas quel genre de bureaucratie en sortirait.

**Le sénateur van Roggen:** En fait, elle pourrait être très restreinte.

**M. Farmer:** J'espère bien que ce serait le cas. Quant au revers de la médaille, la question de l'entretien et de la bonne utilisation de ces pneus, elle doit être traitée au niveau provincial. Il est évident que si les provinces en viennent à adopter une inspection périodique des véhicules automobiles, on pourrait y veiller à cette occasion.

**Le sénateur van Roggen:** A Vancouver, nous avons une inspection obligatoire où ces règles sont appliquées.

**Le sénateur Neiman:** Monsieur le président, je commence à me demander pourquoi, au lieu de présenter une loi distincte, cette question ne serait pas réglée simplement sous forme d'amendement à la loi initiale du moment où elle précise qu'il s'agit de véhicules automobiles d'une catégorie prescrite et de ses pièces. Il me semble que si vous comparez cela à la loi initiale, le libellé est identique; je ne sais pas si un jour on adoptera une loi sur les silencieux ou autre pièce et, ce faisant, si on présentera un nouveau bill. Il me semble qu'il serait bien préférable et beaucoup plus concis de faire rentrer toutes ces questions dans la loi initiale. Je ne vois pas la nécessité de ce bill, et j'en ai demandé à nouveau la raison, mais M. Vaillancourt n'a pas pu me donner de réponse directe. Il a dit qu'il en parlerait à ses conseillers juridiques. Et il a dit à peu près, je crois, que «ce serait si semblable que ce serait difficile». Cette réponse m'a réellement semblé n'avoir aucun bon sens du tout, et c'est pourquoi j'ai comparé les libellés de la loi et du bill: ils sont identiques.

Il y a deux domaines dans lesquels je pense que cela n'a aucun sens; par exemple, ce qu'il faudrait faire si on découvrait qu'un pneu était défectueux et que l'importateur ou le fabricant soit poursuivi et reconnu coupable, mais je ne vois aucun cas où l'on puisse rendre le pneu au contrevenant.

Le bill stipule qu'il peut y avoir confiscation. C'est pourquoi je dis qu'on a utilisé un certain libellé ici et dans deux autres domaines que je trouve plutôt curieux. Voilà une autre chose qui me semblait devoir être remise en question.

En fait, j'ai remarqué qu'un député de l'autre endroit a présenté hier un bill d'initiative privée en vue de modifier la loi sur la sécurité des véhicules automobiles; le bill a trait aux arceaux de sécurité ou quelque chose du genre. La semaine dernière, on a même présenté à l'autre endroit un bill d'initiative privée sur les pneus. Je me rends compte qu'ils ne seront jamais qu'inscrits au feuillet, mais je ne comprends pas pourquoi tout cela ne pourrait être inclus dans un seul bill. Il me semble que ce serait ainsi beaucoup plus facile de faire les changements nécessaires.

**Le sénateur Forsey:** S'agirait-il de savoir si un pneu fait ou non partie du véhicule automobile?

**Le sénateur Neiman:** Non, parce que les nouveaux pneus sont réglementés aux termes de la loi originale, je veux dire par là les pneus de la voiture quand elle sort de l'usine.

**M. Farmer:** Mais ne s'agit-il pas seulement d'un accessoire de la nouvelle voiture ou d'une partie de la voiture originale? Je crois que c'est là le problème. Cela n'inclut pas les pneus vendus sur le marché.

**Le sénateur Neiman:** Je suis d'accord.

**M. Farmer:** C'est pourquoi vous avez à étudier le nouveau projet de loi—en vue d'inclure les pneus qui se vendent sur le marché ce qui, je crois, constitue la plus grande partie des pneus vendus au Canada. Cela ne pouvait être contrôlé aux termes de la loi originale qui ne tenait compte que de la nouvelle voiture munie de pneus, de silencieux et d'autres pièces.

**Le sénateur Neiman:** Mais vos règlements seront sûrement les mêmes. Ils ne s'appliqueront qu'aux nouveaux pneus installés sur une voiture de sorte que, en fait, vous vous retrouverez avec une loi identique.

**M. Farmer:** Voici quel était le problème: on pouvait importer de mauvais pneus au Canada; il s'agissait d'un véritable problème. Des pneus qui étaient rejetés au Japon ou aux États-Unis parce qu'ils ne répondaient pas aux normes établies pouvaient être déchargés ici et vendus sur le marché pour remplacer les pneus usés. Or, il n'y avait aucun contrôle possible à moins d'adopter une loi provinciale. Mais j'estime que cela inclura maintenant ce cas, car vous contrôlez l'importation et la vente de pneus au Canada.

**Le sénateur Benidickson:** Monsieur le président, le problème que je veux soulever l'a peut-être déjà été. Je participais à une séance du Comité de la régie interne depuis 9 h 30. Je viens du nord-ouest de l'Ontario, près de la frontière du Manitoba. Il y a quelques années, le gouvernement de l'Ontario a adopté une loi interdisant l'utilisation de pneus d'hiver munis de crampons. Les habitants du nord et du nord-ouest de l'Ontario s'y sont violemment opposés étant donné les problèmes que la neige pose chez nous. L'opposition a été si forte que sous la direction de personnes influentes notamment les professionnels de la localité de Red Lake, plus de 100 personnes ont catégoriquement refusé de se conformer à la loi et ont provoqué des poursuites en justice. Je ne me rappelle pas quels ont été les résultats, mais la loi est toujours en vigueur.

Je peux imaginer l'inconvénient que cela peut poser; les pneus munis de crampons sont utiles dans certaines villes du Nord où le climat est rigoureux; les conducteurs de ces régions se rendent habituellement dans une autre province comme à Winnipeg pour faire leurs courses ou dans la capitale ou d'autres villes importantes de l'est de leur propre province qui sont situés à mille milles. J'aimerais savoir si les hauts fonctionnaires qui ont étudié ce projet de loi se sont entretenus à ce sujet avec des représentants des provinces. Cela semble s'appliquer à la circulation interprovinciale et même internationale et place, à mon avis, les intéressés que je connais dans le district de Red Lake, Kenora et d'autres centres du même genre dans une situation plutôt épineuse.



J'aimerais également savoir, monsieur le président, si l'on se propose de recevoir le témoignage d'importants détaillants de pneus quant aux effets de cette loi? Je comprends que l'on vise à une plus grande sécurité, mais il arrive parfois que lorsque des règlements inutiles sont adoptés, il en résulte des dépenses supplémentaires injustifiées pour les consommateurs. Je me demande si le Comité prévoit interroger des vendeurs de pneus d'expérience pour ce qui est des frais supplémentaires, s'il y en a, auquel le consommateur devra faire face.

**Le président:** La réponse est oui.

**Le sénateur Benidickson:** Est-ce que quelqu'un peut répondre à ma première question? A-t-on discuté lors de séances interprovinciales de l'existence de l'autre loi dont a parlé le sénateur Neiman dans son discours sur les autres pièces d'automobiles? A-t-on parlé d'uniformiser au Canada la politique relative aux pneus d'hiver munis de crampons ou de la possibilité de faire exception pour certaines régions où il y a beaucoup de neige et où il est prouvé que les crampons peuvent être utiles et même nécessaires?

**Le président:** Je crois, sénateur Benidickson, que beaucoup de ces questions pourront recevoir une réponse la semaine prochaine quand comparaitront les hauts fonctionnaires du ministère des Transports de même que des représentants du ministère de la Justice. Ils nous renseigneront quant aux ententes interprovinciales et internationales.

J'espère que les hauts fonctionnaires nous parleront en outre du rechapage, des crampons, et ainsi de suite. Est-ce exact, sénateur Neiman?

**Le sénateur Neiman:** Oui.

**Le sénateur McElman:** Monsieur le président, ma question a trait à l'aspect juridique. Si je comprends bien, ce bill établit une marque nationale de sécurité qui relèvera du Parlement et qui sera connu sous le nom de marque nationale de sécurité pour les pneus. Le bill établira en outre la norme et la qualité auquel doit répondre le pneu pour pouvoir porter cette marque. Ne s'agit-il donc pas simplement pour les provinces de décider qu'en ce qui les concerne aucun nouveau pneu ne doit être fabriqué ou vendu s'il ne porte la marque nationale de sécurité? N'est-ce pas le fond de ce dont nous parlons?

**Le président:** Nous en avons parlé il y a 15 minutes, sénateur McElman, et nous en sommes arrivés à la conclusion qu'aucun d'entre nous ne pouvait répondre à la question. Nous demandons donc à des représentants du ministère de la Justice de même qu'à des hauts fonctionnaires du ministère des Transports de se présenter au Comité. Tout ce que nous savons c'est que des pneus seront fabriqués selon certaines conditions que nous ne connaissons pas et porteront cette marque. Ce qui se passe après, les hauts fonctionnaires ou les représentants du ministère de la Justice nous le diront. La question de juridiction a déjà été soulevée.

**Le sénateur McElman:** Permettez-moi de demander si le Parlement du Canada a le droit d'établir une marque nationale de sécurité? Je crois que oui, non?

**Le sénateur Forsey:** Bien sûr.

**Le sénateur McElman:** C'est clair, n'est-ce pas?

**M. Hopkins:** Oui, et il détient de vastes pouvoirs en vertu du droit criminel qui classe ces délits sous la rubrique criminelle comme le sénateur van Roggen l'a soulignée plus tôt.

**Le sénateur McElman:** Le Parlement du Canada a également le droit d'établir la qualité et la nature du produit qui peut porter une marque nationale de ce genre, n'est-ce pas?

**M. Farmer:** C'est exact.

**M. Hopkins:** J'aimerais entendre l'opinion des représentants du ministère de la Justice quand ils comparaitront.

**Le sénateur McElman:** Je m'excuse; je croyais qu'il s'agissait de questions auxquelles on peut répondre.

**Le président:** Nous ne pouvons y répondre.

**M. Farmer:** Cela est maintenant prévu dans la loi visant la fabrication de nouveaux véhicules automobiles.

**Le sénateur McElman:** C'est ce que je croyais.

**Le sénateur van Roggen:** Sénateur McElman, oui, en effet, ces marques relèvent de la compétence du gouvernement fédéral. Il peut exiger que les pneus portant cette marque répondent à certaines normes. Cependant, cela ne veut pas dire que tous les pneus qui ne portent pas la marque ne répondent pas aux normes. La loi n'est pas axée sur la marque. Il s'agit d'après la loi d'une simple marque d'identification, mais on aurait également pu insister sur un numéro de série.

Cette loi n'a vraiment rien à voir avec les crampons dont le sénateur Benidickson a parlé; elle exige seulement que les pneus qui sont importés et exportés d'une province à l'autre répondent à certaines normes. Ce n'est rien de plus; mais la loi s'applique à tout ce qui s'y rattache, ce qui élargit son champ.

**Le sénateur McElman:** Il s'agit de questions qui, à mon avis, ont été réglées. La dernière question que j'ai à poser au cours de cette séance ou que je poserai lors d'une autre séance est la suivante: pouvons-nous simplement déterminer si chaque province a ou est prête à adopter une loi stipulant qu'aucun nouveau pneu ne sera fabriqué ou vendu dans cette province s'il ne porte le symbole de la marque nationale de sécurité tel que prévu dans la loi? Pourrait-on nous le dire lors de la prochaine réunion?

**Le président:** Oui. Nous ne faisons que nous emboucher actuellement en attendant les hauts fonctionnaires. Plus tôt nous avons eu une vive discussion quant à la constitutionnalité de la loi. Cela n'a pas duré longtemps, car les deux intéressés se sont entendus, donc tout le monde était d'accord.

**Le sénateur Neiman:** Si les hauts-fonctionnaires à qui j'ai parlé avant l'introduction du bill m'ont bien renseigné, ils ont toujours l'intention de réglementer la sécurité de tous les nouveaux pneus au niveau de la fabrication ou de l'importation malgré ce qu'ils m'ont dit et les dispositions de la loi précédente.



Je me suis reporté à la loi originale et au procès-verbal de votre réunion pour voir si la question avait été soulevée à ce niveau. M. Jacques Fortier, conseiller au ministère des Transports, a été le premier à prendre la parole ce jour-là pour donner une description du bill original. Il a déclaré:

Le bill exigerait que les véhicules automobiles, pour répondre aux normes de sécurité s'y appliquant, aient la marque nationale de sécurité prescrite avant que ces véhicules puissent être vendus au Canada.

Je le répète «puissent être vendus au Canada».

«ou exportés ou transportés entre les provinces.»

Il me semble qu'il a mal renseigné le Comité, ne croyez-vous pas; en effet, il a dit «puissent être vendus au Canada». En fait il a dit «ils peuvent être vendus». Il n'a pas dit seulement entre les provinces, mais «ou transportés entre les provinces».

**Le sénateur van Roggen:** Je ne crois pas que cela comprenne la fabrication ou la vente d'un pneu dans une province.

**Le sénateur Forsey:** Je m'excuse, mais il me semble qu'aux termes de l'article 5, vous avez ce à quoi il faisait allusion:

Nul fabricant ou distributeur ne doit a) apposer sur un pneu de véhicule automobile d'une catégorie prescrite la marque nationale de sécurité relative aux pneus, . . . à moins que le pneu ne réponde à toutes les normes de sécurité . . .

Il me semble qu'il n'y ait que l'article 5 qui ne traite pas précisément de commerce international ou interprovincial. Il stipule que si vous avez une marque de sécurité nationale sur le pneu, vous devez respecter certaines restrictions, certains règlements et répondre à certaines exigences. Même si on ne fait que vendre le

pneu dans sa propre province et si la marque y est opposée, il faut que le produit réponde aux normes. Autrement, si je comprends bien—les avocats peuvent me reprendre si je me trompe—ce n'est qu'une question d'importation, d'exportation et de commerce interprovincial. Mais au sein de la province, il ne faut pas apposer la marque sur le pneu à moins qu'il ne réponde aux normes de sécurité.

**Le sénateur van Roggen:** Mais on peut fabriquer un pneu.

**Le sénateur Forsey:** Oui. En fait, on peut se servir de gomme à mâcher si on le désire pourvu qu'on n'y appose pas la marque; mais le pneu fait de gomme à mâcher ne peut être vendu au niveau interprovincial ou international.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions ou avez-vous d'autre chose à dire sur ce projet de loi? Sinon, nous nous réunirons jeudi matin et nous aurons parmi nous des hauts fonctionnaires du ministère des Transports et des représentants du ministère de la Justice qui répondront à nos questions sur les règlements. Malgré l'opinion des sénateurs Forsey et van Roggen, nous devrions attendre d'avoir leur opinion avant de prendre une décision.

**Le sénateur Forsey:** Je ne faisais qu'interroger le sénateur van Roggen.

**Le président:** Le comité suspendra ses travaux jusqu'à jeudi matin. On vous fera savoir l'heure à laquelle la réunion aura lieu avant jeudi matin. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Nous vous remercions, Monsieur Farmer.

Le Comité s'ajourne.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada















DEUXIÈME SESSION DE LA VINGT-NEUVIÈME LÉGISLATURE

1974

# SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

# TRANSPORTS

# ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable J. CAMPBELL HAIG

---

Fascicule n° 2

---

LE JEUDI 4 AVRIL 1974

---

Deuxième et dernière séance sur le Bill S-3, intitulé:  
«Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile»

---

RAPPORT DU COMITÉ

---

(Témoins: Voir le procès-verbal)



COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig.

Les honorables sénateurs:

Blois	Lawson
Bourget	*Martin
Burchill	McElman
Denis	Molgat
Eudes	Petten
*Flynn	Prowse
Forsey	Riley
Fournier ( <i>Madawaska- Restigouche</i> )	Smith
Graham	Sparrow
Haig	van Roggen
Langlois	Welch - (20)

\*Membres d'office

(Quorum 5)

# Ordre de renvoi

Procès-verbal

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 26 mars 1974.

«Conformément à l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Neiman, appuyée par l'honorable sénateur Rowe, tendant à la deuxième lecture du bill S-3, intitulé: «Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Neiman propose, appuyé par l'honorable sénateur Hicks, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat,*  
Robert Fortier.



# Procès-verbal

Le jeudi 4 avril 1974.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10 heures pour étudier le bill S-3, intitulé: «Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile».

*Présents:* Les honorables sénateurs Haig (président), Blois, Flynn, Forsey, Langlois, Martin, McElman, Petten, Riley, Smith et van Roggen.(11)

*Présents mais ne faisant pas partie du Comité:* Les honorables sénateurs Neiman et McGrand.(2)

*Aussi présent:* M. E.R. Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

*Témoins:*

*Du ministère des Transports:*

M. Gordon Campbell,  
Directeur,  
Direction de la sécurité automobile et routière.  
M. J. T. Gray,  
Exécutif principal du ministère – Contentieux.

*Rubber Association of Canada:*

M. Kenneth Graydon,  
Président et d'autres directeurs de l'Association.

Après discussion et sur motion de M. Langlois, il est décidé de faire rapport du bill sans amendement.

A 12h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du Comité,*  
Aline Pritchard.

# Rapport du Comité

Le jeudi 4 avril 1974.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications à qui on a renvoyé le bill S-3, intitulé: «Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre», a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 26 mars 1974, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement vôtre.

*Le président*  
J. Campbell Haig.



# Le comité sénatorial permanent des transports et des communications

## Témoignages

Ottawa, le jeudi 4 avril 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déposé le bill S-3 concernant les marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre, se réunit à 10 heures pour poursuivre l'étude du projet de loi.

Le sénateur J. Campbell Haig (*Président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, lors de la séance que nous avons tenue la semaine dernière, certaines questions sont restées sans réponse; nous espérons pouvoir en apporter aujourd'hui. La première personne qui vous adressera la parole est M. Gordon Campbell, directeur de la Direction de la sécurité automobile et routière du ministère des Transports. Monsieur Campbell, n'oubliez pas de parler un peu plus fort que d'habitude si vous avez l'intention de montrer des diapositives.

**M. G. D. Campbell, directeur de la direction de la sécurité automobile et routière, ministère des transports:** Honorables sénateurs, je suis ici à titre de représentant du ministère des Transports. J'aimerais vous présenter les collègues qui m'accompagnent ce matin afin d'essayer de répondre à toutes vos questions sur le bill S-3. A ma droite est assis M. John Gray, conseiller exécutif du ministère, Division juridique, ministère des Transports, qui représente le ministère de la Justice. A ma gauche, se trouvent M. Jean-Paul Vaillancourt, directeur adjoint des programmes des voitures, M. E. R. Welbourne, chef de la Division des systèmes des véhicules, développement des contre-mesures, Direction de la sécurité automobile et routière; M. R. Solman, ingénieur des normes, qui sera responsable de la rédaction des règlements, et M. Scharbach, vérificateur de la conformité des pneus.

Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais accompagner mon exposé de diapositives.

**Le président:** Bien entendu, merci beaucoup.

**M. Campbell:** La présentation de cet exposé a pour but de vous donner si possible une idée de la gravité des problèmes de sécurité routière au Canada et des responsabilités du ministère des Transports à cet égard. Je vous expliquerai ensuite quel rôle va jouer le projet de loi sur la sécurité des pneus des véhicules automobiles. Je vais donc vous montrer très rapidement ces diapositives et si mes explications ne vous semblent pas claires, n'hésitez pas à m'arrêter afin que je précise.

La première diapositive montre le nombre d'accidents mortels de la circulation survenus au Canada en 1971: 6,139. De ce nombre, 5,567, soit la grande majorité, sont morts dans des accidents de la

route; les accidents aériens ont causé environ 170 morts, ceux de chemins de fer moins de 100, et ceux de la navigation un peu plus de 300.

C'est donc le problème des accidents routiers qui prédomine dans le tableau de la sécurité des transports au Canada. Quant aux détails, ce large secteur représente les piétons, les cyclistes et les motocyclistes; le plus petit, les accidents qui surviennent aux traverses de voies ferrées, et ce grand-là, les occupants des véhicules automobiles, c'est-à-dire les conducteurs et les passagers des voitures particulières, des camions et des autobus.

Au Canada, ces dernières années, de 5,000 à 5,500 personnes se sont tuées chaque année dans des accidents impliquant des véhicules automobiles. Ce tableau vous donne les chiffres.

En 1950, le chiffre dépassait légèrement 2,000. Il a augmenté plutôt subitement au début des années 50, il s'est stabilisé quelque peu au milieu de ces mêmes années jusqu'en 1961 et à nouveau a augmenté sensiblement au début des années 60. Il s'est stabilisé à nouveau et actuellement il a commencé à grimper une fois de plus. Il s'agit là du nombre de personnes tuées dans des accidents de la route au Canada.

Nous attribuons cette stabilisation à la fin des années 50, au programme de construction massive de routes provinciales parallèlement au programme de construction de la route transcanadienne. Au cours de cette période et de celle qui l'a précédée, on a reconstruit tout le réseau routier du Canada. La construction de meilleures routes a entraîné la diminution du taux d'augmentation des accidents.

A la suite d'une certaine diminution de la construction de nouvelles routes, le nombre des accidents mortels a recommencé à s'élever sensiblement jusqu'en 1966. A cet égard, le Parlement a tenu des audiences portant sur la prévention routière à la suite de la grande indignation et de l'inquiétude du public au sujet des accidents de la route. A la suite de ces audiences, on a modifié la conception des véhicules automobiles aux termes de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et à cause d'autres mesures gouvernementales.

Le changement de conception des véhicules automobiles, accompagné d'autres mesures, a conduit à une stabilisation du nombre des accidents de la route et des morts pendant environ cinq ans.

Actuellement, la situation s'aggrave à nouveau. Si l'on tient compte du nouvel accroissement des voyages, le nombre des accidents et des morts a une fois de plus augmenté, et, il est évident qu'il est nécessaire d'adopter des mesures supplémentaires.

**Le sénateur McElman:** M. le Président, M. Campbell a-t-il un graphique semblable, comparant ces chiffres avec l'augmentation des véhicules automobiles sur nos routes, à titre de pourcentage?



**Docteur Campbell:** Je vous cite actuellement le nombre des personnes tuées par 100 millions de milles que parcourent des véhicules sur notre réseau routier. Le chiffre a diminué au fil des années. Si nous revenons à l'année 1930, nous constatons que le taux était approximativement de 25 à 30 personnes. Ainsi il a diminué. Le voyage comporte relativement moins de danger. Il y a eu certaines périodes où le taux a augmenté et il le pourrait encore. A mesure que nous approchons de zéro bien entendu, le problème devient beaucoup plus difficile à résoudre. La difficulté majeure est de faire diminuer ce taux d'accidents. Tout indique qu'il a augmenté au cours des deux dernières années.

Exprimé en pourcentage, le taux de personnes tuées au cours d'accidents de la route s'élève au Canada à 6.5 par 100 millions de milles parcourus par les véhicules moteurs, tandis qu'il est aux États-Unis inférieur à 5, soit 4.5.

Il est donc relativement plus sûr de voyager aux États-Unis. En Europe, le taux est pour la France et l'Italie de 13 à 15 morts par millions de milles parcourus par les véhicules.

Nous ne sommes ni les pires ni les meilleurs. Par comparaison avec les États-Unis, tout porte à croire que nous ferions bien de prendre les mesures nécessaires en vue d'améliorer la sécurité sur nos routes.

J'ai un autre graphique qui indique la tendance de ce problème. Au cours des années 1967 à 1971, le nombre de piétons tués a effectivement diminué quelque peu, le nombre de passagers tués dans un véhicule est demeuré sensiblement le même et le nombre de motocyclistes et de cyclistes tués a augmenté considérablement—ce qui préoccupe beaucoup les préposés à la sécurité au Canada.

J'ai essayé, aux moyens de ces graphiques et de ces données statistiques, de vous montrer la gravité du problème que pose notre sécurité routière, problème qui empire de jour en jour et qui exige des mesures additionnelles.

Nous estimons qu'environ 250 millions de dollars sont actuellement affectés chaque jour au Canada à la promotion de programmes de sécurité routière. Pour ce qui relève du génie automobile, le coût des dispositifs de sécurité additionnels installés dans les véhicules moteurs, s'élève à environ 100 millions de dollars par année. Le consommateur paie pour ces dispositifs lorsqu'il achète une nouvelle voiture.

Pour des mesures de sécurité routière, installation de garde-fous, suppression des obstacles le long de la route, correction des endroits dangereux et ainsi de suite—les provinces dépensent de 75 à 100 millions par année.

Pour la formation des conducteurs, la dépense provinciale s'élève à quelque 10 millions; pour l'application des lois de la circulation, 50 millions; pour la recherche et le développement, 2 millions.

Il se dépense donc en tout, au Canada, environ 225 millions par année, pour les programmes de sécurité de la route.

Bref, nous dépensons par année, au Canada, près de 5 milliards pour la construction et l'entretien des routes et près de 12 milliards pour le transport routier.

Aussi, les dépenses pour la sécurité de la route sont appréciables en fonction des programmes actuels de sécurité routière, mais relativement modestes par rapport à l'investissement total pour les routes.

Par son programme de sécurité routière, le ministère des Transports veut avant tout réduire le nombre des accidents routiers—ou, autrement dit, réduire le nombre de collisions, de blessures, de décès, d'infirmité attribuables aux véhicules moteurs et les dommages causés à la propriété sur les routes nationales et les réseaux routiers. Nous espérons que toute notre activité tend vers la réalisation de cet objectif.

Cette diapositive énumère les programmes précis élaborés par le ministère des Transports. D'abord, nous nous chargeons de coordonner l'activité du gouvernement fédéral en matière de la sécurité routière. Il y a peut-être 15 différents ministères et organismes gouvernementaux qui animent des programmes de sécurité routière.

En outre, élaborons et appliquons les normes de sécurité pour les nouveaux véhicules moteurs, en vertu de la Loi fédérale sur la sécurité des véhicules automobiles, et il incombe aux provinces d'assurer la sécurité des véhicules utilisés sur leurs routes provinciales et d'appliquer les lois sur les véhicules moteurs. Il leur appartient de plus de veiller à la sécurité des pièces de rechange.

La troisième partie de notre programme se rapporte à la liaison internationale, qui devient de plus en plus importante. L'industrie des véhicules moteurs est internationale et il faut des normes internationales si l'on veut éviter que des barrières artificielles se dressent dans le commerce.

Nous collaborons très étroitement avec les Nations Unies, la CEE et l'OCDE, en vue d'établir pour les véhicules moteurs des normes internationales de sécurité qui pourraient être adoptées au Canada. De plus, nous travaillons en collaboration avec des organismes comme l'OTAN à l'échange de renseignements sur les programmes de sécurité routière.

Le ministre des Transports possède aussi un programme d'élaboration de mesures de prévention des accidents de la route, qui est en somme un programme de recherches très appliquées visant à instituer des mesures pratiques utilisables par les gouvernements fédéral, provinciaux ou municipaux en vue de réduire le nombre des accidents de la route.

L'organisation de notre ministère, de la Direction que je représente, est fondamentalement celle d'un centre de prévention des accidents de la route, qui s'inspire de recherches très appliquées effectuées par un petit groupe d'ingénieurs, d'économistes, de mathématiciens et de psychologues, étudiant différentes mesures propres à prévenir les accidents routiers.

Deuxièmement, nous avons un programme dans lequel nous formulons et appliquons des normes pour véhicules moteurs, nous achetons et faisons les preuves de pièces, nous nous livrons à des enquêtes sur les accidents, et ainsi de suite. Nous avons un personnel de support administratif et une nouvelle section chargée d'introduire d'autres mesures de sécurité routière au sein du gouvernement fédéral.

Les normes formulées actuellement en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules moteurs s'appliquent aux autobus, aux motocyclettes, aux voitures ordinaires, aux camions et aux caravanes. Il existe trois principaux groupes de normes qui se rapportent au nouveau véhicule moteur: les normes destinées à éviter les collisions: freins, phares et pneus des nouveaux véhicules qui aident à prévenir les collisions; les normes relatives aux dispositifs anti-collision: verre, ceintures de sécurité, coussinage intérieur,



inflammabilité des matériaux, qui augmentent les chances de survie en cas de collision et, finalement, les normes se rapportant à l'émission de gaz, comme les gaz d'échappement, les gaz volatils et à la production de bruit dans les nouveaux véhicules moteurs.

La loi s'applique aux véhicules fabriqués au Canada ou importés au pays. Cette diapositive montre que, chaque année, environ un million et demi de véhicules moteurs sont fabriqués au Canada et quelque 600 milles véhicules moteurs y sont importés. Le nombre de nouvelles plaques d'immatriculation s'élève à environ 1 million par année. L'industrie des véhicules moteurs est assez importante au Canada et comprend au moins 1,200 sociétés. Ce chiffre comprend les fabricants importants comme General Motors, Chrysler, American Motors, les gros fabricants de camions, comme International Harvester, White, ainsi que les fabricants de caravanes—et il y en a dans presque chaque ville du Canada—des fabricants d'autos-neige et de carrosserie qui convertissent des châssis en véhicules commerciaux. Nous traitons donc avec une industrie très importante.

**Le sénateur van Roggen:** Ce chiffre de 1,200 et quelques ne comprend pas les sociétés qui fabriquent des pièces?

**M. Campbell:** Non. La Loi sur la sécurité des véhicules moteurs contient aussi des dispositions pour la gestion et le contrôle des avis de défektivité, les soi-disant campagnes de rappel, au cours desquelles le fabricant constate des défauts qui se rapportent à la sécurité du véhicule. Dans ce cas, le fabricant doit aviser le ministère des Transports et les propriétaires des véhicules en cause. En 1972, il y a eu 151 campagnes destinées à corriger des défauts se rapportant à la sécurité de quelque 850,000 véhicules.

L'autre partie du programme du ministère consiste en recherches sur l'élaboration de programmes efficaces quant au coût et qui peuvent être appliqués pour prévenir les accidents routiers. Sous ce rapport, nous travaillons dans le domaine humain du conducteur dont les facultés sont amoindries. Conduire sous l'influence de l'alcool doit demeurer encore le principal problème à résoudre. Nous étudions également de nouvelles techniques pour entreprendre une campagne de sécurité destinée à renseigner le public sur l'utilisation des ceintures de sécurité, ce qui reste le moyen rituellement le plus efficace dont on dispose pour réduire le nombre de morts par accident. Si tous les Canadiens utilisaient des ceintures de sécurité lorsqu'ils se déplacent en voiture, nous pourrions réduire immédiatement le nombre des décès d'au moins un tiers ou de moitié.

En ce qui concerne les véhicules, nous étudions la mise au point de dispositifs de dégivrage et pour chasser la buée, un système de phares—ces derniers subiront des améliorations dans un proche avenir—et l'entretien des véhicules. En ce qui concerne les routes, c'est aux carrefours qu'au moins la moitié de tous les accidents urbains se produisent. Nous étudions également la question des obstacles aux bords des routes et la conception des panneaux de signalisation. Nous faisons tout notre possible pour faire adopter l'usage de symboles sur tous les panneaux de signalisation du Canada.

Nous avons collaboré très étroitement avec les gouvernements provinciaux dans tous ces domaines. En février 1974, le ministre des Transports, l'honorable Jean Marchand, ainsi que ses dix homologues provinciaux, ont adopté pour 1979 des objectifs sur la sécurité routière au Canada, en respectant un programme pour les atteindre. Ceux-ci prévoient une documentation complète de tous

les programmes de sécurité routière existant au Canada. Parce qu'ils ne sont pas exactement identiques d'une province à l'autre, chaque gouvernement peut apprendre quelque chose des autres. Ce programme fédéral-provincial est conçu pour réduire progressivement de 15 p. 100 au cours des cinq prochaines années le taux de mortalité qui est de 100 millions de véhicules-milles au Canada. Comme je l'ai dit antérieurement, le nombre des accidents mortels augmente. A moins que l'on ne prenne des mesures, nous prévoyons un accroissement du nombre des accidents mortels de la route, ainsi que l'indique cette barre supérieure rouge. Autrement dit, dans les cinq prochaines années, plus de 7,000 personnes peuvent chaque année être victimes d'accidents mortels sur les routes canadiennes. L'objectif est d'empêcher tout accroissement. Si nous pouvons l'atteindre, nous sauverons quelque 1,000 vies par an d'ici cinq ans. Cela seulement représente une lourde tâche, mais les gouvernements fédéral et provinciaux ont décidé de l'entreprendre et je pense que c'est possible.

On peut y parvenir au moyen d'un certain nombre de programmes existants, tel que l'utilisation plus répandue des ceintures de sécurité, soit en usant de persuasion soit en appliquant des mesures législatives, en réduisant les infractions du code de la route dues à l'influence de l'alcool, en améliorant les routes aux emplacements dangereux, en adoptant des normes de sécurité supplémentaires, particulièrement pour les camions, les autobus et les autobus assurant le transport des écoliers; en améliorant l'entretien des véhicules; en intensifiant et en améliorant l'éducation des automobilistes, et en augmentant les effectifs de la police.

Au ministère nous avons de grandes inquiétudes en constatant que l'automobiliste moyen ne lit même pas son manuel du propriétaire et ne suit pas les instructions fondamentales sur l'entretien de sa voiture.

Voilà des domaines dans lesquels on peut aujourd'hui exercer une action pour entraîner une réduction des accidents mortels. C'est le contexte dans lequel nous étudions ce projet de loi sur la sécurité des pneus des véhicules automobiles. Il y a plusieurs raisons pour lesquelles ce projet de loi est présenté par le ministère. Le premier est le grave problème des accidents mortels de la route au Canada, que j'ai essayé d'exposer. Deuxièmement, il y a l'amélioration des pneus pour assurer une plus grande sécurité dans l'utilisation des véhicules. On a constaté que les pneus de remplacement ne sont pas d'aussi bonne qualité, ou n'ont pas été d'aussi bonne qualité, que les pneus dont étaient munies initialement les voitures neuves. Troisièmement, le bill S-3 nous confèrera le pouvoir d'empêcher l'importation de pneus qui ont peut-être été rejetés dans d'autres pays. Quatrièmement, il nous permettra de surmonter les difficultés auxquelles on se heurte dans le contrôle de l'application des normes de sécurité en ce qui concerne les pneus vendus au détail.

Bien entendu, le projet de loi augmente le champ d'application des mesures prévues aux termes du Programme des normes de sécurité des véhicules automobiles, une arme de plus dans l'arsenal dont nous disposons pour nous attaquer au problème de la sécurité routière au Canada. Le projet de loi prévoira des conditions minimales de sécurité en matière de pneus en vertu d'une réglementation: premièrement, pour tous les pneus neufs fabriqués au Canada, deuxièmement pour tous les pneus qui doivent y être importés. Autrement dit, on aurait le pouvoir d'empêcher l'importation de pneus rechapés, de pneus d'occasion, et autres, dont la sécurité est douteuse. Le projet de loi ainsi qu'il est libellé s'appliquerait à tous les pneus de toutes les catégories de véhicules



rouitiers, voitures, camions, autobus, motocyclettes, remorques et autres. Il renferme une disposition prévoyant la notification des défauts ou le rappel des pneus lorsque des défauts portant atteinte à la sécurité sont connus.

Nos collègues de l'industrie s'étendent sans aucun doute sur l'industrie elle-même, son importance et le champ de ses activités. Toutefois, je voudrais indiquer qu'environ 20 millions de pneus neufs sont vendus chaque année au Canada, dont six millions fournis à titre d'équipement initial sur des véhicules automobiles neufs et 14 millions comme pneus neufs vendus sur le marché pour remplacer les premiers lorsqu'ils sont usés. Nous ne connaissons pas le nombre de pneus rechapés ou d'occasion vendus au Canada, mais leur nombre est comparativement réduit. Il existe huit sociétés qui fabriquent des pneus et 13 usines de fabrication.

Je voudrais signaler le caractère changeant de la situation en ce qui concerne les normes. Aux termes de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, il y a environ cinquante-cinq normes particulières relatives au verre, à la colonne de direction, au capotage et à d'autres éléments. Au cours de la période 1971-1973, ces normes ont été modifiées quarante-trois fois. Nous les améliorons continuellement à mesure que des renseignements supplémentaires nous sont fournis et que l'industrie a la capacité de s'adapter aux changements. Actuellement, deux normes en matière de pneus sont prévues dans la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, et elles ont été modifiées trois fois au cours de la période 1971-1973. Nous estimons qu'il y aura trois normes aux termes du présent projet de loi et qu'elles seront probablement modifiées au moins deux fois par an. C'est l'une des raisons pour lesquelles ce bill est libellé de manière à ce que les normes précises soient prévues dans des règlements plutôt que dans la loi elle-même.

Nous avons mis des pneus à l'essai. Nous avons vérifié des pneus faisant partie de l'équipement initial au cours des deux dernières années, c'est-à-dire des pneus dont on a pourvu des véhicules automobiles neufs en tant qu'équipement initial. Nous avons également vérifié des pneus neufs vendus sur le marché après-vente dans les magasins de détail. Tous les pneus faisant partie de l'équipement initial qui ont été vérifiés étaient conformes aux normes. Au cours de l'année dernière, 1,240 pneus de remplacement ont été vérifiés, et sur 396 types de pneus, 22 n'étaient pas conformes aux normes. On les a trouvés insatisfaisants pour diverses raisons, par exemple des marques de sécurité incorrectes, etc. Par «insatisfaisant», je veux dire qu'il n'auraient pas rempli toutes les nouvelles conditions prescrites quant aux véhicules automobiles.

**Le sénateur van Roggen:** Vous parlez de 22 types de pneus. S'agit-il de 22 pneus différents ou de 22 genres de pneus?

**M. Campbell:** Il existait 1,250 sortes de pneus, et ils étaient répartis par groupes. Nous avons vérifié des groupes de pneus qui étaient censément identiques. 418 séries de pneus ont été vérifiées. Autrement dit, il y avait trois pneus par série vérifiée.

**Le sénateur van Roggen:** Ils ne seraient pas tous différents?

**M. Campbell:** Il s'agirait d'une marque de pneus. Des 418 jeux de pneus, 22 ne répondaient pas à nos nouvelles normes sur les véhicules à moteur et 396 y ont répondu.

**Le sénateur van Roggen:** Je regrette, mais je ne comprends pas très bien. Je voudrais savoir si 22 types de pneus ne répondaient pas aux exigences ou simplement 22 pneus.

**M. Campbell:** Vingt-deux types de pneus.

**Le sénateur van Roggen:** Donc, tous les pneus de ce type ne répondaient pas aux normes?

**M. Campbell:** En tant que type, en tant que groupe, non.

**Le sénateur van Roggen:** Ce type de pneus?

**M. Campbell:** Il ne répondait pas aux normes.

Les pneus jouent souvent un rôle dans les accidents, mais je ne veux pas donner l'impression qu'ils en sont l'une des principales causes. J'ai dit que le problème le plus grave est celui de la conduite en état d'ébriété et que notre première mesure de prévention est la ceinture de sécurité. Cependant, les pneus jouent un rôle dans les accidents de la circulation. Nous estimons que 5 à 20 p. 100 des accidents sont dus à des défauts mécaniques du volant, des freins ou des pneus. Le défaut mécanique des freins revient le plus souvent, et après lui, celui des pneus. De 10 à 20 p. 100 des accidents sont dus à un des pneus défectueux. De 0.5 à 2.5 p. 100 des accidents sont associés à un défaut des pneus. Autrement dit, un pneu défectueux peut être à l'origine de l'accident.

Il y a divers types de pneus—pneus à plis de biais, pneus à plis ceinturés et pneus radiaux. Dans les règlements, nous exigeons en outre que les pneus soient étiquetés. Nous insistons là-dessus. L'étiquette porterait des renseignements sur la sécurité intéressant le consommateur—chape, durée, traction, vitesse, fabrication, dimensions; ces divers renseignements figureraient sur l'étiquette parce qu'il y a divers genres de pneus. Cet étiquetage serait en outre avantageux à cause du danger que comporte l'installation de pneus différents sur un même véhicule. Je suis certain que les collègues de l'industrie insisteront là-dessus dans leur exposé, ce matin. Le mélange de divers types de pneus peut causer des accidents. Le fait de surcharger les pneus, d'en utiliser divers types à la fois, de ne pas les gonfler suffisamment et une usure excessive sont les principales causes d'accident.

Les règlements actuels sur les pneus, édictés en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et concernant l'équipement des nouveaux véhicules à moteur, traitent de la performance, de la robustesse du pneu, de son adhérence à la jante, de sa performance à grande vitesse et de son endurance. Ces épreuves se font sur une machine spéciale. On fait tourner les pneus contre la roue et le tambour d'acier et il en résulte une intensification de la chaleur qui simule des conditions de route assez difficiles. Ce sont là les principales exigences de performance pour ce qui est des normes actuelles concernant les pneus, plus l'étiquetage.

Les futures normes de performance se rattachent à la traction ou à la chape qui sont liées à la sécurité ainsi qu'à d'autres exigences d'étiquetage qui aideront le consommateur à choisir les pneus qui répondent à ses besoins.

Monsieur le président, ainsi prend fin mon exposé officiel et je suis disposé à répondre aux questions.



**Le président:** Honorables sénateurs, vous pouvez maintenant poser des questions à M. Gordon Campbell, directeur de la sécurité routière. Y a-t-il des questions? Voulez-vous ajouter quelque chose, M. Campbell?

**M. Campbell:** Non, monsieur le président. Je crois comprendre que les représentants de l'industrie sont disposés à exprimer leur opinion et j'attends avec impatience leur exposé.

**Le président:** Quel euphémisme.

**Le sénateur van Roggen:** J'ai une ou deux questions à poser avant que les autres témoins prennent la parole. Ce projet de loi vous donnera le pouvoir de contrôler tous les pneus quels qu'ils soient, importés au Canada, et tous ceux qui sont expédiés d'une province à une autre; il vous donne le pouvoir de contrôler les pneus fabriqués partout au Canada, s'ils doivent porter votre sceau ou marque de commerce comme le propose le projet de loi. Sur le plan constitutionnel, il ne vous accorde pas le pouvoir de contrôler les pneus fabriqués dans une province et vendus dans cette province. Les provinces envisagent-elles d'adopter des règlements parallèles?

**M. Campbell:** Vous avez raison, monsieur. Nous ne croyons pas qu'une mesure législative provinciale complémentaire soit nécessaire dans ce cas étant donné la nature de l'industrie. J'ai dit qu'il existe un nombre limité de fabricants et d'usines de pneus au Canada. Les représentants de l'industrie pourraient peut-être donner des précisions à ce sujet? Je ne crois pas qu'ils pourraient distinguer entre production interprovinciale et extraprovinciale.

Je suis certain qu'ils apposeraient probablement leurs marques sur chaque pneu et une fois que le pneu porte la marque de commerce, nous exerçons le contrôle.

**Le président:** Je vous remercie, M. Campbell.

Honorables sénateurs, nous entendrons maintenant le président de l'Association canadienne des producteurs de caoutchouc, M. Kenneth R. Graydon.

Avant de prendre la parole, monsieur Graydon et par déférence pour le sénateur McElman, auriez-vous l'obligeance de nous donner des explications au sujet de ce petit dispositif?

**M. Kenneth R. Graydon, président de l'Association canadienne des producteurs de caoutchouc:** Monsieur le président, honorables sénateurs, il s'agit d'un calibre de chape que l'Association des producteurs de caoutchouc a mis à la disposition des consommateurs. Il permet tout simplement de mesurer l'épaisseur de la chape d'un pneu. Comme vous le savez probablement, les pneus sont actuellement dotés d'un indicateur d'usure de la chape à une profondeur de 2/32 de pouce. L'industrie estime qu'à ce moment-là il faudrait changer le pneu parce qu'il devient alors dangereux. Ce petit calibre rappelle aux propriétaires de voiture qu'ils devraient connaître l'épaisseur de la chape de leurs pneus.

**Le président:** Je vous remercie.

**M. Graydon:** Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie de me donner l'occasion de prendre la parole ici au sujet du bill. Notre délégation est importante. Je commencerai par quelques observations générales, après quoi, je demanderai à deux autres délégués de commenter certains aspects précis du projet de loi. Nous

serons heureux de répondre ensuite à vos questions et les membres de notre groupe sont à votre disposition; ils pourront vous aider à comprendre le projet de loi et l'industrie elle-même.

Premièrement, je dirais que nous sommes ici en vue d'appuyer entièrement le bill, son objet et sa portée principale. Nous voulons cependant faire ressortir certains points secondaires, qui ne sont pas nécessairement négligeables, concernant la précision du libellé. Ce sont des points qui, selon nous, devraient être examinés afin d'assurer que l'objet sera révélé et réalisé lorsque le bill deviendra loi.

Toutefois, bien que nous appuyions le bill, un point important nous inquiète. Nous avons l'impression que le bill va trop loin dans un secteur particulier. Le système de rappel proposé dans le bill soulève une question à savoir si oui ou non la situation demande réellement ce genre d'attitude, afin de contrôler et de résoudre un problème qui, au meilleur de notre connaissance et selon les données de M. Campbell jusqu'à un certain point, est comparativement petit.

Les pneus sont responsables—ne serait-ce que d'une façon connexe—d'environ 1 p. 100 des accidents—1/2 à 2.5 p. 100. La plupart de ces accidents, selon l'expérience que nous en avons, sont dus, non pas à de nouveaux pneus défectueux mais à des pneus usés, c'est-à-dire qui sont trop usés ou qui ont été mal gonflés.

Le risque probable, et l'incidence du problème, soulèvent une question, à savoir s'il est réellement nécessaire d'imposer à l'industrie qu'elle établisse un système de rappel. Si ce système est tellement nécessaire, certains problèmes d'ordre pratique devront être résolus afin que ce système soit efficace. Nous savons qu'un tel système existe aux États-Unis. Il est très difficile d'assurer que le vendeur et les clients s'acquitteront de leur part du système qui consiste à tenir un dossier. C'est un problème d'ordre administratif, et la véritable question se pose à savoir si oui ou non une situation reliée à des accidents dus à des pneus justifie ce genre de système. Nous en parlerons davantage et nous répondrons à certaines de vos questions en vous fournissant plus de détails.

**Le président:** Pardon, monsieur Graydon. Vous avez dit être en désaccord avec le système de rappel. A quel endroit du bill en est-il question? Serait-ce dans les règlements?

**M. Graydon:** Les articles 4 et 8 du bill prévoient certaines pratiques permettant de faire la constatation et de donner avis de tout défaut. En termes généraux, je parle d'un «système de rappel».

**Le président:** Honorables sénateurs, c'est à la page 3.

**M. Graydon:** C'est exact. On en parle dans la partie I de l'alinéa 1(e) de l'article 4.

Il y a deux autres points qui ont trait à cette observation. Si un tel système est nécessaire, quel qu'en soit le coût d'établissement et de fonctionnement, le consommateur devra inévitablement l'assumer puisque ce montant sera incorporé au prix du pneu, et il nous semble que ce sont là des frais supplémentaires inutiles à un moment où le prix des matériaux et de tous les produits en général, augmente à un rythme astronomique.

Il y a une différence entre la valeur d'un pneu, par exemple, et celle d'un véhicule automobile; et si un tel système de rappel devait être établi, la difficulté que nous entrevoyons à l'appliquer dépend en partie, comme je l'ai dit plus tôt, du consommateur. C'est-à-dire



que le consommateur qui achète des pneus n'aura pas le même intérêt à tenir un registre—ou quelle que soit l'exigence à laquelle lui ou le vendeur doivent se conformer—que le consommateur qui achète un véhicule automobile, puisque l'intérêt de ce dernier est beaucoup plus grand étant donné l'importance du montant en jeu.

Monsieur le président, ce sont là les principaux points que nous voulons faire ressortir en ce moment.

J'aimerais maintenant demander à M. Jack Goudie de parler brièvement de quelques points d'ordre technique et d'attirer votre attention sur nos idées concernant la teneur de certaines dispositions de la Loi.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Graydon.

Nous entendrons maintenant M. Jack J. Goudie, directeur technique de *Firestone Tire & Rubber Co. of Canada Ltd.*

**M. Jack J. Goudie, directeur technique, Firestone Tire & Rubber Company of Canada Ltd.:** Merci, monsieur le président et honorables sénateurs. J'essaierai d'être aussi bref que possible afin de permettre à d'autres de prendre la parole.

Je voudrais parler de deux ou trois points touchant les définitions qui figurent dans la première partie du bill.

Il se pourrait que quelques uns de ces points soient éclaircis dans les règlements, et si tel est le cas, nous pouvons les passer en revue assez rapidement. Pour vous donner un exemple du genre du sujet que nous aimerions aborder, nous pensons, entre autres que, dans la définition de «véhicule automobile», on devrait donner un sens plus large à l'expression «route» afin d'y inclure les voies publiques, les routes et les autoroutes. C'est peut-être là un point secondaire.

Deuxièmement, la définition de l'expression «normes de sécurité» comprend l'expression «la conception, la construction ou le fonctionnement de pneus de véhicules automobiles». Selon nous, la norme devrait être une norme de performance et non pas de conception et de construction, tel que nous définissons ces termes. Il est peut-être nécessaire dans l'industrie des véhicules automobiles, d'exiger certaines caractéristiques de conception en vue de la sécurité des personnes, mais nous sommes d'avis que la conception et la construction d'un pneu, tel que nous les définissons, devraient être laissées aux fabricants, qu'il faudrait juger la performance du pneu plutôt que certaines composantes ou que certains arrangements de matériaux et qu'on devrait préciser ce genre de chose et s'y conformer.

Nous sommes également d'avis, monsieur le président, qu'on devrait donner un sens plus large à la définition du mot «pneu» afin qu'elle s'applique à tout «nouveau pneumatique» en tant que catégorie générale qui nous concerne.

**Le président:** Vous voulez dire qu'il faudrait ajouter ces mots?

**M. Goudie:** C'est exact. Voilà, en principe, la portée de mes observations pour le moment. Il y aura peut-être d'autres points à soulever au cours de la période des questions.

**Le sénateur van Roggen:** Si vous ajoutez «nouveau pneumatique», n'y aurait-il pas une lacune en ce qui concerne les pneus importés, rechapés et surmoulés et autres?

**M. Goudie:** Oui. Il faudrait peut-être savoir si l'on a l'intention de comprendre cette catégorie de pneus.

**Le sénateur van Roggen:** L'un des aspects les plus importants est probablement celui d'empêcher d'autres pays d'envoyer leurs rebuts au Canada sous forme de pneus rechapés qui ne seraient pas conformes à nos normes concernant les pneus nouveaux.

**M. Goudie:** Si je comprends bien la portée du règlement fédéral, sénateur, la norme s'applique aux pneus neufs. Or, au lieu de vente, la définition du «pneu neuf» s'applique-t-elle au pneu rechapé, on pourrait en discuter. À titre de commentaire, si un pneu est remis à neuf et mis en vente complètement rechapé est-il neuf?

**Le sénateur van Roggen:** Ce que vous proposez créerait un échappatoire et je n'en vois pas l'utilité. Pour ce qui est d'ajouter les mots «neufs» et «qui peut être gonflé» après le mot «pneu», croyez-vous qu'il existe un grand nombre de pneus qu'il ne faut pas gonfler?

**M. Goudie:** Je dirais que non.

**Le sénateur van Roggen:** Si on emploie seulement le mot «pneu» sans l'adjectif, comment cela vous importune-t-il?

**M. Goudie:** Il existe des pneus pleins qu'on utilise ailleurs que sur les grandes routes, mais si l'on suppose que la norme ne s'appliquera qu'aux véhicules qui circulent sur les «grandes routes» et susceptibles d'y circuler, ce détail n'a peut-être aucune portée pratique.

**Le sénateur van Roggen:** M. Goudie, j'ai été fort impressionné par ce que vous avez dit sur la définition des «normes de sécurité» notamment par les mots «conception, construction ou fonctionnement» etc. Il me semble que le fabricant pourra agir à sa guise dans la mesure où il respecte les normes. Y aura-t-il d'autres témoignages à ce sujet?

**M. Goudie:** Je n'en suis pas sûr. Nous parlons une fois de plus d'une définition et nous interprétons les mots «conception» et «construction» comme un choix relativement par exemple à l'apparence des sculptures de la bande de roulement ou à la disposition des nappes—qu'il s'agisse de pneus à carcasse radiale ou ceinturés qu'ils contiennent de la rayonne, du nylon, du polyester, de la fibre de verre ou de l'acier—et à divers autres choix que la société pourrait faire quant à la conception et la construction des pneus. C'est ce que je voulais dire. Je voulais souligner que les fabricants devraient encore avoir la possibilité de faire ces choix et que les règlements ne devraient pas prévoir une conception ou une construction particulière, mais seulement la norme de performance.

**Le sénateur van Roggen:** Oui, je suis de cet avis. Je ne crois pas, par exemple, que le gouvernement devrait spécifier la couleur du pneu dans un règlement. Je sais que tous les pneus sont noirs, comme ceux des anciennes voitures Ford, mais, si on veut fabriquer un pneu rose, on est libre de le faire, pourvu qu'il soit conforme aux normes.

Cependant, vous dites que les sculptures de la bande de roulement devraient être au choix. J'imagine que vous aimeriez peut-être avoir une bande de roulement différente aux fins d'une nouvelle publicité. Peut-être que la réponse du ministère serait que



la disposition des sculptures de la bande de roulement présente des dangers, la norme de performance englobe tout cela. Est-ce l'argument que vous avez présenté?

**M. Goudie:** Oui, c'est exact.

**Le sénateur van Roggen:** Je crois que des deux ou trois points que vous avez soulevés, c'est celui qui m'impressionne le plus. Il nous faudra voir ce que les fonctionnaires du ministère en pensent. Je crois que nous pourrions y revenir. Merci.

**Le sénateur Riley:** J'aimerais que M. Goudie nous explique une fois de plus ce qu'il pense de l'interprétation des termes «véhicule automobile».

**M. Goudie:** Il s'agit peut-être de la question la moins importante que j'ai soulevée, mais l'élargissement du mot «route» de façon à inclure rues publiques, routes et grandes routes, permettrait une interprétation plus étendue. C'est un peu plus précis, car nous parlons de l'usage des grandes routes; peut-être le mot route serait-il suffisant.

**Le sénateur Riley:** Je crois que les dispositions s'appliqueront à toute voie publique le terme «grande route» englobe également la rue.

**M. Goudie:** Ce n'est pas une question importante.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions à poser à M. Goudie?

**Le sénateur Riley:** J'aimerais poser une autre question. Au sujet de la suggestion voulant que les mots «pneus neufs» soient ajoutés à l'interprétation du mot pneu, il y a, je crois, certaines transactions interprovinciales en matière de pneus rechapés, n'est-ce pas?

**M. Goudie:** Je crois que oui. C'est-à-dire le mouvement de pneus d'une province à l'autre?

**Le sénateur Riley:** Oui, aux fins de rechapage. A votre avis cela éliminerait-il le règlement dans le cas des pneus qui passent d'une province à l'autre pour être rechapés?

**M. Goudie:** Je ne crois pas que nous ayons l'intention d'interdire au gouvernement fédéral d'adopter une mesure législative sur le rechapage. Nous parlons en réalité du pneu neuf et du pneu usagé—c'est-à-dire d'un pneu qui a été utilisé et qui est, par exemple, à moitié usé. Celui-ci n'aurait certainement pas à répondre aux normes exigées pour un pneu neuf—c'est-à-dire la norme s'appliquant à un pneu neuf; mais il s'agit du genre de libellé que nous étudions: «neuf» par rapport à «usagé» plutôt que «neuf» par rapport à «rechapé»; la possibilité qu'un pneu rechapé relève de la loi; je crois que nous ne devrions pas prendre de décision à ce sujet. On se demande si de telles dispositions seraient appliquées ou non à l'échelon fédéral, mais je crois qu'on ne veut pas se prononcer à ce sujet pour le moment.

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

**Le sénateur Riley:** Non, merci.

**Le président:** Merci beaucoup, M. Goudie. Qui est votre prochain témoin?

**M. Graydon:** M. Charles E. Clarke.

**Le président:** M. Clarke est vice-président et conseiller général de *Goodyear Tire and Rubber Company of Canada Ltd.*

M. Clarke, vous avez la parole.

**M. Charles E. Clarke vice-président et conseiller juridique de Goodyear Tire et Rubber Company of Canada Ltd.:** Merci, Monsieur le Président.

Honorables sénateurs, j'ai relevé quelques points intéressants dans diverses parties de la loi et le premier se trouve à l'article 3.

Le symbole qui sera la marque de commerce nationale figure de telle façon dans le libellé du projet de loi que les guillemets semblent en faire partie. Nous nous demandons si c'est intentionnel; peut-être les guillemets devraient-ils avoir le même caractère que le texte. Nous estimons, sauf indication contraire du directeur, que le symbole voulu est simplement la lettre C avec un T à l'intérieur.

Ma deuxième observation, monsieur le président, concerne l'article 4 (1) d). Il prévoit qu'on peut exiger, pour que la marque de commerce nationale puisse être employée, que certaines indications soient données dont l'une est la date de fabrication du pneu. Je conteste l'utilisation du mot «date» étant donné qu'on pourrait l'interpréter comme le fait d'exiger qu'on indique un jour précis, par exemple, le 4 avril 1974. De fait, la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles prévoit qu'on indique le mois et l'année de fabrication du véhicule automobile. La pratique courante dans l'industrie du caoutchouc, et elle existe aux termes du règlement 109 en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles dans le cas des pneus, est d'indiquer par un code la semaine et l'année de fabrication. Je suggérerais que s'il s'agit d'une question valable, peut-être faudrait-il au lieu de préciser la date de fabrication, indiquer la période de fabrication, selon ce qui peut être prescrit.

**Le sénateur van Roggen:** Que diriez-vous d'inclure dans la loi l'expression «semaine et année»?

**M. Clarke:** Mon problème serait résolu immédiatement. L'autre question est de savoir si d'autres façons de définir la période de fabrication pourraient se fonder sur une période pouvant être modifiée dans les règlements au moyen d'une déclaration plus générale.

**Le sénateur Neiman:** «Période de fabrication»?

**Le sénateur Flynn:** «Période».

**Le sénateur van Roggen:** «Période». On pourrait peut-être aller plus loin et indiquer «la période de fabrication du pneu telle qu'elle est précisée dans les règlements».

**Le sénateur Flynn:** Les règlements préciseraient cette période.

**Le sénateur van Roggen:** Oui.

**Le sénateur Neiman:** Très bien.

**Le président:** Monsieur Clarke, bien des questions se fondent sur le fait que des règlements seront établis. Il se pourrait qu'aux termes des règlements, le symbole contenu dans l'article 3 soit modifié de



façon à éliminer les guillemets des symboles C et T, et également la question de la date; nous pourrions remplacer le mot date par le mot «période». Une période mensuelle ou . . .

**Le sénateur Flynn:** «La période».

**Le président:** Voilà ce que vous voulez vraiment, n'est-ce pas?

**Le sénateur Neiman:** Je crois, monsieur le président, que peut-être que M. Campbell voudrait que nous utilisions un libellé semblable à celui des règlements analogues dans la loi d'origine. Résoudra-t-on ainsi le problème? Nous pourrions en vérifier le libellé. Je crois qu'il est le même dans la loi d'origine. Je n'ai pas en main cette loi. Je crois qu'elle stipule la date de fabrication . . .

**M. Clarke:** La loi d'origine signifie la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles; n'est-ce pas? Elle exige que le fabricant du véhicule automobile indique le mois et l'année de fabrication. Cette disposition est prévue dans la loi elle-même, et l'article 4(1)d) du projet de Loi diffère quelque peu de l'article 4(1)d) de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Je crois que c'est nécessaire à cause de la nature des indications que M. Campbell estime qu'il importe de prescrire, étant donné le genre d'indications établies dans le règlement 109 aux termes de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

**Le président:** Je vous remercie.

**M. Clarke:** J'aimerais passer au point suivant si vous me le permettez, monsieur le président.

L'article 4(1)e) exige l'établissement et le maintien d'un système de registres et si cette disposition est réputée être nécessaire en vertu de la loi, il me semble, si je m'en tiens au libellé, qu'on pourrait l'interpréter comme exigeant que nous enregistrions tous les pneus particuliers au fur et à mesure de leur cheminement dans le système de distribution, car elle indique que nous disposons d'un système en vue d'enregistrer le nom de toutes les personnes qui lui ont acheté un pneu fabriqué par lui. La chaîne de distribution s'étend d'un marchand ou distributeur important à un petit commerçant ou à une station-service et enfin au consommateur. Je suppose qu'on vise à fournir un système de registres pour l'utilisateur, ou la personne qui utilise le pneu, de façon qu'on puisse l'aviser. Je crois qu'on ne se préoccupe pas d'aviser les commerçants au sein du système de distribution concernant les registres des pneus individuels. Si un pneu pose un problème, nous pouvons y remédier de façon générale en se fondant sur tous les pneus fabriqués au cours d'une période particulière. Je soutiens qu'on ne tient peut-être pas compte du côté pratique, et si mon interprétation est exacte, il faudrait peut-être mentionner l'identification de toute personne qui achète un pneu pour son usage personnel plutôt que pour le revendre.

La même situation s'applique dans le cas de l'article 7(1)b)(ii) qui traite du système de registres tenus par l'importateur.

L'article 8(1)a) et b), à la page 6, stipule que la personne qui lui a acheté ce pneu soit avisée et de nouveau, je suggère que ceci ne s'accorde peut-être pas avec le concept que le nom du consommateur soit enregistré. Bien que b) traite de tout acheteur subséquent de ce pneu du fabricant, je suppose que le but est d'avoir un accès facile aux dossiers afin que le consommateur puisse être identifié et avisé, mais non que chaque personne à tous les échelons

de la distribution soit avisée, c'est-à-dire tous les gens à qui le pneu appartient.

L'article 8(2)b) stipule que l'avis doit décrire le défaut, évaluer le risque à la sécurité et indiquer les mesures prises pour le supprimer. Je me demande si cela signifie la suppression du défaut ou du risque à la sécurité. Le choix du mot «eliminate (supprimer)» me pose un problème. Il s'agit d'un changement de la loi originale, la Loi sur le transport par véhicule à moteur, où le mot employé est «corriger» et on y exige un avis des mesures prises en vue de «corriger» le défaut. Je suggère que «supprimer» est peut-être plus fort que nécessaire et ne laisse peut-être aucune place à la correction. D'autres termes possibles pourraient être «remédier» ou «rectifier».

Je n'ai plus de commentaires en ce moment.

**Le président:** Qui suit sur la liste? Monsieur Graydon?

**M. Graydon:** Nous n'avons plus de porte-parole en ce moment, monsieur le président.

J'aimerais ajouter un autre commentaire avant d'entamer la discussion. Nous estimons que l'industrie pourrait se conformer à la loi dans une période de six mois après l'émission des règlements. Cela signifie que nous pourrions nous conformer aux règlements de la fabrication. Si nous devons établir un système de rappel, cela prendrait plus de temps, mais il nous est impossible de dire, avant de voir les règlements, quels seront les coûts du système. Je veux souligner de nouveau que nous croyons fermement que le système de rappel est inutile.

Cela termine nos remarques pour le moment, et j'aimerais avoir l'occasion, si vous le permettez, de diriger vos questions vers les différents membres de notre délégation.

**Le sénateur van Roggen:** J'aimerais avoir beaucoup plus de renseignements des fabricants et des fonctionnaires du ministère, que nous n'en avons eu sur le rappel, qui me semble la question la plus importante qui ait été soulevée. Il s'agit d'une question assez fondamentale parce que le fait de maintenir un système de dossiers nécessaire pour ces millions de pneus acheminés chaque année du fabricant au consommateur par voie du commerce en gros ou en détail, sera évidemment quelque peu difficile et s'ajoutera au coût du pneu. Je voudrais qu'il y ait plus de renseignements sur les difficultés et le coût éventuel. Je crois comprendre votre point de vue à savoir que cela n'est pas très pratique, du fait que contrairement au système de rappel des véhicules moteur, qui, je crois, est compris de tous, un très faible pourcentage des accidents causés par les défauts de pneus est le résultat de défauts inhérents à la fabrication et non de l'usure des pneus.

De plus, comment pouvez-vous remédier à un pneu défectif qui a été bien conçu et fabriqué comme il le fallait et approuvé par les inspecteurs et a répondu à tous les règlements du ministère et porte son symbole? Ce pneu arrive sur le marché et on le trouve défectueux, et je suppose que ce pourrait être du point de vue de la conception, ou, pour nous éloigner du mot «design», sur le plan structurel du pneu, et je suppose que vous pourriez réellement les rappeler pour les jeter.

Pourriez-vous nous donner des preuves indiquant que les défauts trouvés dans les pneus pourraient être corrigés ou que ce genre particulier de pneu, si on le trouve dangereux, devrait être



retiré—c'est-à-dire que ces pneus qui ont été introduits sur le marché soient jetés? Je vous avoue que je voudrais avoir beaucoup plus de preuves avant de consentir à suivre votre suggestion d'éliminer le système de rappel plutôt que de l'y laisser.

**M. Goudie:** Si je puis d'abord répondre à la dernière partie de votre question, il est vrai que, dans la plupart des cas, s'il fallait qu'un pneu soit rappelé, il serait probablement éliminé. Le seul genre de refus que je pourrais envisager serait l'étiquetage—soit que le pneu ne soit pas proprement marqué—et ceci pourrait être corrigé. Il s'agit ici d'une possibilité où le pneu ne serait pas nécessairement jeté.

**Le sénateur van Roggen:** Mais ce ne serait peut-être pas un défaut.

**M. Goudie:** Non, mais ce serait un refus.

**Le sénateur van Roggen:** Mais il ne s'agirait pas de la sécurité du pneu.

**M. Graydon:** M. Clarke a un commentaire.

**M. Clarke:** Monsieur le président, voici un exemple d'un défaut comportant un risque de sécurité: il s'agit de la possibilité de fabriquer ou de mettre sur le marché un pneu sans barre indicatrice d'usure des filaments. Ceci ne touche réellement, en rien, la performance sûre des pneus, mais il peut y avoir un certain risque sécuritaire du fait que le consommateur ne se rend pas compte que ses pneus sont dangereusement usés. Évidemment, il y en a qui diront qu'on peut remédier au manque d'indicateurs d'usure des filaments du seul fait qu'on sait qu'ils ne sont pas là. On peut vérifier cela, de sorte qu'on évite d'user le pneu au-delà de 2/32<sup>e</sup> de pouce. Voilà une illustration de ce qu'on peut considérer comme étant un défaut comportant un risque sécuritaire ou une défectuosité dans la production de ce pneu et ce risque s'étend à sa mise en marché.

**Le sénateur van Roggen:** Monsieur le président, ce que je cherche c'est de pouvoir établir jusqu'où il faut aller avec un système de dossiers qui aiderait à repérer et à racheter les pneus lors d'un rappel. J'aimerais qu'on puisse décider si l'établissement d'un tel système serait pratique en vue de ce qu'il pourrait accomplir. Nous n'avons pas beaucoup de preuves à cet égard.

**M. Goudie:** Monsieur le président, je crois savoir, d'après ce que des Américains m'ont dit, que pour ce qui est du maintien des dossiers de pneus vendus sur le marché, les États-Unis n'ont réussi à obtenir la coopération que de 25 à 30 p. 100 des détaillants et des commerçants, au niveau du consommateur. C'est ici que l'élément humain entre en jeu.

Pour ce qui est de l'efficacité du système, on peut le créer, l'établir et le maintenir, mais à moins d'avoir un apport de données, il ne sera pas fructueux comme le nôtre. Je le répète; d'après les indications qu'ils m'ont données, nous ne recevions tout au plus de 25 à 35 p. 100 des vendeurs indépendants. Lorsque les sociétés de pneus ont leurs propres débouchés pour la vente au détail, elles sont évidemment capables de contrôler une plus grande proportion qui s'élève entre 75 à 80 p. 100 environ, et bien sûr, il faut toujours compter avec l'élément humain.

**Le sénateur Neiman:** Monsieur le président, j'aimerais savoir si, dans le système américain, il incombe aux vendeurs de tenir un registre des acheteurs?

**M. Graydon:** Peut-être M. Campbell pourra-t-il répondre à cette question de façon plus précise. Je crois que la législation américaine exige que le fabricant aide le commerçant à obtenir cette information en lui fournissant une carte qui pourra être retournée dûment remplie et ensuite, versée aux dossiers. Il n'y a aucune exigence précise dans la loi pour que le commerçant remplisse lui-même cette fonction.

**Le sénateur van Roggen:** De sorte qu'aux États-Unis lorsque vous recevez le pneu vous recevez également une carte.

**M. Goudie:** Si le commerçant vous en donne une.

**Le sénateur van Roggen:** Oui, vous avez droit à une carte avec vos pneus, et vous la retournez tout comme un certificat de garantie lorsque vous achetez un nouveau réfrigérateur. Ainsi, le fabricant aura un dossier. En utilisant l'informatique actuelle, il n'aura qu'à presser un bouton pour faire sortir une carte sur laquelle figurent tous les noms des propriétaires de pneus défectueux. Ceux qui ne désirent pas se prévaloir de ce système de cartes le feraient à leur propre risque. Est-ce la pratique que nous envisageons à cet égard? Qu'avez-vous l'intention de faire aux termes de ce nouvel article? Quelle sorte de dossier voulez-vous instituer? Vous avez dit que le consommateur en paierait les frais. A combien s'élèveraient-ils?

**M. H. Gordon MacNeill, président, Goodyear Tire & Rubber Company of Canada Ltd.:** Je ne crois pas que nous nous opposions à un système de rappel. Nous croyons simplement qu'il est inutile; mais si le gouvernement est d'avis contraire, nous ne nous opposerons pas à un tel système. Celui que prévoit cette Loi, toutefois est, je dirais, presque impossible à utiliser et il n'est pas pratique. S'il faut en croire ce bill et qu'il faille garder trace des ventes de pneus effectuées dans toutes les chaînes de distribution, toutes les stations service, tous les magasins à rayon et tout vendeur de pneus au Canada, il en résulterait un coût considérable pour les consommateurs. Est-ce réellement nécessaire? Nous ne le croyons pas. Le système, tel que nous l'interprétons, est très incommode, si l'on en juge d'après l'expérience américaine où on l'a adopté pendant plusieurs années sans grand résultat. En effet, 25 à 30 p. 100 des cartes seulement étaient retournées au commerçant. Ainsi, le système est loin de fonctionner parfaitement.

Examinons dans le commerce des pneus, le moment où a lieu la vente du pneu. Les mains du vendeur sont sales lorsqu'il a fini d'installer les pneus. Il rentre au garage et doit remplir une carte blanche, mais occupé, il oublie. Je ne crois pas qu'il existe un moyen quelconque permettant au fabricant de pneus, de forcer toutes les stations service, les commerçants et les magasins à rayon du Canada à remplir cette carte. Si cette tâche incombait au consommateur, la situation pourrait être différente. On pourrait lui donner des cartes à remplir et à retourner.

**Le sénateur van Roggen:** Le résultat serait sans doute pire.

**M. MacNeill:** Oui, en effet.



**Le sénateur van Roggen:** Peut-être pourrais-je poser ma question aux représentants du ministère et entendre les commentaires du docteur Campbell à cet égard?

**M. Campbell:** De façon précise? Nous croyons qu'un système de rappel est nécessaire. Le texte du bill a été laissé aussi souple que possible. Je ne crois pas que nous ayons eu l'intention d'exiger que le fabricant garde trace de tous les propriétaires de pneus au moyen du système de distribution, mais nous croyons qu'un tel système de rappel est nécessaire pour deux raisons. Il a été lancé aux États-Unis et je crois que toutes les sociétés canadiennes y sont intéressées de près ou de loin. Par conséquent, les frais supplémentaires pour étendre le système à tout le Canada devraient être relativement minimes. Si des pneus défectueux sont fabriqués, je ne connais pas de meilleure façon d'en alerter les propriétaires et de leur dire qu'ils peuvent exposer inutilement leur vie. Idéalement parlant, le consommateur devrait avoir la responsabilité de retourner cette carte au fabricant de façon que celui-ci puisse constituer un dossier; on pourrait peut-être l'y inciter par la persuasion ou par une mesure provinciale ou municipale. Je ne crois pas que nous aurions le pouvoir de forcer le détaillant ou le consommateur à retourner la carte. A mon avis, ce service devrait toutefois être mis à la disposition du consommateur, notamment s'il s'intéresse assez à sa propre sécurité pour remplir et retourner la carte.

**Le sénateur van Roggen:** Il me semble que vous ne divergez pas trop d'opinions alors. Peut-être est-ce simplement le libellé de l'article qui est la source du problème. Puisque vous consentez à ce que le consommateur ait une carte qu'il puisse retourner, je me demande monsieur le président, s'il ne serait pas plus pratique, au lieu de retarder indûment le Comité, de demander aux représentants de l'industrie et du ministère d'étudier ce point? Ils pourraient peut-être en arriver comme premier pas, à un texte satisfaisant pour les deux parties. Nous nous éviterions ainsi de proposer une troisième solution qui pourrait très bien ne convenir ni à l'une ni à l'autre.

**M. Campbell:** Il est toujours assez difficile de prévoir les problèmes qui peuvent se poser dans l'avenir. Nous avons donc laissé à cet article une souplesse raisonnable, dans l'espoir que des règlements pourront être élaborés.

**Le sénateur van Roggen:** Je ne suis pas certain de pouvoir convenir avec vous que cet article est tellement souple. Vous pourriez le rendre plus souple et renvoyer au règlement, mais n'oublions pas que le règlement ne peut modifier la loi une fois qu'elle est adoptée et lorsqu'elle est libellée dans une langue ferme et précise, c'est cette langue ferme et précise qui devient loi.

**Le sénateur Neiman:** Monsieur le président, je devrais être d'accord avec le sénateur van Roggen quant aux commentaires de M. Clark. Lorsque la loi précise «tout acheteur subséquent», la portée en devient très étendue.

**Le sénateur van Roggen:** Oui, et le règlement ne peut y remédier. Il n'y a rien de plus difficile pour un comité que de tenter de rédiger une lettre. Il nous serait impossible d'essayer de rédiger à nouveau cette clause, ici même, alors qu'une douzaine d'entre nous parlent en même temps. A l'heure du déjeuner, deux ou trois sénateurs pourraient peut-être se réunir et essayer de préparer un projet.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, j'aimerais savoir si l'industrie a fait une certaine évaluation, en pourcentage, de l'augmentation du prix d'achat des pneus, pour le consommateur, suite à la présente loi et au règlement projeté.

**M. MacNeill:** Je puis répondre que oui. En raison de l'étendue de cet article de la loi, je crois que ce prix pourrait augmenter, disons, de 15c. le pneu. Je cite ce chiffre de mémoires. Si nous devons considérer tout le réseau d'approvisionnement, cette augmentation pourrait probablement s'élever à quelque 30c. par pneu.

**Le sénateur Riley:** En pourcentage, quelle a été l'augmentation du prix des pneus pour le consommateur l'année dernière?

**M. MacNeill:** Comme vous le savez, il y a pneus, et pneus; aussi, je ne puis vous en donner la liste complète. Je dirais 12 p. 100, et cela tient aux problèmes que nous avons connus avec la crise du pétrole. Cependant, pour la période 1961-1971, notre indice des prix n'a augmenté que d'un peu plus de 11 p. 100. L'an dernier, cependant, la crise du pétrole nous a frappés durement et le prix des matières premières a augmenté de façon astronomique.

Peut-être M. Moore de Firestone pourrait-il nous dire ce qu'il en pense.

**Le sénateur McElman:** L'augmentation de la dernière année a égalé l'augmentation totale des 10 dernières années, n'est-ce pas?

**M. MacNeill:** Oui monsieur; le coût du caoutchouc naturel est passé de 17c. la livre, il y a deux ans, à 52c. la livre aujourd'hui. Le caoutchouc synthétique coûtait 13c. la livre il y a un an et il coûte maintenant de 22 à 25c.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, des membres de l'industrie du camionnage m'ont déclaré que, l'an dernier, le prix des pneus avait augmenté de 32 p. 100. Est-ce exact?

**M. MacNeill:** Oui, parce que la semelle est en caoutchouc presque naturel, lequel est passé de 17c. la livre à 52c.

**Le sénateur Riley:** L'industrie prévoit-elle que l'augmentation de prix sera beaucoup plus élevée l'année prochaine qu'elle ne l'a été dans le passé?

**M. MacNeill:** Oui, monsieur. De nouveau j'inviterais M. Moore à faire des commentaires puisque je ne crois pas que nous connaissions déjà réellement les répercussions des nouveaux prix du pétrole brut. Nous ne savons pas encore ce que la situation sera lorsque le pétrole sortira du pipeline. Il faut six gallons de brut pour fabriquer un pneu de voiture, vous pouvez donc imaginer quelle incidence aura et a eu l'augmentation des prix. Nous ne savons pas encore je crois quels en seront les répercussions sur les polyesters, les nylons et les autres dérivés du pétrole.

**M. J. Doran Moore, président, Firestone Tire & Rubber Company of Canada Ltd.:** Je voudrais simplement corroborer ce qu'a dit M. MacNeill. Pour revenir à la question de l'avis de rappel, j'aimerais également mentionner qu'il ne nous serait pas difficile d'établir un tel système puisque, comme on l'a dit, il existe déjà aux États-Unis.



J'aimerais ici signaler que nous parlons de quelque 20 millions de pneus par an qui passeront sans doute par trois intermédiaires avant d'arriver aux consommateurs.

Si nous sommes chargés de retracer toutes ces transactions, ou si nous en sommes légalement responsables, il s'agit alors d'environ 60 millions de transactions par an, ce qui représente une tâche très coûteuse.

La seule objection que nous apposons au programme est que, premièrement, nous ne croyons pas qu'il sera efficace à plus de, peut-être, 20 ou 30 p. cent. Pour cette raison, nous préférierions qu'il soit retiré du texte de la loi.

**Le sénateur Riley:** La plupart des nouveaux véhicules portent une garantie; est-ce vrai? Combien de ces documents, croyez-vous, sont renvoyés au fabricant?

**M. Moore:** Excusez-moi, mais la garantie n'est pas présentée sur papier ou carte dans chaque cas. Ces garanties sont couvertes, en gros, par la publication de polices d'assurance.

**Le sénateur Riley:** Mais dans certains cas, on vous remet un papier à renvoyer au fabricant.

**M. Moore:** Non, pas à renvoyer au fabricant.

**Le sénateur Riley:** A qui?

**M. Moore:** A personne. Dans le cas d'une défectuosité ou d'un défaut, un particulier peut s'adresser à l'endroit où il a acheté le pneu et où l'on s'occupera de lui. Mais il n'a à présenter ni carte, ni papier, ni document écrit. Si le pneu est défectueux, la garantie est honorée partout dans le monde, sur présentation.

**M. MacNeill:** Nous avons aussi ce qu'on appelle une garantie contre les risques de la route. Si vous passez sur un morceau de verre brisé dans votre allée avec une voiture pratiquement neuve et coupez ainsi un pneu, vous pouvez vous adresser à votre vendeur qui vous remettra un nouveau pneu d'une valeur équivalente. Cela revient à acheter une nouvelle voiture, heurter un poteau et la mettre hors d'état puis s'adresser à l'usine de fabrication en disant: «J'ai besoin d'une nouvelle voiture; il y avait un poteau sur mon chemin.» Voilà une garantie fort libérale que l'industrie du caoutchouc a donnée depuis bon nombre d'années.

**M. Moore:** Ce qui nous arrête, si je puis m'exprimer ainsi, est le fait d'être légalement responsable de la vente finale de chaque pneu au consommateur. A titre bénévole, nous sommes bien disposés à mettre sur pied le système, mais la responsabilité d'administrer le système ne devrait pas incomber au fabricant de pneus. Elle devrait incomber soit au vendeur, quel qu'il soit, ou au consommateur. Mais nous l'assurerons.

**Le sénateur van Roggen:** Monsieur le président, j'aimerais obtenir du ministère d'autres témoignages à cet égard. Même s'il n'en coût que 30 ou 50¢ par pneu, le système entraînera un énorme volume de travail administratif—et nous en avons déjà tellement en ce monde qu'il vaudrait la peine de l'éviter dans la mesure du possible.

Il me paraît déraisonnable de s'attendre à pouvoir contrôler un système en vertu duquel le vendeur à la station d'essence devra

garder des dossiers appropriés et les remettre au ministère. Le public ne renverra que peu de ces documents.

J'aimerais que les représentants du ministère nous apportent des preuves à propos de ce dont nous discutons présentement. Il est prouvé que un p. cent des accidents impliquant des véhicules automobiles sont dus aux pneus. Je suppose qu'une très grande part de ce un p. cent d'accidents est due à des pneus usés, éculés ou pas assez gonflés, autrement dit, à des pneus qui ne sont pas flambants neufs.

On devra fabriquer des pneus conformes aux normes de fabrication qui vont être prescrites par des règlements et que les fabricants, il n'y en a d'ailleurs que 13, seront obligés de respecter; ainsi, la possibilité qu'un lot de pneus imparfaits soit écoulé sur le marché sera minime.

Il ne reste donc plus qu'une fraction infime d'un p. cent, peut-être un millième de un p. cent des accidents impliquant des véhicules automobiles qui seront sans doute touchés d'une façon ou d'une autre selon que l'on applique ou non le système de rappel.

Mais afin de savoir si cela en vaut la peine, pouvez-vous me prouver que le nombre d'accidents susceptibles d'être évités grâce à ce système justifie sa mise sur pied qui coûtera à l'industrie plusieurs millions de dollars par an.

**M. Campbell:** Peut-être M. Gray, notre conseiller juridique, pourrait-il vous répondre à ce sujet.

**M. J. T. Gray, Conseiller exécutif du ministère, Division juridique, Ministère des Transports:** Monsieur le président, je ne peux pas vous dire le nombre d'accidents qui seront évités grâce à ce système, mais j'aimerais vous entretenir brièvement du mécanisme légal du système de rappel ainsi que de la question d'exiger des manufacturiers qu'ils conservent un registre des acheteurs de pneus.

Tout d'abord, c'est en vertu de l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 4, à la page 3 du bill, qu'on sera obligé de maintenir un système de registres.

L'alinéa (e) donne le pouvoir voulu pour imposer des règlements. En effet, il concède au gouverneur en conseil un pouvoir dont celui-ci peut user à sa discrétion compte tenu de l'intérêt public. Si on devait décider d'imposer un règlement exigeant la création d'un système de registres, les autorités responsables auraient la liberté de choisir un système aussi stricte ou aussi large qu'elles le voudraient.

Si les fabricants de pneus arrivent à convaincre le ministère, et je crois qu'ils en sont capables, qu'il est impossible de suivre à la trace tous les pneus à partir du moment où ils sont fabriqués jusqu'à leur dernier acheteur, en fin de compte, le ministère ne proposera pas un système de registre aussi stricte que cela.

Autrement dit, on finira sans doute par imposer un système selon lequel on remettrait au dernier acheteur un pneu accompagné d'une carte à remplir, à la condition que celui-ci se préoccupe suffisamment de sa sécurité pour se donner la peine de la faire. Rendu à ce point, il faudrait plus ou moins compter sur la bonne volonté des gens.

J'aimerais également ajouter qu'on confond quelque peu l'article 8 et l'article 4. Ce dernier article donne le pouvoir d'établir des règlements. Selon lui, un système de registres pourra être institué si le gouverneur en conseil ou le ministère le juge essentiel à l'intérêt public.



Au cas où un défaut serait remarqué, les seules personnes que les fabricants seraient tenues d'avertir sont celles qui figurent dans leur registre. Ils ne seraient pas obligés chaque fois de se lancer à la recherche du dernier acheteur. Si toutefois celui-ci devait figurer dans leur registre, ils devraient l'avertir.

De façon générale, on manifeste plus d'appréhension que n'en justifie le libellé de la loi.

J'ai parlé de l'aspect légal, mais je ne puis rien dire du nombre d'accidents qu'on peut éviter par un rappel de marchandise défectueuse.

**Le sénateur Flynn:** La question se pose alors de savoir quelle est l'intention du ministre en ce moment au sujet de ce pouvoir qui se rapporte aux règlements?

**M. Campbell:** Le ministre aimerait détenir ce pouvoir.

**Le sénateur Flynn:** Pourquoi?

**M. Campbell:** Parce qu'il y a des campagnes de rappel de pneus. Il devrait y avoir un système qui garantit que les acheteurs de ces pneus jouiront d'une certaine protection et seront avisés.

Nous croyons en outre que ce régime avantagerait le fabricant. Si, par mégarde, un fabricant produit un pneu qui n'est pas sûr, il est tenu de faire tout en son pouvoir pour prévenir ceux qui ont de tels pneus défectueux en leur possession. La loi prévoit une procédure formelle qui permet au fabricant d'assumer cette obligation envers le public et c'est en ce sens qu'elle est à son avantage puisqu'elle lui permet d'assumer ses responsabilités envers le public. Si cette procédure n'existe pas, la tâche d'essayer de retracer ces produits et de prévenir ceux qui en ont acheté devient alors beaucoup plus difficile. Si le fabricant produit un pneu qui n'est pas sûr et que quelqu'un a ensuite un accident de la route attribuable à ce pneu, il me semble que le fabricant serait alors légalement responsable et pourrait faire l'objet d'un litige. Car en somme, il sait fort bien que ce pneu défectueux est vendu sur le marché et est utilisé, et il ne fait rien à ce sujet.

**Le sénateur Flynn:** Il serait responsable d'une façon ou d'une autre.

**M. Campbell:** En vertu du droit commun.

**Le sénateur McElman:** Supposons qu'aujourd'hui on mette en vente un lot de pneus qui ne sont pas sûrs, comment le fabricant s'y prend-il pour rappeler ces pneus ou prévenir le public?

**M. Campbell:** Le fabricant pourrait peut-être nous dire comment on a procédé dans le passé. Pour ma part, je ne connais qu'un cas de rappel de pneus et il s'agissait des pneus sur des nouveaux véhicules moteurs. Dans ce cas, le fabricant des véhicules moteurs a sans doute des dossiers qui le renseignent sur le lieu de vente et les acheteurs de ces pneus. Mais il y a d'autres cas où les pneus sont vendus séparément et sont écoulés sur le marché de la façon ordinaire. Les fabricants pourraient peut-être nous dire les mesures qu'ils ont prises dans le passé pour prévenir les propriétaires et rappeler ces pneus.

**M. Clarke:** Permettez-moi de dire un mot à ce sujet, monsieur le président. Il est plutôt rare de fabriquer un lot de pneus qui ont une

défectuosité du genre de celle que j'ai mentionnée tout à l'heure, auxquels il manquait un indicateur d'usure de cape. Si on découvre à temps la défectuosité il se peut que ces pneus soient encore, pour une bonne partie, dans le circuit du système de distribution, c'est-à-dire dans l'entrepôt des fabricants, des vendeurs ou de leurs agents. Il nous est arrivé à l'occasion de prévenir nos vendeurs et nos agents qu'un certain pneu comportait une certaine défectuosité et de leur demander de vérifier leur stock pour nous retourner les pneus défectueux. Nous pouvons empêcher que ces pneus n'aillent plus loin. Il nous est cependant difficile de faire plus, car nous ne savons pas qui est le consommateur. Je crois que lorsque cela s'est produit, le problème a été découvert assez tôt, ainsi, après deux ou trois mois la majeure partie des pneus avaient été régénérés dans le cadre du système de distribution.

Est-ce que cela répond à votre question?

**Le sénateur McElman:** Pas entièrement. Je suppose qu'on a déjà mis sur le marché des pneus qui avaient un défaut de fabrication. Qu'arriverait-il si l'on découvrait le défaut peu de temps après avoir distribué un lot de pneus? Comment informeriez-vous le public du danger qu'il court? Qu'avez-vous fait dans le passé? Je suppose que vous avez déjà eu des expériences de ce genre.

**M. Moore:** J'aimerais essayer de répondre à cette question, si vous me le permettez, Monsieur le président. Nous avons parlé d'un lot de pneus qui passent par le système et qui sont mis sur le marché pour y être vendus. Dans la plupart des cas, il n'y aura qu'un mauvais pneu dans tout un lot. Autrement dit, un pneu défectueux ne veut pas dire qu'il en est de même pour tout le lot. La plupart du temps, le défaut résulte de l'erreur d'un employé. Celui-ci, par exemple, peut avoir oublié un pli ou quelque chose du genre. Il est humain; peut-être a-t-il passé une mauvaise nuit.

Ce genre de défaut est beaucoup plus courant que les cas où tout le lot est défectueux. Grâce à notre système du contrôle de la qualité, il est très rare que tout un lot de pneus soient défectueux.

Pour répondre à votre question, sénateur, s'il s'agit de pneus faisant partie de l'équipement original—et nous avons eu un rappel de ce genre récemment—nous nous en occupons par l'intermédiaire de la société d'automobiles, comme Monsieur Campbell l'a indiqué. Nous n'avons pas eu l'occasion d'essayer de rappeler ou de raison de vouloir rappeler d'autres pneus. Comme M. Clark l'a signalé, il arrive qu'il n'y ait pas d'indicateur d'usure de la chape. Cela signifie simplement que le moule qui a été utilisé n'était pas adapté. C'est tout. Mais ce n'est pas considéré comme étant un élément de sécurité; par conséquent, nous ne nous en occuperions pas.

Chaque fois que nous avons rappelé des pneus, nous avons fait parvenir un avis à notre organisme des ventes, à notre organisation de commerçants, ainsi de suite. Nous ne prétendons pas avoir réussi à atteindre le consommateur à ce sujet. Cela ne se produit que rarement. Que je me souviens, cela ne s'est produit qu'une fois dans l'histoire de notre société.

Un dernier point. J'aimerais que vous sachiez—et je crois que cela s'applique également à d'autres sociétés—que nous fabriquons déjà toutes les sortes de pneus conformément à ces normes non seulement ceux qui font partie de l'équipement original. Nous vérifions également toutes les sortes de pneus, non seulement ceux qui font partie de l'équipement original.

**M. MacNeill:** La même chose s'applique à Goodyear. Vous devez vous rendre compte qu'il s'écoule un assez bon moment, pour ce qui



est du marché de remplacement, entre le temps où le pneu est fabriqué et celui où il est mis sur le marché. Par exemple, nous commençons à fabriquer les pneus d'hiver en juin, et nous ne commencerons à les vendre qu'en novembre; ils n'atteindront pas le consommateur avant novembre. Donc, si l'on découvre un défaut, nous savons exactement où sont ces pneus. Au cours des cinq années où j'ai été président de Goodyear, nous n'avons connu qu'un cas insignifiant de ce genre et il a été très facile de trouver les pneus parce qu'ils étaient dans le pipeline. S'il y a un défaut, notre système de contrôle de la qualité nous permet de le découvrir très rapidement.

Pour ce qui est de l'équipement original, ces pneus peuvent être installés sur la voiture en une semaine, quelques jours ou quelques heures après la fabrication. Je pense donc que le système de rappel est nécessaire. Ces pneus ne sont pas dans le pipeline. Nous sommes convaincus que nous repérerons tout défaut grâce à notre système de contrôle de la qualité.

**Le sénateur van Roggen:** Monsieur le président, le paragraphe 4(1) va jusqu'à l'alinéa e). En voici le texte:

4. (1) Le gouverneur en conseil peut établir des règlements concernant l'emploi de la marque nationale de sécurité relative aux pneus pour les pneus de véhicule automobile et, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, il peut, par ces règlements . . .

Même si l'on supprime l'alinéa e), le Parlement pourrait encore imposer un système de rappel en vertu des règlements. La question est peut-être théorique. Il vaudrait probablement mieux présenter des instances au ministère.

**Le sénateur Flynn:** Il faudrait savoir si le Parlement est disposé à accorder au ministère un pouvoir de réglementation aussi étendu. C'est toujours un problème. Si le Parlement dit que le ministère peut faire ce qu'il veut, pourquoi sommes-nous ici?

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, pendant que M. Campbell est ici et nonobstant la portée de la loi concernant le rechapage et les problèmes de compétence, qu'advierait-il si, en ma qualité de consommateur non averti, j'achetais un pneu rechapé qui porte encore ce symbole de sécurité? Est-ce que je ne suis pas induit en erreur?

**M. Campbell:** Le symbole ne signifierait rien dans le cas de pneus usagés et l'intention n'est pas d'en faire un symbole évident . . .

**Le sénateur Riley:** Il est visible.

**M. Campbell:** . . . dont le public connaîtrait nécessairement l'existence ou qu'il rechercherait, parce qu'il s'agit en réalité d'un dispositif juridique qui ferait tomber les pneus sous le coup de l'autorité gouvernementale.

**Le sénateur Riley:** Mettons que je voie ce symbole quand j'achète un pneu rechapé. Ne suis-je pas induit en erreur si ce symbole indique que le pneu répond aux normes de sécurité prévues dans les règlements de la loi? Je parle du point de vue du consommateur.

**M. Campbell:** Il ne signifie quelque chose que dans le cas d'un pneu neuf. Je doute sérieusement que le consommateur reconnaisse

ce symbole sur le pneu ou qu'il sache ce qu'il signifie. Si cela arrivait, il saurait que seuls les pneus neufs sont en cause. Quand un pneu a été utilisé, abusivement peut-être, le sceau n'aurait pas nécessairement une signification quelconque.

**Le sénateur Flynn:** Pouvez-vous exiger la suppression de la marque lors du rechapage du pneu?

**M. Campbell:** Je doute sérieusement que nous le puissions ou que nous soyons en mesure de faire respecter un tel règlement.

**Le sénateur Flynn:** Vous pourriez probablement le faire respecter, parce qu'en général le rechapage est effectué localement.

**M. Campbell:** Il y a sur ces pneus diverses autres marques qui ont été apposées afin que l'acheteur initial soit certain que le pneu est conforme aux normes. Il y a une marque DOT sur les pneus vendus au Canada, qui est la marque prévue par le ministère des Transports des États-Unis pour indiquer que le pneu est conforme à leur règlement. Il y a une marque VI sur le côté du pneu qui indique qu'il est conforme aux normes de sécurité minimale prévues dans le code VESC des États-Unis, qui a été établi par les gouvernements des 50 États. Il y a d'autres marques qui sont déjà apposées sur les pneus, mais elles ont trait à la fabrication du pneu neuf, et non à la sécurité qu'il offre après qu'on a commencé à l'utiliser, parce que personne ne peut donner cette assurance.

**M. Moore:** Toutefois, ces marques indiquent au consommateur que la carcasse initiale a été fabriquée conformément à toutes les normes relatives à un pneu neuf; par conséquent, il ne reste à garantir que le processus de rechapage.

**Le président:** Ce n'est pas prévu dans le présent projet de loi. Cela ne s'applique qu'aux pneus neufs.

**Le sénateur Flynn:** Mais pourquoi ne pas réglementer les pneus rechapés?

**Le président:** Commençons par veiller à ce que les pneus neufs soient satisfaisants.

**Le sénateur Flynn:** Mais pour comprendre l'utilité du projet de loi, il faut voir pourquoi il ne s'applique qu'aux pneus neufs. En matière de sécurité, il me semble que les pneus rechapés devraient aussi être en cause.

**M. Campbell:** Dans leurs mémoires, les fabricants ont soulevé la question des normes de performance. Ils ont formulé des objections au sujet de l'emploi du terme «modèle de fabrication», en parlant des normes de sécurité. Le ministère a l'intention, et c'est ce qu'il a fait dans la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, de rédiger des normes de performance dans la mesure du possible. Toutefois, à certains moments, il est nécessaire d'introduire dans ces normes des exigences de construction. Par exemple, il doit y avoir deux phares, un de chaque côté de la voiture. Ce n'est pas une norme de performance, mais de conception, parce que dans ce cas il est impossible de libeller une norme de performance. Certaines des exigences en matière d'étiquetage ne sont pas des normes de performance parce que elles ne se rapportent pas réellement à la fabrication. Les règlements, tels qu'ils existent, sont surtout des normes de performance, afin de ne pas empêcher les fabricants



d'innover et de créer des produits satisfaisants, ce qu'ils font avec la plus grande compétence.

En ce qui concerne les pneus rechapés, jusqu'ici il a été impossible de libeller une norme précise de performance. À ma connaissance, tout ce qu'il est possible de rédiger à l'heure actuelle, serait un code du bon usage sur le rechapage. En ce moment par l'entremise de l'Association canadienne des normes et en collaboration avec les provinces, nous sommes en train de mettre la chose au point afin que celles-ci puissent exercer un certain contrôle sur les commerces locaux faisant le rechapage des pneus.

**Le sénateur Flynn:** Le problème principal sera de s'assurer que les pneus rechapés seront étiquetés de façon à avertir le consommateur qu'il ne s'agit pas d'un pneu neuf, mais rechapé.

**M. Campbell:** Cette question sera comprise dans le code du bon usage. Habituellement, il est facile d'identifier ces pneus. De toute façon, ce sont des commerces locaux et la réglementation devrait se faire au niveau local.

**Le sénateur Riley:** Vous en avez discuté avec les provinces?

**M. Campbell:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Avez-vous discuté de la possibilité d'accorder un brevet professionnel à ceux qui s'occupent présentement de rechapage, c'est-à-dire ceux qui travaillent sur les machines?

**M. Campbell:** Encore une fois, cette question relève de la province.

**Le sénateur Riley:** Je le sais.

**M. Campbell:** On ne le fait pas à l'heure actuelle, mais il faudrait peut-être en arriver là s'il devient impossible de contrôler l'industrie par la persuasion ou en s'assurant qu'elle maintient elle-même l'ordre chez-elle. Par exemple, à l'heure actuelle, au moins une province songe à émettre des permis spéciaux aux mécaniciens qui ont la responsabilité de certifier le bon état des automobiles, en vue de pouvoir retirer leur permis à ceux qui auront fait preuve de négligence ou d'incompétence. L'industrie de rechapage en viendra peut-être là également.

**Le sénateur Riley:** Ce serait à peu près le meilleur moyen d'assurer la protection du public en ce qui concerne les pneus rechapés,

**M. Campbell:** En ce qui concerne les pneus rechapés, oui.

**Le sénateur Riley:** C'est-à-dire, d'émettre des permis aux ouvriers qui travaillent sur les machines de rechapage. Quelles sont les normes actuelles quant aux pneus à deux plis? Est-il permis actuellement de les vendre sur le marché?

**M. Campbell:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Sont-ils sûrs?

**M. Campbell:** Oui. Nous avons établi des normes de performance, mais les fabricants pourraient peut-être vous dire avec plus

de précision pourquoi dans certains cas on se sert de deux, de quatre et de six plis afin d'atteindre un niveau de performance donné.

**Le sénateur Riley:** N'y a-t-il pas des règlements ou des normes américaines qui exigent maintenant que les nouvelles autos soient munies de pneus ayant plus de deux plis?

**M. Campbell:** Non. Peut-être que l'un des ingénieurs de l'industrie pourrait nous éclairer là-dessus, car le public ne comprend pas très bien cette question.

**M. Goudie:** Monsieur le président, j'aimerais si vous le permettez faire une brève analogie entre le pneu à deux plis et le pneu à quatre plis. Imaginez-vous la carcasse de ce pneu: elle est composée d'une série de cordes de fibres, tordues et tressées. Imaginez-vous quatre bouts de corde supportant un ensemble ou un élément quelconque; prenez-en tour à tour, deux que vous tressez; vous obtenez finalement deux cordes au lieu de quatre, mais elles contiennent la même quantité de fibres. C'est essentiellement ce qui arrive lorsque la conception du pneu est, disons, changé de quatre à deux plis. Allons un peu plus loin: prenez ces deux plis et entortillez-les ensemble pour n'en former qu'un seul; vous obtenez un pneu à un pli, que nous avons et que nous fabriquons. Il a une barre d'acier qui est un prolongement du matériel solide, mais je voulais simplement démontrer que le nombre de plis ne veut absolument rien dire. C'est le facteur force et l'aptitude à supporter qu'il faut considérer. Je dirai que le pneu à deux plis est de moins en moins utilisé depuis ces dernières années. Votre pneu ceinturé est un deux plus deux, soit réellement un pneu à deux plis, doté de deux ensembles additionnels de chapes qui ne sont comprises que dans une partie du pneu, la semelle. Ainsi vous pourriez le considérer comme un pneu à deux plis également.

**M. Moore:** Monsieur le président, si je puis revenir sur le système de rechapage, je ne suis pas certain que M. Campbell ne doive pas se préoccuper des normes de rechapage, parce que le rechapage n'est pas une simple petite question d'intérêt provincial. Je ne sais pas si vous l'avez ou non, mais les deux plus importants rechapeurs du Canada sont parmi nous, c'est-à-dire Firestone et Goodyear. Les produits rechapés sont parfois transportés d'une province à l'autre, c'est pourquoi il n'y a pas tellement de différence entre ces derniers et de nouveaux pneus.

Je sais que certaines provinces étudient une loi ou des normes de rechapage. Nous avons eu des entretiens avec des représentants provinciaux. Je ne m'opposerais pas à ce que la question des pneus rechapés soit traitée de la même façon que les nouveaux pneus, c'est-à-dire, par le gouvernement fédéral.

**Le sénateur Flynn:** Et les pneus identifiés en conséquence?

**M. Moore:** Oui.

**Le sénateur Flynn:** Monsieur le président, j'ai ici une question suggérée par le sénateur van Roggen, qui a dû partir. Le docteur Campbell l'a traitée en partie. Il s'interrogeait sur la signification du mot «modèle» dans la définition des normes de sécurité. Il a dit quelque chose au sujet des véhicules motorisés, mais le mot «modèle», appliqué ici à un pneu, semble être une notion assez nébuleuse.



**M. Campbell:** Je ne crois pas pouvoir vous donner, en ce moment, d'exemple d'une norme qui pourrait se rapporter au modèle. Comme je l'ai mentionné, il s'agit surtout de normes de performance. Les exigences en matière d'étiquetage des parois des pneus constituent peut-être des normes de modèle puisque nous précisons où doit être apposé l'étiquette. Elles n'ont, en fait, rien à voir avec la performance du pneu.

**Le sénateur Flynn:** Elles peuvent avoir un rapport avec la sécurité ou une norme semblable. Vous dites ne pas vous rappeler de la couleur d'un pneu.

**Le sénateur Neiman:** J'aimerais discuter avec le docteur Campbell d'un sujet que, par hasard, j'ai entendu traiter à la radio. Je crois qu'on parlait de modèle, mais j'ignore s'il s'agissait ou non de normes. L'un des magistrats de Toronto s'élevait contre une certaine semelle de pneu pour camion; il s'agissait, je crois, d'un dessin à carreaux qui, disait-il, semblait faire beaucoup de bruit. D'après lui, ce bruit était dû au modèle du pneu mais, à ce que je comprends, si on peut l'attribuer aux nouveaux pneus, c'est surtout aux pneus rechapés qu'il s'applique. Serait-ce un exemple de «modèle» qui pourrait entrer dans cette série de normes?

**M. Goudie:** Puis-je faire une observation à ce sujet? Le dessin de la semelle est le principal facteur qui sert à déterminer le niveau de bruit d'un pneu. Ici encore, la question à mon avis, est de savoir si l'on veut statuer sur le modèle ou sur le niveau de bruit acceptable?

**Le sénateur Neiman:** Comment pouvez-vous séparer ces deux choses?

**M. Goudie:** Il suffit de dire qu'on peut fabriquer le modèle qu'on veut dans la mesure où il ne dépassera pas un niveau de bruit donné au lieu de dire qu'on ne peut fabriquer de pneu avec une semelle à petits carreaux. C'est juste, c'est l'unique facteur qui détermine le bruit.

**Le sénateur McElman:** Si je comprends bien, monsieur Campbell, le symbole CT ne garantit en rien à l'acheteur particulier que le pneu est sûr. Son but est de garantir qu'il remplisse toutes les normes avant que le fabricant ne l'utilise. En d'autres termes, vous ne vous attendez pas à ce que les acheteurs cherchent cette marque de fabrique; elle n'a aucun rapport à l'acceptation par le public de ce pneu.

**M. Campbell:** C'est exact. Parce que tous les pneus devront répondre aux normes de rendement, le consommateur ordinaire n'aura pas besoin d'examiner le pneu pour voir s'il porte cette marque? Je ne prévois donc pas de campagne de publicité éducative en vue de faire connaître au public la présence de cette marque. Je crois qu'elle peut facilement passer inaperçue. Elle serait aussi une source de confusion pour le public parce qu'on ne pourra pas nécessairement exiger que les pneus importés au Canada portent cette marque. Je crois que ce serait une restriction inutile du commerce international d'exiger que cette marque soit une condition d'importation. Les pneus importés ne porteraient pas cette marque, alors que ceux fabriqués au Canada la porteraient, et le public serait confus, voyant certains pneus avec et d'autres sans la marque.

**Le sénateur Riley:** Pourquoi ne pas demander que les pneus importés portent cette marque? Pourquoi ne pas exiger que ces

fabricants de pneus y appliquent le symbole canadien s'ils vont exporter ces pneus au Canada?

**M. Campbell:** Il s'ensuit qu'un fabricant de pneus qui produit un genre de pneus pour le Canada, les États-Unis et l'Europe, devrait appliquer notre marque CT, la marque DOT des États-Unis, la marque D de l'Europe et probablement la marque BSA de la *British Standards Association*.

**Le président:** Où mettrait-il le nom de sa société?

**M. Campbell:** Il n'y aurait plus de place sur le pneu! Je crois qu'il ne serait pas raisonnable d'exiger que chaque fabricant fournisse toutes les marques nécessaires sur chaque pneu, parce qu'il ne sait pas exactement où ce pneu sera vendu.

**M. Clarke:** Au fond, il s'agit de considérer l'application de la marque au pneu par les fabricants canadiens comme, en elle-même, une déclaration que ce pneu répond à toutes les normes requises. Je crois que le ministre aurait le pouvoir, au moment de l'importation, d'exiger, non sur le pneu mais par écrit, une déclaration que les pneus importés répondent aux normes. Voilà l'objectif.

**Le président:** Nous n'aborderons pas ce problème en ce moment; nous ne nous occupons que des pneus neufs. Avez-vous d'autres questions à poser aux autres représentants de l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc ou aux fonctionnaires du ministère?

**M. Graydon:** Pour en revenir aux inquiétudes que nous avons exprimées quant à savoir si cette mesure législative admet certaines normes de conception ou de performance, je pense que l'industrie n'a aucune objection quant à l'objectif, exprimé d'établir certaines normes de performance. Ce qui nous inquiète, c'est que le bill est libellé en termes si généraux qu'advenant le cas où l'objectif serait ultérieurement modifié—habituellement les mesures législatives restent en vigueur assez longtemps—nous nous retrouverons peut-être dans une situation où le gouvernement établira et appliquera un plus grand nombre de normes que celles que l'on prévoit actuellement.

**Le président:** Étant donné que personne ne désire poser d'autres questions ou formuler d'autres commentaires, honorables sénateurs, avez-vous l'intention de faire rapport du projet de loi?

**Le sénateur Langlois:** Madame le président, je propose que nous fassions rapport du projet de loi sans y apporter de modification.

**Le président:** Le sénateur Langlois a proposé, appuyé par le sénateur McElman, que le présent projet de loi fasse l'objet d'un rapport à la Chambre sans amendement. Avez-vous l'intention d'adopter la motion, honorables sénateurs?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Adoptée.

Avant de terminer, je tiens à remercier les représentants et les membres de la «Rubber Association» d'avoir comparu devant notre Comité ce matin. Nous prendrons note de leurs méthodes, et je sais que le ministère en prévoira dans les règlements à la satisfaction de la «Rubber Association» et des fabricants de pneus.

La séance est levée.





DEUXIÈME SESSION DE LA VINGT-NEUVIÈME LÉGISLATURE

1974

## SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

# TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Vice-président:* L'honorable MAURICE BOURGET

---

Fascicule n° 3

---

LE MERCREDI 10 AVRIL 1974

---

**Première séance sur le Bill C-5 intitulé:**

Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada.

---

---

(Témoins: voir le procès-verbal)



### COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig.

Les honorables sénateurs:

- |                             |            |
|-----------------------------|------------|
| Blois                       | Langlois   |
| Bourget                     | Lawson     |
| Burchill                    | *Martin    |
| Denis                       | McElman    |
| Eudes                       | Molgat     |
| *Flynn                      | Petten     |
| Forsey                      | Prowse     |
| Fournier                    | Riley      |
| (Madawaska-<br>Restigouche) | Smith      |
| Graham                      | Sparrow    |
| Haig                        | van Roggen |
| 20 MEMBRES                  | Welch—(22) |

(Quorum 5)

\*Membres d'office

BT DES COMMUNICATIONS

MAURICE BOURGET

LE MERCREDI 4 AVRIL 1974

Première séance sur le Bill C-274

Le 4 avril 1974, le Sénat a tenu sa première séance sur le projet de loi C-274, intitulé « Loi sur le transport aérien ».

Le projet de loi C-274 a été introduit par le ministre des Transports, M. J. Campbell Haig, le 27 mars 1974.

Le projet de loi C-274 vise à modifier la Loi sur le transport aérien, en particulier en ce qui concerne les tarifs et les services.

Le projet de loi C-274 a été adopté par le Sénat le 4 avril 1974.

Le projet de loi C-274 sera maintenant transmis à la Chambre des communes.

Le projet de loi C-274 sera débattu en séance publique le 11 avril 1974.

# Ordre de renvoi

communications

## Témoignages

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 9 avril 1974:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Langlois, appuyé par l'honorable sénateur Denis, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill C-5, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débetures qu'émettra Air Canada».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Martin, C.P., que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et communications.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Robert Fortier  
Greffier du Sénat.



# Procès-verbal

Le 10 avril 1974

Conformément à l'avis d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10 h 10.

*Présents:* Les honorables sénateurs Bourget (*vice-président*), Denis, Flynn, Forsey, Langlois, Martin, McElman, Riley et Sparrow. (9)

*Présents mais ne faisant pas partie du Comité:* Les honorables sénateurs Aird, Benidickson et Desruisseaux. (3)

Le Comité procède à l'étude du Bill C-5 intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada et de certaines débetures qu'émettra Air Canada.»

Sur proposition de l'honorable sénateur Flynn il est *décidé* de discuter le Bill jusqu'à midi aujourd'hui, que le Comité se réunisse de nouveau à une date ultérieure et, enfin, qu'aucun Rapport du Comité ne soit présenté aujourd'hui.

Les témoins suivants sont entendus:

M. G. M. Cooper, Avocat en chef, Chemins de fer nationaux du Canada;

M. W. R. Corner, Vice-président, Comptabilité, Chemins de fer nationaux du Canada;

M. John P. Sheehan, Contrôleur, Air Canada;

M. Claude I. Taylor, Vice-président, Affaires extérieures Air Canada;

M. Myles Foster, Directeur, Finances de l'état, Ministère des Finances.

A midi et cinq minutes le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du Président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité,*  
Denis Bouffard.



# Le comité sénatorial permanent des Transports et des communications

## Témoignages

Ottawa, le mercredi 10 avril 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été présenté le bill C-5, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débetures qu'émettra Air Canada, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier le bill.

**Le président suppléant:** Messieurs les sénateurs, Je vois que nous avons le quorum.

**Le sénateur Flynn:** En êtes-vous certain?

**Le président suppléant:** Oui. Le quorum est de cinq et nous sommes huit.

**Le sénateur Flynn:** Mais ceux qui ne sont pas membres du Comité ne peuvent être comptés.

**Le président suppléant:** Il n'y a que le sénateur Desruisseaux qui ne soit pas membre du Comité.

**Le sénateur Benidickson:** Je n'en suis pas membre non plus.

**Le président suppléant:** Bien, je vois que nous avons les sénateurs Denis, Langlois, Riley, Flynn et Sparrow et moi-même, ce qui fait six.

Honorables sénateurs, nous allons étudier aujourd'hui le Bill C-5, Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie). Ce matin comparaitront pour représenter le CN les témoins suivants:

MM. W.R. Corner, vice-président, Comptabilité, et MM. G.M. Cooper, conseiller général; comparaitront au nom d'Air Canada les témoins suivants: M. Claude I. Taylor, vice-président, Relations publiques, et M. John P. Sheehan, contrôleur.

Je souhaite la bienvenue à tous ces messieurs et je les remercie d'avoir accepté notre invitation sur avis aussi court.

**Le sénateur Flynn:** Monsieur le président, je dois présenter d'abord une objection préliminaire. Cette réunion du Comité a été convoquée pour ce matin, mais les avis de convocation n'ont été envoyés aux honorables sénateurs qu'après 20h hier soir, alors que le Sénat ne siégeait pas. Pendant tout le débat de cette loi au Sénat, il a toujours été dit qu'il n'était nullement urgent de l'adopter. Elle pourrait très bien l'être après le congé de Pâques.

Il nous sera très difficile de traiter de la question en si peu de temps ce matin alors qu'un si petit nombre de sénateurs sont présents. Je ne crois pas qu'il soit juste de terminer l'étude du bill ce matin. Je ne vois aucune objec-

tion à ce qu'on entende les témoins qui sont ici présents ce matin, pourvu qu'on me donne l'assurance que le Comité ne terminera pas l'étude de ce bill avant le congé de Pâques, quitte à la reprendre ensuite plus en profondeur.

Si le Comité a l'intention de terminer l'étude de ce bill aujourd'hui, je protesterai et m'opposerai à sa troisième lecture cet après-midi, de sorte qu'on n'y gagnera rien.

Je le répète, étant donné que les témoins sont ici ce matin, je n'ai aucune objection à les entendre, mais je m'oppose à ce que le Comité termine l'étude du bill aujourd'hui.

**Le président suppléant:** Un autre honorable sénateur désire-t-il exprimer une opinion sur la question soulevée par le sénateur Flynn?

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, on nous a suffisamment prévenu avant que le Sénat suspende ses travaux hier . . .

**Le sénateur Flynn:** Pas suffisamment.

**Le sénateur Riley:** . . . de ce que vous-même et le sénateur Langlois vous vous efforciez d'organiser cette réunion pour ce matin.

**Le sénateur Benidickson:** Est-ce que cela a été dit dans la salle hier? Je n'ai pas entendu.

**Le sénateur Riley:** C'est ce qui a été dit avant la suspension des travaux.

**Le sénateur Benidickson:** J'étais là mais je n'ai rien entendu de tel.

**Le sénateur Flynn:** De toute façon, nous ne savions pas si une réunion de Comité pouvait être organisée pour ce matin, nous en avons pas reçu avis avant 20 h 15.

**Le sénateur Riley:** Bien, si certains sénateurs sont partis, ils sont partis en sachant qu'on tâchait d'organiser une réunion ce matin.

**Le sénateur Flynn:** Si vous pensez, sénateur Riley, que vous pouvez tout faire vous-même . . .

**Le sénateur Riley:** Ce n'est pas ce que je veux dire.

**Le sénateur Flynn:** Mais si, justement.

**Le sénateur Riley:** Il y avait d'autres réunions auxquelles j'aurais aimé assister ce matin.

**Le président suppléant:** En qualité de président, je suis à la disposition du Comité. Je comprends les points soulevés par le sénateur Flynn. Néanmoins, je pense que nous pouvons arriver à un certain compromis. Nous devrions au moins entendre les témoins qui sont ici ce matin, puisque ces messieurs ont eu l'amabilité de prendre des dispositions pour comparaître devant nous dans un si bref



délai. Je pense que nous devrions commencer ce matin pour voir ce que nous pourrions accomplir.

**Le sénateur Benidickson:** Hier, à la Chambre j'ai formulé certaines observations à cet égard. Nous ne disposons pas encore du hansard d'hier, mais je me souviens que le principal argument que j'ai présenté c'est que bien que le Comité doive probablement étudier un grand nombre de questions, il aura en outre surtout beaucoup de difficultés à terminer l'étude du présent projet de loi et d'en faire rapport jusqu'à ce que nous disposions au moins des chiffres préliminaires relatifs aux activités pour l'année 1973.

Si les honorables sénateurs lisent la première page du projet de loi ils verront qu'on nous demande essentiellement d'autoriser l'octroi de fonds pour certaines dépenses en immobilisations pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 1973 au 30 juin 1974. Si mes souvenirs sont exacts la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada présente son rapport annuel en fonction de l'année civile. Comme je l'ai dit hier au Sénat, j'ai lu dans le journal financier de la semaine dernière un résumé des opérations du concurrent de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour l'année civile 1973, dans lequel il présentait au public, sous forme d'annonce publicitaire, un état résumé de son revenu pour 1973 qu'il comparait à celui de l'année civile précédente, en indiquant s'il y avait eu une augmentation ou une diminution des recettes au cours d'une année par rapport à l'autre. J'ai déclaré que personnellement je n'avais pas reçu un exemplaire relié du rapport détaillé de la Compagnie des chemins de fer du Canadien pacifique qui est habituellement fourni aux députés, de même que nous recevons les rapports annuels du Canadien national.

Même lorsque le rapport annuel du Canadien national de 1972 a été déposé à la Chambre des communes, je crois le 5 juin 1972, le ministre des Transports qui l'a déposé, a indiqué qu'il semblait qu'il y avait une entorse à la procédure, qu'il manquait quelque chose. Je voudrais interroger le ministre pour savoir de quel entorse aux prescriptions statutaires il s'agissait lorsqu'il a exprimé ses doutes en présentant les rapports de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et d'Air Canada, à ce moment-là.

Hier on m'a critiqué pour avoir déclaré que d'après le débat j'avais conclu qu'apparemment il n'y avait pas d'urgence particulière, puisque nous n'avons jamais adopté de projets de loi portant l'octroi de subsides pour les dépenses de 1972 ou de 1971. J'ai pensé que si les chemins de fer continuaient à fonctionner et les avions à assurer les vols, il n'y avait pas grande urgence. Toutefois, le sénateur Langlois a répondu à ma déclaration en disant qu'en ce qui concerne un poste, en livres sterling, figurant au budget d'Air Canada pour l'achat de moteurs Rolls Royce, il y avait une certaine urgence. Là encore, j'aimerais que des représentants d'Air Canada me donnent de plus amples renseignements à ce sujet, mais ils ne sont pas ici ce matin.

**Le président suppléant:** Oui, ils sont ici.

**Le sénateur Benidickson:** En tout cas, je me souviens que pour étudier l'actuel projet de loi, nous devons examiner quatre autres bills. Ou bien on n'a jamais mis la dernière main à certains d'entre eux, ou bien ils n'ont jamais obtenu la sanction royale ou ne sont pas devenus des lois. Je pense au bill C-186, dont la première lecture a eu lieu le 21 février 1972, au bill C-4 de 1971 pour l'octroi de subsi-

des, le bill C-164 pour l'octroi de subsides en 1972, première session de la 29<sup>e</sup> législature, et le bill C-5 de la présente législature. L'un de ces bills ou peut-être plusieurs faisaient mention de 13 millions de livres sterling pour l'achat de moteurs Rolls Royce par Air Canada. Par conséquent, ce poste n'est pas nouveau. Bien entendu, ce n'était pas entièrement la faute du Parlement. Je pense que ce retard était dû à la faillite et aux difficultés financières de la société Rolls Royce elle-même, dont la plupart d'entre nous ont connaissance.

Un grand nombre de questions, autres que des problèmes de transport, ont été récemment étudiées à fond par le comité de l'autre endroit, par exemple des questions d'organisation financière, de sorte que je ne pense pas qu'en toute conscience, il nous soit possible de terminer nos délibérations ce matin. Si nous ne pouvons pas faire rapport du projet de loi ce matin, je ne sais pas dans quelle mesure nos travaux seront avancés. Toutefois, si les membres du Comité tiennent à ce que nous commencions nos travaux, puisque nous avons devant nous des témoins spécialisés dans les questions financières—pas les présidents, mais certains directeurs financiers de ces sociétés—peut-être pourrait-on porter à leur connaissance le genre de renseignements que les membres du Comité désiraient obtenir au cours des séances futures avant que notre Comité fasse rapport du projet de loi au Sénat.

Je répète que même si un rapport imprimé n'est pas disponible, je suis certain qu'actuellement la vérification de comptes permanents que le sénateur Langlois a mentionnée hier et qui a été effectuée durant toute l'année 1973, nous fournira au moins des chiffres préliminaires sur les recettes et les dépenses de 1973. Puis on pourrait nous dire comment certaines dépenses en immobilisations et d'autres ont été réglées durant la même année. Hier, ces renseignements ont été fournis par le sénateur Langlois pour les années 1971 et 1972. Je le répète, notre Comité est chargé d'étudier actuellement, malgré le temps écoulé, ce qui s'est passé en 1973. Mais nous n'avons pas de rapport ou de chiffres indiquant le montant des dépenses en 1973. Ceux qu'on nous a communiqués hier soir, et que le comité de la Chambre des communes a obtenus en novembre dernier sur le fonctionnement des réseaux de transport, n'ont trait qu'aux années civiles 1971 et 1972. C'est un aspect du problème.

Ensuite, je tiens à dire aux administrateurs de ces sociétés que je ne me propose pas de m'enquérir personnellement d'activités telles que la fourniture de wagons de marchandises, les investissements hôteliers, les investissements effectués par le Canadien National et le Canadien Pacifique dans la coûteuse tour des communications à Toronto, de l'organisation rationnelle des embranchements et de toutes ces autres questions qui sont plus d'intérêt local pour les députés et qui ont été étudiées en détail à la Chambre des communes en 1973 durant les mois qui ont précédé la Noël, mais je pense que le moment est venu où on devrait nous expliquer pour quelles raisons un statut annuel est présenté sous cette forme.

Il nous faudrait, je crois, déterminer si, comme beaucoup le prétendent, c'est tellement encombrant. J'aimerais savoir ce que les conseillers juridiques des ministères du Travail, des Finances et de la Justice proposent pour éviter de nous soumettre des lois que bien des gens qualifieraient de monstrueuses et que je trouve pour ma part ridicules, qui traitent après coup et rétroactivement des questions de cette importance. Je crois que c'est ridiculiser le Parlement que de lui demander d'adopter de telles



mesures. Comment pouvons-nous améliorer notre procédure?

Pas un seul Comité du Sénat, ne s'est réuni pour discuter cette question du transport par chemins de fer et du financement de ces très grosses sociétés de la Couronne qui, depuis 1971, assurent le transport par rail et par avion. Je crois qu'il y a au Sénat des compétences qu'on pourrait consulter pour savoir comment ces sociétés pourraient continuer de fonctionner avec assez d'indépendance, tout en retenant que le Parlement représente les seuls actionnaires, c'est-à-dire les contribuables. Il nous faudrait, je crois, trouver le moyen d'améliorer cette procédure législative. Nous en avons simplement parlé en 1971. Ne tardons pas plus longtemps à soumettre nos recommandations.

J'ai noté que le ministre des Transports, M. Marchand, a déclaré dans un communiqué de presse, il y a deux ou trois semaines, qu'un Comité de fonctionnaires a étudié le moyen de traiter des problèmes du transport en général, de la structure financière de ce secteur, et ainsi de suite. Je crois que le Sénat est assez compétent pour les seconder dans cette tâche.

Nous avons parlé dans nos discussions et quand nous avons débattu ce sujet en 1971, de la méthode de financement du CN par l'achat d'actions privilégiées à un taux d'intérêt fixe, qui était, je crois, de 4 p. 100, et des subventions appréciables qui en découlent, si l'on tient compte du fait que le loyer de l'argent est actuellement élevé. Ces avances concenties pour l'achat d'actions préférentielles sont obligatoires de par la loi et ne supposent pas le versement de dividendes s'il n'existe pas de surplus qui permette de le faire.

J'aimerais connaître le déficit annuel depuis qu'on a opéré la dernière révision générale de la structure du capital en 1952. Il nous faudrait aussi un compte rendu des sommes avancées chaque année pour l'achat d'actions privilégiées depuis la loi de 1952. Un autre domaine qu'il conviendrait d'explorer, et qui, à mon avis, aurait dû l'être depuis longtemps, déjà, est la présentation d'un bref mémoire exposant les résultats de la gestion par le CN des installations et entités qui sont propriété distincte du gouvernement.

**Le président suppléant:** Sénateur Benidickson, excusez-moi, je vous prie. Il convient que les membres du Comité s'entendent sur la façon dont nous allons procéder.

**Le sénateur Benidickson:** D'accord. Je me bornerai à dire que ces questions sont assez importantes et qu'on ne saurait les traiter à la hâte. Monsieur le président, je demanderai volontiers aux membres du Comité ce qu'ils désirent.

**Le président suppléant:** C'est la raison même de mon interruption.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, j'aimerais ajouter un mot à ce que viennent de dire les sénateurs Flynn et Benidickson. Comme je l'ai dit ici-même hier et avant hier, nous ne poussons personne à adopter ce bill avant le congé de Pâques. Mais je n'ai pas dit que nous ne ferions pas de notre mieux pour l'étudier comme il se doit, avant l'intersession. Quand j'ai répondu hier aux remarques du sénateur Benidickson, j'ai clairement dit que même si rien ne presse comme il l'a d'ailleurs suggéré, lui-même, il convient de discuter ce bill aussitôt que le sénat sera en mesure de le faire. J'ai ajouté que nous

devrions nous efforcer d'en terminer l'étude, ce matin, si possible. Si non, l'étude en sera différée jusqu'après Pâques, mais les honorables sénateurs, ici présents, doivent en prendre la responsabilité. Je n'entend pas imposer ma volonté, mais tous mes collègues présents doivent se rendre compte de leur responsabilité. S'ils croient impossible de l'étudier aujourd'hui comme il conviendrait de le faire, c'est à eux de demander l'ajournement et de remettre cette étude jusqu'après Pâques.

A mon avis, il nous incombe, puisque nous sommes ici et au lieu de ne rien faire, d'étudier au moins ce bill du mieux que nous pouvons dans les circonstances actuelles.

Ceci dit, je voudrais revenir à une demande que m'a faite hier, et réitérée ce matin le sénateur Benidickson. Hier, lorsque j'ai déposé à la Chambre la déclaration relative aux sources et aux affectations de fonds du CN et d'Air Canada pour les années 1971 et 1972, le sénateur Benidickson m'a demandé si nous pouvions obtenir des chiffres comparables pour l'année 1973. J'ai tout fait pour voir si ces chiffres étaient disponibles. On me dit à l'instant que les témoins qui étaient ici ce matin sont disposés à nous en parler et à nous fournir les renseignements qu'ils possèdent. Puisque ces témoins sont ici, je crois que nous devrions les entendre. S'ils ne peuvent nous fournir tous les renseignements, les honorables sénateurs n'auront alors qu'à décider, sans bousculer personne, s'ils doivent les obtenir avant d'adopter le bill ou demander l'ajournement de notre Comité jusqu'après Pâques. C'est la seule pression que j'essaie d'exercer, et encore: car il ne s'agit vraiment pas de pression.

Voilà comment les choses se sont passées au Sénat et la déclaration que j'y ai faite, qui avait déjà été faite par le leader du gouvernement,—notre attitude approuve la veille par le chef de l'opposition était, je crois, que nous procéderions à l'étude de ce bill avant le congé de Pâques. La situation n'a pas changé et je laisse à chaque sénateur le soin de prendre ses responsabilités. Je ne veux pas me constituer juge de ce qu'ils entendaient faire ce matin. C'est entièrement leur affaire et non la mienne.

**Le sénateur Desruisseaux:** Monsieur le président, je ne suis pas membre du Comité, mais je ne vois pas comment nous pouvons réellement poursuivre l'étude de cette question sans avoir reçu les états financiers pour l'année 1973. Plus de 40 filiales se rattachent au CN et à Air Canada, dont certaines susciteront, je crois, des questions. Nous n'avons aucun des états qui nous permettraient de continuer. Il nous faut nous en remettre aux questions que nous posons au Sénat et ici, mais c'est insuffisant pour nous permettre de poser des questions intelligentes et recevoir des réponses satisfaisantes.

**Le président suppléant:** Quels sont les rapports qui vous manquent?

**Le sénateur Desruisseaux:** Le rapport annuel et les états financiers pour l'année 1973.

**M. W. R. Corner, Vice-président, Comptabilité, CN:** Je regrette, nous n'avons pas ces documents. Nous pouvons vous fournir des renseignements généraux pour 1973, mais notre rapport annuel sera probablement publié vers la fin de ce mois ou au début du mois de mai.

**Le sénateur Desruisseaux:** Je crois qu'il faille attendre, pour étudier ce bill, d'avoir reçu ces états.

**Le sénateur Langlois:** A ce propos, je me souviens que le sénateur Desruisseaux n'était pas au Sénat hier lorsque



j'ai expliqué les vérifications constantes qui doivent se faire. J'ai été informé que, même si les vérificateurs n'ont pas été nommés pour les années 1972, 1973 et jusqu'aujourd'hui, la vérification ne s'en est pas moins poursuivie. Au sujet de ce bill, nous n'avons qu'à nommer des vérificateurs qui feront rapport au Parlement. Ces vérificateurs, qui ne sont pas encore nommés, ne peuvent faire rapport au Parlement. Les états financiers des deux sociétés ont cependant été vérifiés par les vérificateurs désignés dans le bill. Leurs services ont été retenus à titre consultatif par le Conseil d'administration de chaque société et ils ont effectué leur travail. Ils ne sauraient cependant, faire aujourd'hui rapport au Parlement, parce qu'ils n'ont pas encore été nommés. Le bill actuel y pourvoira. S'il fallait l'étudier comme le propose le sénateur Desruisseaux, nous ne serons jamais en mesure de le faire avant que les vérificateurs aient été nommés; or, la seule façon de les nommer, comme je l'ai expliqué au Sénat hier...

**Des voix:** Non, non.

**La sénateur Langlois:** Voulez-vous s'il vous plaît me permettre de finir? Vous parlerez ensuite. La seule façon de le faire, c'est de nommer les vérificateurs par une loi spéciale du Parlement, comme nous l'avons fait dans le passé. Ce sera long. Nous nous trouvons dans cette situation extraordinaire depuis si longtemps, ce que nous admettons tous, que nous ne devrions pas, à mon avis, la laisser se prolonger. Une certaine rétroactivité est inhérente à ce que nous faisons, mais pour l'amour du ciel réglons cette situation et voyons à ce qu'elle ne se reproduise plus à l'avenir.

Que la faute soit rejetée sur qui que ce soit, elle provient, comme je l'ai dit hier, de la lenteur du Parlement. En 1972, le bill est resté en plan au feuilleton lors de la dissolution; mais les élections générales qui ont suivi, n'ont pas réglé la situation, parce que nous avons dû nous contenter d'un gouvernement minoritaire; ce qui a provoqué le piétinement des procédures à la Chambre des communes. Voilà pourquoi des vérificateurs n'ont pas été nommés comme ils l'auraient dû l'être. Mettons donc un terme à cette situation. Nous vivons dans une situation extraordinaire et avons à faire à une situation extraordinaire mais mettons y un terme et assurons-nous qu'elle ne se reproduira plus.

**Le sénateur Benidickson:** A propos de cet argument, monsieur le président, nous avons reçu des rapport pour 1971 et 1972 sans que le gouvernement n'ait nommé de vérificateurs. Je ne vois pas comment nous pouvons étudier correctement ce projet de loi, qui, je le répète, prétend viser les dépenses supportées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1973. La seule raison pour laquelle la période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 janvier 1974 est incluse est que certains engagements n'ont pas été respectés au cours de celle-ci.

Il s'occupe fondamentalement de l'année civile 1973. Tant que nous n'aurons pas de rapport,—même sans vérification ou sans certificat du vérificateur aux fins parlementaires, comme ce fut le cas en 1971-1972—comment pouvons nous nous débattre de façon intelligente?

**Le sénateur Desruisseaux:** Monsieur le président, j'aimerais dire un mot sur ce sujet, bien que je ne fasse pas partie du Comité. On a, par le passé, publié les déclarations des vérificateurs dans les comptes publics. Cela se faisait de façon régulière, alors qu'ils n'étaient pas vérifiés. Ils constituaient une base de discussion et de prise de décisions. Je prétend toujours qu'ils sont nécessaires.

**Le sénateur Flynn:** Monsieur le président, puis-je proposer,—je pense que plusieurs députés sont également de mon avis—de poursuivre.

**Le président suppléant:** D'autres sénateurs voudraient-ils exprimer leur opinion sur le problème soulevé par le sénateur Flynn? Sinon, vous pouvez continuer, sénateur Flynn.

**Le sénateur Flynn:** Je propose de continuer l'audition des témoins qui sont ici jusqu'à, mettons, 12 h 30. A ce moment là, nous pourrions ajourner nos travaux, étant bien entendu qu'il ne sera pas fait rapport du projet de loi aujourd'hui, afin qu'au cas où nous voudrions entendre des témoins à propos des problèmes mentionnés par le sénateur Benidickson, le sénateur Desruisseaux et d'autres, nous puissions le faire.

En ce qui me concerne, je n'ai pas eu le temps de me préparer. Je ne devais tout d'abord pas assister à cette réunion du Comité, un autre député de l'opposition devait y être. Mais à part moi, il n'y a pas d'autres députés de l'opposition et je ne suis pas prêt pour continuer ce matin. Je pensais qu'un autre député de l'opposition serait ici.

Ceci étant convenu, nous pourrions faire état du rapport de la question à 12 h 30, puis ajourner nos travaux jusqu'après le congé de Pâques. Nous pourrions alors avoir les renseignements supplémentaires demandés par le sénateur Benidickson, le sénateur Desruisseaux et les autres. Nous saurons alors où nous allons.

**Le président suppléant:** En tant que président, je suis entre les mains du Comité. Personnellement je ne veux pas bousculer les choses, mais je pense que nous devrions commencer à entendre les témoins ce matin.

**Le sénateur Flynn:** A cette condition, nous pouvons commencer.

**Le président suppléant:** Le Comité peut siéger jusqu'à midi.

**Le sénateur Flynn:** Il ne sera pas fait rapport du bill aujourd'hui. Voilà ma motion. Je ne veux pas de racourci. J'ai déjà connu cela—le président profite de ce que personne n'est là pour s'opposer à la mesure et il fait accepter par tout le monde de faire passer le projet de loi à la hâte.

**Le président suppléant:** Ce n'est pas mon intention.

**Le sénateur Flynn:** Ce n'est pas votre intention, mais, comme vous l'avez dit, vous être entre les mains du Comité et si le dernier se trouve entre les mains du sénateur Langlois, nous savons très bien ce qui va se passer.

**Le sénateur Langlois:** Ce n'est pas vrai.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, nous avons entendu la motion du sénateur Flynn. Êtes-vous pour cette motion?

**Le sénateur Desruisseaux:** Pourrait-on nous la répéter?

**Le président suppléant:** Que la réunion d'aujourd'hui se poursuive jusqu'à midi, heure à laquelle le Comité ajournera ses travaux sans faire rapport du projet de loi. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Langlois:** Je m'abstiens.



**Le sénateur Denis:** Je m'abstiens.

**Le président suppléant:** La motion est adoptée.

La parole est maintenant à M. Corner.

**M. Corner:** Je propose que M. Cooper commence à donner les grandes lignes des parties les plus importantes de ce projet de loi.

**M. G. M. Cooper, Conseiller général des Chemins de fer nationaux du Canada:** Monsieur le président, je vous remercie de nous avoir souhaité la bienvenue, à monsieur Corner et à moi-même, ainsi qu'à tous les représentants d'Air Canada. Après avoir écouté la discussion, j'aimerais dire que nous sommes à la disposition du Comité. Nous pourrions sans doute expliquer maintes des questions qui inquiètent les honorables sénateurs. Nous sommes prêts à essayer de faire tout notre possible.

Dans le cas des projets de loi antérieurs, la coutume a été de faire un résumé de la structure du projet de loi et de dire la raison des différentes dispositions. Si le Comité le désire, je le ferai; sinon, nous restons à sa disposition.

**Le président suppléant:** Est-ce d'accord?

**M. Cooper:** Je peux interrompre mes remarques n'importe quand.

**Le sénateur Sparrow:** A mon avis, cette procédure est sage.

**Des voix:** D'accord.

**M. Cooper:** De toute évidence, ce projet de loi touche un certain nombre de questions financières concernant le Canadien National et Air Canada, relativement à l'année civile 1973 et à la première moitié de 1974. Il ressemble fortement à des projets de loi semblables d'autres années.

Tels que je les vois, ses principaux aspects touchent un certain nombre de points concernant les dépenses d'établissement et les engagements du Canadien National, ainsi que d'autres visant les sources de fonds requises pour ces dépenses.

C'est surtout un bill de subsides qui concerne, comme l'indique son titre, la prestation de fonds pour faire face à des dépenses d'établissement, fonds que le CN lui-même produit largement.

Ni M. Corner, ni moi-même, n'avons vu le compte rendu du Sénat d'hier mais il semble que certaines déclarations décrivant les sources et la répartition des fonds du CN pour l'année 1971-1972 aient été mentionnées.

Le projet de loi vise, en fait, les sources de fonds qui sont largement internes.

Le projet de loi prévoit également des prêts du gouvernement à Air Canada ou des garanties du gouvernement pour des obligations que peut émettre Air Canada.

Il permet également d'avancer, au besoin, des fonds aux comptes d'opération de l'une ou l'autre compagnie, afin de faire face aux déficits de revenu annuels ou saisonniers et renferme une disposition concernant la loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des chemins de fer nationaux du Canada.

Voyons maintenant les points dans l'ordre; l'article 1 est tout simplement le titre abrégé du projet de loi, pour faciliter les renvois; l'article 2 donne les définitions communes habituelles.

**Le vice-président:** Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Cooper, mais lorsque vous parlez de remboursement, s'agit-il d'actions privilégiées?

**M. Cooper:** Non, monsieur; le but est de pourvoir à l'éventualité d'obligations de la société tombant à échéance. Puisque le Canadien National ne peut avoir de compte excédentaire, il n'a pas les fonds nécessaires au paiement de créances arrivant à échéance. On les rembourse en grande partie en mettant des valeurs de remplacement d'un montant égal ou moindre.

Dans certains cas, il est possible de retirer une partie du prêt en souscrivant les fonds disponibles. On émet ensuite des valeurs de remplacement ou l'on obtient des prêts temporaires du ministre des Finances afin de payer le solde des valeurs échues.

L'alinéa (1) de l'article 3 résume les besoins prévus du Canadien National en capitaux et en dépenses pour 1973 et pour la première moitié de 1974. L'alinéa (a) de l'article 3 (1) porte sur l'année 1973; l'alinéa (b) porte sur les dépenses de la première moitié de 1974; et l'alinéa (c) porte sur les engagements de la première moitié de 1974 qui ne seront échus qu'après 1973.

L'alinéa (2) de l'article 3 permet au Canadien National, avec l'approbation du gouverneur en conseil, d'emprunter uniquement pour la construction d'embranchements; si l'argent a été emprunté antérieurement au ministre à cette fin, la société peut alors emprunter au public afin de rembourser le ministre. Toutefois, le but final du droit d'emprunt se limite à la construction d'embranchements par le Canadien National.

Le reste de l'article 3 porte sur l'inscription de divers montants dans les rapports annuels du Canadien National; c'est-à-dire qu'il régit le contenu de nos rapports annuels pour les années à venir.

L'article 4 du bill donne au Canadien National, encore une fois avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'autorisation d'émettre certaines valeurs afin de fournir les montants autorisés par le droit d'emprunt dont j'ai déjà parlé. L'article 4 fixe ce droit à \$21,000, ce qui constitue le total des deux montants dont il est question aux alinéas (a) et (b) de l'article 3(1), soit, respectivement, 13 millions et 8 millions de dollars. Ainsi l'autorisation d'émettre des valeurs en vertu de l'article 4 se limite aux emprunts destinés à des embranchements.

L'article 4 (2) prescrit l'application d'une certaine dépréciation interne et d'un amortissement de l'escompte à l'égard de la dette.

L'article 5 investit le gouverneur en conseil du pouvoir d'autoriser la garantie des valeurs dont j'ai déjà parlé. Et l'article 6 régit la réception et la destination du produit des ventes de ces valeurs.

Les articles 1 à 6 ne portent que sur le réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

L'article 7 se rapporte uniquement à Air Canada. Il permet au ministre des Finances de consentir des prêts à Air Canada—comme l'indiquent les alinéas (1) et (2)—ou au gouvernement de garantir des valeurs d'Air Canada, ou les deux, toujours pour des périodes fixées par l'article.

L'alinéa (3)(a) de l'article 7 vise la même période de 1973 et de la première moitié de 1974; et l'alinéa (3) (b) de l'article 7, portant sur une période précise plus inusitée, a trait au financement de la transaction Rolls Royce dont a parlé le sénateur Benidickson.



L'alinéa (4) de l'article 7 limite les montants maximums des prêts de l'État et des garanties relatives à la transaction dont on vient de parler.

En vertu de l'alinéa (5) de l'article 7, les restrictions de l'alinéa (4) du même article n'excluent pas les emprunts dans la mesure où des emprunts publics sont nécessaires au remboursement des prêts consentis par l'État, c'est-à-dire qu'il peut y avoir un chevauchement temporaire lorsque l'argent des émissions publiques revient au ministre des Finances. Mais, cela ne change aucunement la limite finale.

Les alinéas (6) et (7) de l'article 7 portent sur la destination des fonds obtenus par Air Canada dans le cas d'une émission publique garantie par le gouvernement.

L'article 8 du bill vise les aspects techniques concernant la signature et les effets de la garantie du gouvernement sur les emprunts d'Air Canada ou du Canadien national.

**Le sénateur Desruisseaux:** Monsieur le président, puis-je poser une question?

**Le vice-président:** Oui, sénateur Desruisseaux.

**Le sénateur Desruisseaux:** Les dispositions concernant la garantie accordée à Air Canada exposées dans le bill C-5 sont-elles nouvelles ou existaient-elles déjà?

**M. Cooper:** Vous voulez dire la garantie par le gouvernement des emprunts d'Air Canada.

**Le sénateur Desruisseaux:** Oui.

**M. Cooper:** Les deux ou trois lois précédentes en faisaient état de façon identique, sénateur. Avant cela, le Canadien national émettait des emprunts pour répondre aux besoins d'Air Canada et lui remettait ensuite l'argent. On envisageait donc déjà dans ce cas la garantie du gouvernement, bien qu'elle ait été attachée aux emprunts du Canadien national plutôt qu'à ceux d'Air Canada. Cette pratique dure depuis longtemps, et elle est exprimée exactement sous cette forme dans les deux ou trois dernières lois.

L'article 9 constitue l'alternative de l'article 4. Je ne sais pas exactement pourquoi ils sont séparés de la sorte, mais ils le sont. Tout comme en vertu de l'article 4, le Canadien national peut faire des emprunts publics en vue de financer des embranchements, en vertu de l'article 9, le ministre des Finances peut consentir à cette société des prêts assortis des mêmes restrictions et, comme à l'alinéa (3) de l'article 4, du même genre de dispositions permettant un chevauchement temporaire sans qu'on puisse dépasser le plafond de 21 millions de dollars.

L'article 10, qui ne vise que le Canadien national, reconstruit la structure familiale de notre réseau. La société des chemins de fer nationaux du Canada, qu'on appelle ici la Compagnie du National, est le point central de tous les emprunts prévus dans ce bill, mais les sociétés affiliées ne peuvent en bénéficier que dans la mesure où elles s'en servent aux fins prescrites.

Les articles 11 et 12 du bill sont semblables, avec cette différence que l'article 11 concerne le Canadien national et l'article 12 Air Canada. Ces deux articles permettent au ministre des Finances de faire des avances comptables aux deux sociétés au cas où, en cours d'année, leurs revenus ne suffisent pas à acquitter tous les frais d'exploitations et les frais imputables sur le revenu. Ces avances doivent être remboursées si les fonds sont suffisants;

sinon, il faudrait que des crédits soient votés afin de liquider le solde . . .

**Le sénateur Desruisseaux:** Lorsque vous parlez de compagnies affiliées, est-il également question des filiales?

**M. Cooper:** Je n'ai pas été tout à fait assez précis. Je faisais allusion à d'autres compagnies et à d'autres chemins de fer compris dans le réseau national. Ce sont toutes des compagnies contrôlées et affiliées, en ce sens qu'il existe un contrôle réel, qu'il ne s'agit pas d'un investissement mineur.

**Le vice-président:** Le rapport annuel fait état de ces compagnies.

**M. Corner:** Oui, à la page 28.

**Le sénateur Desruisseaux:** A la page 41 du rapport de 1972.

**M. Cooper:** C'est le groupe en question.

L'article 13 étend l'application d'une partie de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada aux années 1972 et 1973. Cet article prévoit l'émission et l'achat d'actions privilégiées de la Société des Chemins de fer Nationaux du Canada par le ministre des Finances.

**Le sénateur Riley:** C'est le ministre qui achète ces actions privilégiées.

**M. Cooper:** Le ministre des Finances. C'est lui qui détient toutes les actions privilégiées émises.

**Le sénateur Riley:** Je pourrais peut-être glisser ici un mot. Quelle est le processus à suivre afin d'obtenir l'autorisation d'émettre des obligations au public?

**M. Cooper:** Il y en a plusieurs. La Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada prévoit l'autorisation de faire des emprunts. Ce bill prévoit des emprunts avec ou sans la garantie du gouvernement, et certaines lois sur les embranchements contiennent le même genre de disposition, de même que la Loi sur le remboursement d'obligations des chemins de fer nationaux du Canada. Je pense que toutes les émissions garanties exigent un décret du conseil, ainsi que l'approbation par le gouverneur en conseil des conditions, des taux d'intérêts, et ainsi de suite.

**Le sénateur Riley:** Lorsqu'on offre une obligation à un actionnaire, lui remet-on un prospectus?

**M. Corner:** Il n'y a pas eu d'émission où nous ayons fait un emprunt public depuis 1960.

**Le sénateur Riley:** Je voudrais savoir qu'elle est le processus à suivre. Si, en tant qu'actionnaire, je veux acheter une obligation du CN . . .

**M. Cooper:** Une nouvelle émission?

**Le sénateur Riley:** Une nouvelle émission. Ai-je droit à un prospectus? Dans l'affirmative, que contient-il, et quelle protection ai-je, en tant qu'actionnaire, en ce qui concerne l'entière divulgation de la répartition? Le prospectus contient-il un bilan global, et ce dernier renferme-t-il un état financier à jour des chemins de fer au moment de l'émission de ces obligations, du moins avant l'expiration des trois mois précédents? Ce prospectus ne serait-il pas accompagné d'une lettre donnant toute assurance signée par les vérificateurs, ou ce que vous voudrez bien les appeler dans les circonstances?



**M. Cooper:** Lorsque nous parlons d'un prospectus, nous remontons au moins 15 ans en arrière, au moment de la dernière émission publique, et on se serait conformé aux exigences d'alors.

**Le sénateur Riley:** Vous envisagez d'émettre des obligations aujourd'hui?

**M. Cooper:** C'est possible, oui.

**Le sénateur Riley:** Avez-vous établi vos modalités en ce cas? Quels renseignements fournirez-vous à l'actionnaire? Vous y avez sûrement songé.

**M. Cooper:** Pour ce qui est de la lettre de garantie, la meilleure serait sûrement une garantie du gouvernement du Canada inscrite au dos de l'obligation.

**Le vice-président:** Mais qu'arrive-t-il lorsqu'elles ne sont pas garanties par le gouvernement?

**Le sénateur Riley:** La question est là.

**Le vice-président:** C'est ce que nous voulons savoir.

**Le sénateur Riley:** Oui.

**M. Corner:** Je ne crois pas que nous suivrons cette voie. Nous voudrions plutôt participer à une émission du gouvernement du Canada, ce qui minimiserait le coût des intérêts pour la société.

**Le sénateur Riley:** Vous voulez dire que vous préféreriez demander un prêt au ministre?

**M. Corner:** Non, pas nécessairement de cette façon, mais participer à une émission du gouvernement du Canada.

**M. E. Russell Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire:** En d'autres termes, garantie.

**M. Cooper:** Une émission faite directement par le gouvernement du Canada.

**Le sénateur Riley:** Vous avez le pouvoir de vous adresser directement au public dans certains cas en vertu de ce bill.

**M. Corner:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** J'aimerais savoir quel genre de protection l'investisseur peut espérer en ce qui concerne la divulgation complète, directe et exacte de la répartition et un bilan consolidé, disons, une lettre de votre solliciteur.

**M. Corner:** Nous devons faire tout cela.

**Le sénateur Riley:** Vraiment?

**M. Corner:** Nous y sommes obligés.

**M. Cooper:** Je me reporte maintenant à 20 ou 25 ans en arrière. Dans toute émission publique dont je puisse me souvenir au profit du Canadien National, il fallait que l'avocat des financiers ait reçu toutes les assurances nécessaires avant que l'argent puisse être avancé, de telle sorte que pour obtenir l'avis d'un avocat, il fallait obtenir l'avis de l'avocat de la société et de celui des financiers.

**Le sénateur Riley:** Un avocat indépendant?

**M. Cooper:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Si vous émettez des débentures non garanties, et ce qu'on peut exiger comme prospectus aux termes de la Loi sur les valeurs, comment faites-vous approuver ce prospectus, brochure, ou autre? Passez-vous

pour cela par la Commission canadienne des Transports? Devez-vous demander au ministre un décret du conseil?

**M. Cooper:** Je ne crois pas qu'il nous faille demander au ministre un décret du conseil s'il n'a pas l'intention de garantir notre émission.

**Le sénateur Riley:** Devez-vous alors vous adresser à la Commission canadienne des Transports?

**M. Cooper:** Je ne le pense pas, non.

**M. Corner:** Non.

**Le sénateur Riley:** Vous pouvez alors publier un prospectus et il n'y a aucune garantie pour le public, qu'il s'agit là d'une divulgation complète, directe et exacte.

**Le sénateur Benidickson:** Vous devez fournir les garanties que les autorités de la province ou des États-Unis exigent.

**Le sénateur Sparrow:** Êtes-vous soumis aux lois provinciales sur les valeurs?

**M. Cooper:** Je dirais que si.

**Le sénateur Sparrow:** Vous considère-t-on comme une société publique en ce sens?

**M. Cooper:** Vous pourriez dire que nous vivons dans la province. La province n'a pas à voir avec la manière dont nous construisons ou exploitons un chemin de fer, mais nous sommes des contribuables, nous tenons bien notre droite et nous devons nous conformer aux lois générales de la province.

**Le sénateur Sparrow:** Êtes-vous soumis à une Commission des titres et du change d'une province du Canada?

**M. Cooper:** Je dirais que si. Je dois dire cependant que je n'ai pas personnellement effectué des recherches dans ce domaine, car nous n'avons pas eu ce problème depuis si longtemps et les lois ont complètement changé depuis lors, et j'étais passablement jeune.

**Le président suppléant:** Quand a eu lieu la dernière émission publique? Vous avez dit: il y a 20 ans?

**M. Cooper:** C'est cela et je crois qu'à l'époque notre organisme d'emprunt était la Banque du Canada. Ainsi, la dernière émission publique effectuée par cette société doit avoir eu lieu au début des années 1950. Maintenant, je dois faire un grand effort de mémoire.

**M. Corner:** Oui, c'était en 1954.

**M. Cooper:** Même si l'émission de 1954 a très bien pu être une émission du Canadien national, elle a été réalisée par la Banque du Canada, notre organisme fiscal.

**Le sénateur Riley:** Certainement, dans la conception de cette loi, vous devez avoir prévu des procédés qui devront être suivis afin de protéger l'acheteur, l'investisseur dans l'achat de vos obligations si elles n'étaient pas garanties par le gouvernement. Vous devez même avoir prévu devoir choisir la loi en vigueur dans la province où le prospectus, ou quel que soit le support que vous aurez choisi pour cette émission, serait approuvé. Je ne sais pas, mais je présume qu'il s'agit d'un genre de prospectus, et vous deviez adopter certains procédés qui se rapprochent du moins, par exemple, des dispositions de la Loi sur les valeurs mobilières d'Ontario, afin de protéger l'investisseur.



**Le président suppléant:** Dans un tel cas, sénateur Riley, je ne suis pas expert—

**Le sénateur Riley:** Ni moi non plus, je pose simplement des questions.

**Le président suppléant:** Mais il s'agit d'une société de la Couronne, et même si le prêt n'est pas garanti par le gouvernement, ce dernier n'en est-il pas indirectement responsable? Je ne sais pas.

**Le sénateur Riley:** Le gouvernement en serait responsable si la situation s'envenimait? ou si elle ne pouvait rembourser ses emprunts. Dans ce cas, elle se retournerait vers le gouvernement.

**M. Corner:** Le gouvernement est notre actionnaire, oui.

**Le sénateur Langlois:** Avez-vous déjà entendu parler d'une faillite d'une société de la Couronne?

**Le président suppléant:** Je pense que le gouvernement la garantit indirectement de façon suffisante.

**Le sénateur Riley:** D'après ce que j'ai compris des critiques formulées à la chambre, il n'y a peut-être pas eu de divulgation complète, directe et exacte des finances du CN dans le passé. Hier, on s'est demandé pourquoi ces vérificateurs n'avaient pas signé le rapport, et je parle simplement du point de vue de l'investisseur privé. Quelle protection aura-t-il dans l'achat d'obligations? Pourra-t-il être trompé? Je n'accuse pas le Canadien national de vouloir tromper le public. Néanmoins, il faut que ces garanties figurent dans les renseignements donnés aux investisseurs avant l'achat.

**M. Corner:** Je dois dire que notre pratique ou politique, bien sûr, a été de divulguer toutes nos transactions financières. Vous avez vu dans le passé des états financiers accompagnés de certificats rédigés par des vérificateurs indépendants du gouvernement. Vous savez également qu'en 1972, nous avons dû déposer notre rapport annuel sans certificat de vérificateurs du gouvernement. Cela ne veut pas dire, toutefois, que les Chemins de fer Nationaux n'avaient pas reçu de certificat d'un cabinet d'experts-comptables. Pour cette année, nous avons eu le cabinet Peat, Marwick, Mitchell comme experts-comptables pour certifier notre bilan, et, à titre de vérificateurs indépendants, ils ont eu toute satisfaction quant à la divulgation complète de ce qui s'était passé financièrement au cours de l'année. En outre, pour l'année 1973, nous avons la même vérification, sauf qu'elle a dû être signée conjointement par deux sociétés de vérificateurs. Nous avons eu deux cabinets en 1973, Peat, Marwick, Mitchell, ainsi que Coopers & Lybrand.

**Le sénateur Riley:** Je veux parler de cas pratiques, et peut-être suis-je pointilleux à cet égard. Que penser de CNTL (Canadian National Transportation Limited)? Certains membres du Conseil d'administration du CN m'ont dit qu'il s'agissait d'un service, d'une entité distincte. J'ai découvert toutefois en posant d'autres questions, que CNTL est en fait une société distincte qui opère pour les Messageries du CN. Cette dernière, division du CN sollicite des clients, et facture les expéditeurs. Les feuilles de traite et les factures pro forma appartiennent toutes aux Messageries du CN, et pourtant à la fin de l'année CNTL soumet la liste de ses dépenses, moins l'amortissement de son matériel je présume, aux Messageries du CN ou peut-être, elle les facture pour leur part de dépréciation du matériel un point c'est tout. Elle ne fonctionne pas du tout

comme une société indépendante. A mon avis, c'est un truc qu'utilise le CN, par l'entremise du CN express, pour poursuivre ses opérations de transport routier. Toute cette affaire m'a surpris.

Ensuite, j'ai découvert plus tard que CNTL possède des actifs assez considérables dans d'autres parties du Canada, et pourtant lorsqu'elle opère dans les provinces de l'Atlantique le moins, elle affirme n'en avoir aucun. C'est là une chose dont j'aimerais être informé, lorsque vous reviendrez au Comité. Qu'est-ce que tout cela?

Autre chose: CNTL en tant qu'agent de CN Express, reçoit-elle des subventions aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique? Si c'est vrai, et si le CN peut faire état de pertes dans cette région à la fin de l'année, peut-il demander au gouvernement une subvention pour combler ces pertes? Peut-il réduire ses tarifs au détriment du transporteur routier indépendant, recueillir la subvention et s'adresser au gouvernement pour combler son déficit?

C'est ce que je veux dire lorsque je demande si on nous communique un état exact des emprunts du Canadien National?

**M. Corner:** Oui sénateur. Permettez-moi de vous dire que CNTL est une filiale appartenant en totalité au CN.

**Le sénateur Riley:** Et ce sont des employés de CN Express qui l'exploite.

**M. Corner:** Et qui plus est, CNTL contrôle diverses sociétés de camionnage.

**Le sénateur Riley:** Eastern et les autres?

**M. Corner:** Oui, et les bilans de toutes ces sociétés y compris les résultats de CNTL, sont consolidés dans les états financiers du réseau. Ainsi, lorsque nous parlons d'un déficit pour le réseau, nous voulons parler de tous déficits de CNTL ou de tous profits et pertes d'une société de camionnage. Tout cela fait partie de l'ensemble.

**Le sénateur Riley:** Vous n'avez pas répondu à ma question. Le CNTL, qui opère présumément comme une société indépendante, et qui présente ses comptes au CNR à la fin de chaque année, reçoit-elle maintenant une subvention 17 ½ p. 100 pour le transport routier dans la région Atlantique? Est-elle subventionnée, serait-elle capable de baisser ses tarifs pour concurrencer d'autres transporteurs routiers et, si elle subissait des pertes, le CN ne pourrait-il pas s'adresser au gouvernement les combler? Je sais que vous ne pouvez pas me répondre maintenant, mais j'aimerais avoir une réponse un de ces jours.

Peut-être ne recevez-vous pas de subventions, mais je sais qu'il était dans l'intention du CN de se faire subventionner aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. La même chose pourrait s'appliquer au transport des marchandises à l'ouest du St-Laurent.

**M. Corner:** Je viens de parler à M. Cooper. Nous avons seulement obtenu une subvention pour les messageries dans la mesure où elle est accordée aux compagnies de transports routiers.

**Le sénateur Riley:** Vous dites, «messageries». Cela inclut-il les expéditions à charge complète ou seulement le fret L.T.L.?

**M. Corner:** Je dirais moins que...



**Le sénateur Riley:** Cela comporterait-il également les expéditions à charge complète?

**M. Corner:** Nous n'en sommes pas très certains.

**Le sénateur Riley:** La compagnie C.N.T.L. détient un permis de transport général valable sur la plupart des routes de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard—non Terre-Neuve mais à l'Île-du-Prince-Édouard. A ce que je vois, le grand danger est que les camionneurs indépendants pourraient avoir à pâtir de ce système si, grâce à une échappatoire possible, la C.N.T.L. peut percevoir une subvention, même si elle n'est rien d'autre qu'une branche des messageries du C.N.

Ce sont des employés des messageries du Canadien National qui font fonctionner la C.N.T.L. Les messageries du Canadien National sollicitent des connaissements et utilisent les connaissements pro-forma des messageries du Canadien National pour fonctionner à titre de transporteurs de fret normal, sous le nom de la C.N.T.L.

Je ne vous demanderai pas d'entrer dans les détails ici, mais j'aimerais avoir ces renseignements plus tard.

**Le président suppléant:** M. Cooper, vous pouvez prendre cela en note et fournir les renseignements plus tard.

**Le sénateur Langlois:** Je suppose que l'honorable sénateur n'insiste pas pour avoir ces renseignements immédiatement.

**Le sénateur Riley:** Non, mais j'aimerais les avoir prochainement.

**M. Cooper:** Je crains que nous n'ayons pas tous les détails; je suis pourtant certain que la C.N.T.L. ne fait pas de concurrence déloyale . . .

**Le sénateur Riley:** Mais cela se pourrait.

**M. Cooper:** . . . grâce à ses relations avec la compagnie de chemins de fer.

**Le sénateur Riley:** Avec la division des messageries de la compagnie de chemins de fer.

**M. Cooper:** L'expression «messageries» a presque disparu aux chemins de fer. Nous nous occupons de petits paquets.

**Le sénateur Riley:** Mais la C.N.T.L. prendrait un chargement complet de fret normal que les messageries du Canadien National factureraient. Elles remboursent entièrement les salaires des conducteurs, et de la direction à la C.N.T.L.

Une fois de plus, je ne veux pas prendre votre temps, car vous voulez sans doute prendre la parole maintenant. J'aimerais savoir cela plus tard, à une autre séance du Comité.

**Le président suppléant:** M. Cooper, vous pouvez en prendre note et fournir les renseignements. Est-ce d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant:** Veuillez continuer, M. Cooper.

**M. Cooper:** J'ai dit tout ce que je voulais dire sur l'article 13, à moins qu'il n'y ait d'autres questions.

L'article 14 concerne la nomination de vérificateurs. Dans le cas présent, il vise les années 1972 à 1978 incluse.

Le Parlement nomme les vérificateurs du Canadien national, comme l'exige la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada et les statuts d'Air Canada l'obligent à employer les mêmes vérificateurs.

J'ai déjà parlé de l'article 15 comme étant un article de régie interne. L'aspect remboursement des titres arrivant à échéance est prévu par la Loi sur le remboursement d'obligations des chemins de fer nationaux du Canada. Cette loi est appliquée depuis 1955.

Il y a quelque dix ans, le maximum des titres substitués qui pouvaient être émis a été relevé. A mesure qu'on fait usage de cette autorisation, elle s'épuise; par conséquent il faut l'augmenter en adoptant une nouvelle loi ou en accordant plus de pouvoirs que l'ancienne. Le ministère des Finances a nettement décidé que c'était le moment de procéder à une autre augmentation.

L'article 16 se contente de retirer de la loi de 1970 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (financement et garantie) deux dispositions concernant les billets à ordre d'Air Canada qui ont été remplacés dans la présente loi.

Vu la faillite de Rolls Royce, les dispositions qui ont pris force de loi en 1970 n'étaient plus utiles à cause d'un problème de dates; par conséquent, elles doivent être de nouveau édictées dans la présente loi. L'article 16 ne fait qu'abroger les dispositions correspondantes de l'ancienne loi afin de garantir qu'il n'existe pas deux régimes. Celui de la loi actuelle remplace, sans l'augmenter, celui de la loi de 1970.

**Le sénateur Benidickson:** Cela a-t-il un rapport avec l'entreprise Rolls Royce?

**M. Cooper:** Ces billets concernent l'achat, par Air Canada, de Rolls Royce.

**Le sénateur Langlois:** C'est-à-dire les 13 millions de dollars?

**M. Cooper:** Oui.

**Le sénateur Langlois:** Financés par l'intermédiaire de Lazard & Frère Limited de Londres?

**M. Cooper:** Exact.

**Le président adjoint:** Merci, M. Cooper.

Les sénateurs veulent-ils poser des questions au représentant du CN? Ou peut-être les représentants d'Air Canada veulent-ils faire une déclaration préliminaire afin que nous ayons une vue d'ensemble.

**Le sénateur Desruisseaux:** Monsieur le président, avant de continuer j'aimerais poser quelques autres questions à M. Cooper. La première touche la procédure suivie en ce qui concerne la comptabilité. Nous avons ici une liste de quelque 40 compagnies qui sont soit des filiales, soit des compagnies affiliées. Ces compagnies sont-elles également soumises au processus de la vérification générale?

**M. Cooper:** Je pourrais peut-être passer votre question au vice-président des finances.

**M. Corner:** Oui, elles le sont, sénateur.

**Le sénateur Desruisseaux:** Chacune de ces compagnies, chaque année?

**M. Corner:** Les vérificateurs les vérifient en s'assurant, à ce titre, que les états financiers reflètent correctement les



résultats des opérations pour l'année et que la situation financière indiquée à la fin de l'année est exacte.

**Le sénateur Desruisseaux:** Ainsi, si, pour quelque raison que ce soit, un contribuable désire voir les états financiers de l'une de ces compagnies pour une année précise, il pourrait les obtenir?

**M. Corner:** Certaines de nos compagnies ont ce que nous appelons une vérification certifiée. Autrement dit, un certificat est délivré à l'égard des états financiers de cette compagnie. Cela n'est cependant vrai que pour un certain nombre d'entre elles. La plupart n'ont pas de vérification certifiée.

**Le sénateur Riley:** Si je puis me permettre de faire une remarque à ce sujet, monsieur le président; lorsque la C.N.T.L. a comparu pour une demande de permis de fret normal à Terre-Neuve, le Canadien National s'est montré extrêmement peu disposé à produire ses états financiers complets. Elle a également comparu devant la Commission des transports du Nouveau-Brunswick et, à cette occasion, le C.N. s'est également montré bien peu disposé à produire les états financiers complets de la C.N.T.L. Pourquoi? Je ne le sais pas. Nous avons finalement obtenu les états financiers mais ce fut à contre cœur. Cela me prouve que le Canadien National répugne à fournir les états financiers, même à des tribunaux administratifs.

**M. Corner:** Mais il l'a fait?

**Le sénateur Riley:** Oui, mais à contre cœur. La Commission de Terre-Neuve a insisté là-dessus et, nonobstant qu'elle l'ait fait, les rapports n'étaient pas là lors de la comparaison devant la Commission des transports du Nouveau-Brunswick. Nous avons dû lui demander de les produire. Normalement, une compagnie comparaissant devant une Commission produit et dépose ses rapports financiers. Si ma mémoire est exacte, elle se doit de le faire.

**Le président suppléant:** Peut-être pourrions-nous maintenant écouter les représentants d'Air Canada.

**M. Claude I. Taylor, vice-président chargé des Affaires publiques d'Air Canada:** Honorables sénateurs, nous sommes très heureux de pouvoir comparaître devant vous ce matin. Notre contrôleur, M. John P. Aheehan, m'accompagne.

Je crois que M. Cooper a déjà très bien parlé des objectifs du projet de loi en ce qui concerne la situation d'Air Canada dans le cadre de l'ensemble du projet de loi et de ce que celui-ci lui impose. Je ne crois pas qu'il serait très utile que je répète ce qu'a dit M. Cooper. Nous sommes donc prêts à répondre, du mieux que nous pouvons, à toute question des honorables sénateurs.

**Le sénateur Desruisseaux:** Je n'en vois pas, mais je me demande si vous avez délivré un état non-vérifié pour l'année 1973.

**M. Taylor:** Non, monsieur le sénateur. Comme dans le cas du Canadien National, nous avons des comptables-conseils. Nous sommes maintenant en train d'apurer nos comptes de 1973 afin de pouvoir les déposer au Parlement comme au cours des dernières années. Nous n'avons pas encore publié nos comptes officiels pour 1973.

**Le sénateur Desruisseaux:** Vous voulez dire le dépôt des comptes publics?

**M. Taylor:** C'est exact.

**Le sénateur Desruisseaux:** A quelle date, plus au moins, ferez-vous ce dépôt?

**M. Taylor:** Eh bien, cela devrait avoir lieu incessamment. Nous aimerions pouvoir inclure dans nos comptes de 1973, une copie du certificat du vérificateur; ce que nous ne pourrions pas faire si ce projet de loi n'est pas adopté. Sinon, nous devons faire ce que nous avons fait l'année dernière; publier éventuellement un état financier non-vérifié.

**Le sénateur Desruisseaux:** Comme vous l'avez entendu, les membres du Comité ne sont pas d'accord sur la question de savoir si nous devons d'abord voir les états financiers avant d'en arriver à une conclusion en ce qui concerne ce projet de loi.

**M. Taylor:** Oui, j'ai pris note des remarques à cet égard.

**Le sénateur Desruisseaux:** Quel est votre point de vue?

**Le sénateur Benidickson:** Je ne pense pas qu'on devrait poser cette question à M. Taylor.

**Le président suppléant:** Je suis d'accord.

**Le sénateur Benidickson:** Nous sommes maintenant le 10 avril, M. Taylor. Y a-t-il un état financier sans vérification certifiée pour les opérations d'Air Canada de 1973?

**M. Taylor:** Il n'a pas encore été rendu public, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Benidickson:** Je m'en rends compte. Je sais que vous ne voulez pas diffuser de beaux exemplaires reliés de vos états financiers tant que vous n'avez pas de certificat du vérificateur. Cependant, vous avez plus ou moins apuré vos livres et votre bilan et je me demande si l'on pourrait nous présenter un état provisoire en ce qui concerne les opérations de 1973.

**M. Taylor:** J'aimerais recevoir les conseils du président et du Comité ainsi que des représentants du CN, sénateur, pour savoir s'il nous faut ou non présenter un état financier à ce moment-ci. Il est vrai qu'au sein de la société nous en établissons tous les mois.

**Le sénateur Benidickson:** Comme le sénateur Langlois l'a mentionné, ces importantes sociétés font continuellement des vérifications; en effet, il est impossible de faire tout le travail à la fin de l'année financière seulement.

**Le sénateur Flynn:** Les vérificateurs ont travaillé toute l'année. Ils ne leur manquent actuellement que la permission de signer le certificat.

**M. Taylor:** C'est exact, sénateur.

**Le sénateur Sparrow:** Si je comprends bien, le certificat des vérificateurs n'est pas prêt, mais pouvez-vous présenter l'état financier au Comité?

**Le président suppléant:** Je ne sais pas s'il est possible de présenter les états financiers des deux sociétés au Comité.

**M. Cooper:** Je ne suis pas sûr que M. Corner a des données à nous présenter, mais je crois que les deux sociétés hésitent à le faire. Il ne convient pas de révéler des chiffres à une assemblée publique quand nous sommes tenus de présenter le rapport au ministre des Transports chargé de le déposer à la Chambre.



**Le sénateur Sparrow:** M. le Président, peut-être le Comité n'est-il pas prêt à adopter un bill autorisant les vérificateurs à apposer leur signature à moins d'être satisfait de leur travail et la seule façon de le savoir est de voir l'état financier.

**M. Cooper:** Nous sommes entre les mains du Comité.

**Le président suppléant:** Peut-être le représentant du ministère des Finances peut-il nous dire si nous pouvons obtenir des exemplaires des états financiers non vérifiés.

**M. M. B. Foster, Directeur des Finances de L'État, Ministère des Finances:** Je crois que M. Cooper a bien expliqué la situation; les sociétés sont tenues de présenter leurs rapports au ministre des Transports. A mon avis, il leur serait difficile de présenter le rapport au Comité quand la loi les oblige à le présenter d'abord au ministre des Transports.

**Le sénateur Benidickson:** Avant de rédiger un rapport sur le projet de loi, M. le Président, il nous faudrait obtenir les commentaires du ministre des Transports à ce sujet; il pourrait également nous renseigner dans d'autres domaines.

L'article 14 du bill traite de la vérification et, au point de vue forme, il n'est certainement pas identique à celui des autres années même pour ce qui a trait à une date en particulier.

**M. Cooper:** Il a en grande partie le même objectif.

**Le sénateur Benidickson:** Peut-être, mais contrairement aux autres années, l'article ne traite pas seulement des auditeurs pour une seule année ou une période de cinq ans. Nous donnons certains pouvoirs pour 1972 et 1973. On y dit que tant que les vérificateurs pour 1973 n'auront pas été nommés, on ne peut produire d'état financier? Nous en avons reçu un pour 1972.

**M. Cooper:** Vous avez raison.

**Le sénateur Benidickson:** Même si aucune loi n'a été adoptée en vue de nommer un auditeur pour 1972.

**M. Cooper:** C'est exact. Les auditeurs ne pouvaient présenter de rapport, car le Parlement n'en avait pas nommé.

**Le sénateur Benidickson:** Mais un rapport du CN n'avait pas été vérifié.

**M. Corner:** Oui, et c'est également le cas d'Air Canada.

**Le sénateur Benidickson:** J'estime qu'avant de terminer notre examen, nous devrions recevoir un état financier même non vérifié pour 1973.

**Le président suppléant:** A-t-il été communiqué aux membres du Comité de la Chambre des communes? Je l'ignore.

**Le sénateur Flynn:** On l'a probablement remis au ministre.

**Le président suppléant:** Je ne sais pas. J'estime que nous devrions essayer de savoir ce qui s'est passé exactement.

**Le sénateur Flynn:** Ou attendre.

**Le président suppléant:** Ou attendre.

**M. Foster:** Cette situation rappelle celle de la poule et de l'œuf. L'état financier ne peut pas être vérifié tant que le bill n'a pas été adopté.

**Le sénateur Benidickson:** Pourquoi pas?

**M. Foster:** Parce que le Parlement est chargé de nommer les vérificateurs.

**Le sénateur Benidickson:** Mais nous n'avons rien adopté pour l'année 1972.

**M. Foster:** Non, monsieur.

**Le sénateur Benidickson:** Pourtant nous avons reçu un état financier d'Air Canada et du CN pour 1972.

**Monsieur Foster:** Un état financier non vérifié.

**Le sénateur Benidickson:** Oui.

**M. Foster:** Même si ce bill avait été présenté, mettons, l'automne dernier, il n'aurait pu y avoir d'état financier vérifié ou même non vérifié pour 1973, car l'année n'aurait pas été terminée.

**Le sénateur Benidickson:** Je suis d'accord, mais elle l'est bel et bien maintenant et il doit exister des chiffres nous donnant un aperçu des transactions pour l'année 1973.

**Le sénateur Flynn:** Non certifié.

**Le président suppléant:** Oui. Nous devrions nous renseigner à ce sujet.

**Le sénateur Benidickson:** Peut-être n'ont-ils pas été certifiés par les vérificateurs.

**Le sénateur Flynn:** Les états financiers n'ont été ni signés ni certifiés.

**Le président suppléant:** Ils n'ont pas été certifiés. Nous nous renseignerons à ce sujet et nous vous donnerons les résultats de notre enquête. Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur McElman:** Avant de passer à autre chose, j'ai une question assez importante à poser. Un état financier non vérifié ou non certifié a-t-il été présenté au ministre pour être déposé?

**M. Corner:** Non.

**Le sénateur Flynn:** A titre d'information:

**Le président suppléant:** Et au ministre des Finances?

**M. Foster:** Non, Monsieur.

**M. McElman:** Dans ce cas, il s'agit donc d'une question de méthode, n'est-ce pas?

**Le président suppléant:** Oui.

**Le sénateur McElman:** Si le ministre décide d'obtenir un état financier non certifié et de le déposer, celui-ci sera à la disposition du Parlement, notamment du Comité. S'il opte pour le contraire, les documents ne pourront être mis à la disposition du Parlement, ou du Comité. N'en est-il pas ainsi?

**Le président suppléant:** Je crois que oui.

**Le sénateur Flynn:** Tout dépend s'il l'obtient sans le déposer.

**Le sénateur Benidickson:** Je souligne que nous avons un état financier utile pour 1972.

**Le sénateur McElman:** Bien sûr.

**Le sénateur Benidickson:** J'espère qu'avant de présenter un rapport sur le projet de loi, qui traite en grande partie



des transactions pour 1973, nous obtiendrons un état financier à ce sujet, même si il n'est pas certifié par un vérificateur.

**Le sénateur McElman:** Je comprends cela.

**Le président suppléant:** Nous essaierons de voir ce que nous pouvons obtenir exactement.

**Le sénateur McElman:** On n'obtenait les états financiers des précédentes que si le gouvernement décidait de les déposer sans qu'ils soient certifiés. Apparemment, on ne l'a pas fait.

**Le sénateur Benidickson:** Peut-être n'a-t-on pas reçu d'état financier non certifié pour 1973.

**Le sénateur McElman:** Je l'ai demandé et on m'a répondu, non.

**M. Corner:** J'ai déclaré que nous n'avions pas fait parvenir d'état financier non vérifié au ministre des Transports.

**Le sénateur Benidickson:** Oh?

**Le sénateur Riley:** je ne peux comprendre la raison du retard. Quand *CP Investments* publie une brochure, ce qu'elle fait de temps à autre, elle présente des états financiers complètement vérifiés. *CP Investments*, dont fait partie la filiale du CPR, ne semble pas avoir de difficultés à présenter sans retard des états financiers complètement vérifiés.

**Le président suppléant:** L'article 40 de la loi de 1955 stipule que:

Les rapports annuels du conseil d'administration et des vérificateurs, respectivement, sont soumis au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

**Le sénateur Flynn:** Est-ce qu'il parle d'état financier vérifié ou de rapport?

**Le président suppléant:** Il parle des «rapports annuels du conseil d'administration et des vérificateurs, respectivement,» qui «sont soumis au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.»

**Le sénateur Desruisseaux:** Tous les ans?

**Le président suppléant:** J'imagine que oui, car l'article stipule que:

Les rapports annuels du conseil d'administration et des vérificateurs, respectivement, sont soumis au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

**Le sénateur Flynn:** Remarquez bien que même s'il n'y a pas de rapport vérifié, le Parlement devrait quand même obtenir ces renseignements. Aux termes de cet article, rien n'empêche le Parlement de recevoir un état financier non vérifié.

**Le président suppléant:** Peut-être bien, mais je n'en suis pas sûr. Je crois que nous devrions nous en assurer.

**Le sénateur Sparrow:** Ce que le Sénateur Benidickson a dit au sujet de l'état financier pour 1972 est-il juste?

**Le sénateur Benidickson:** Nous avons tous l'état financier officiel de 1972.

**Le sénateur Sparrow:** Mais cet état financier n'est pas accompagné d'un certificat du vérificateur?

**M. Corner:** C'est exact. Toutefois, quand les vérificateurs du gouvernement seront nommés pour 1972, ils devront faire rapport au Parlement.

**Le sénateur Flynn:** Bien sûr.

**Le sénateur Sparrow:** Voyons si je comprends bien: pour-quoi l'état financier de 1973 n'est-il pas régi par les mêmes normes? Est-ce bien la question?

**M. Corner:** Non, nous prévoyons que ce sera plus probablement selon les normes de 1971.

**Le sénateur Flynn:** Vous préféreriez que votre rapport soit accompagné du certificat du vérificateur; il n'y a pas de doute là-dessus.

**M. Corner:** C'est exact.

**Le sénateur Flynn:** Mais il pourrait être prêt actuellement.

**M. Corner:** C'est exact.

**Le président suppléant:** Par l'entremise du ministre.

**Le sénateur Flynn:** Cela ne signifie pas que le Parlement en serait privé parce que c'est le cas du Ministre. «Par l'entremise du ministre» signifie simplement que c'est le moyen d'atteindre le Parlement; c'est tout. Il n'est pas nécessaire de passer par le ministre. Si le ministre refusait de le déposer, je suis convaincu que le Parlement pourrait l'obtenir.

**Le président suppléant:** Nous verrons.

**Le sénateur Riley:** J'ai posé une question et je n'ai pas encore reçu de réponse. Quelle est la raison du retard? Comment ce fait-il que *CP Investments*, qui compte beaucoup plus de sociétés, notamment le CPR, peut fournir au public des états financiers mis à jour chaque fois qu'elle a besoin de \$100 millions ou de \$50 millions? Elle ne semble pas avoir de difficultés à fournir ces renseignements aux intéressés. Pourquoi le Parlement ne peut-il les obtenir du CN?

**Le sénateur Langlois:** Le CP nomme ces propres vérificateurs; il n'a pas à faire appel au Parlement. C'est la raison du retard.

**Le sénateur Riley:** Le CN doit-il chaque année faire appel au Parlement pour obtenir des vérificateurs?

**Le sénateur Flynn:** Non.

**Le sénateur Benidickson:** Il s'agit d'une vérification de comptes suivie, elle n'a pas été interrompue.

**Le président suppléant:** Nous allons nous en enquérir.

Y a-t-il des sénateurs qui désirent poser des questions? Nous commencerons par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

**Le sénateur Benidickson:** Monsieur le président, je voudrais obtenir comme appendice, lorsqu'il sera présenté, un état de l'actif et du passif de la compagnie avant la promulgation en 1952 de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et un exemplaire de l'état pour 1973. Pouvez-vous fournir ces documents sans une attestation de vérificateur des comptes pour 1973?

**M. Cooper:** En fait, c'est la question qui vient d'être discutée.



**Le sénateur Benidickson:** Fondamentalement, oui. J'aimerais connaître l'accroissement des avoirs en actions privilégiées portant 4 p. 100 depuis l'adoption de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada, en 1952. Dans le rapport de 1952, qui je crois est devant moi, on indique les actions privilégiées portant 4 p. 100, probablement d'une valeur de 1 dollar chacune, qui avaient une valeur totale de 754,871,945 dollars. Dans l'état de l'actif et du passif de 1972 . . .

**M. Corner:** Cela figure à la page 39.

**Le sénateur Benidickson:** Page 39, merci. Cela a augmenté pour atteindre quel montant?

**M. Corner:** 1,235 milliards de dollars.

**Le sénateur Benidickson:** Oui. Sans fournir l'état de vérification des comptes pouvez-vous nous indiquer l'augmentation des actions privilégiées portant 4 p. 100 en tant que passif, à la fin de 1973?

**M. Corner:** Nous n'avons pas pu émettre d'actions privilégiées.

**Le sénateur Benidickson:** Jusqu'à l'adoption du présent projet de loi?

**M. Corner:** Et nous n'avons jamais émis d'actions privilégiées au cours de 1972. Autrement dit, le chiffre que vous voyez ici était en fait le même qu'à la fin de 1971.

**Le sénateur Benidickson:** Est-ce le même chiffre qu'en 1971?

**M. Corner:** Exactement.

**Le sénateur Benidickson:** Je n'ai pas considéré le chiffre relevé à la fin de 1972, mais bien celui de 1952 et je l'ai comparé à celui de 1972.

Lorsque vous avez signalé les objectifs de l'article 13, M. Cooper, vous avez mentionné les statuts révisés de 1952. Avez-vous le libellé de l'article dans lequel on lit «nonobstant»?

**M. Cooper:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Benidickson:** Pouvez-vous l'inscrire au compte rendu, s'il vous plaît?

**M. Cooper:** Dans la loi de 1952 il occupe la plus grande partie de la page.

**Le sénateur Benidickson:** Il est très long n'est-ce pas?

**M. Cooper:** Sénateur Benidickson, en fait il occupe plus de la moitié d'une page dans les statuts.

**Le sénateur Benidickson:** En fait, il est très long, oui.

**M. Cooper:** Et l'article 7 complémentaire.

**Le sénateur Benidickson:** Pouvez-vous en résumer la teneur?

**M. Cooper:** J'essaierai. En tant qu'avocat, je ne voudrais pas laisser entendre qu'un terme quelconque de son libellé est inutile.

L'article 6 de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada, prévoit que chaque année le ministre doit acheter au pair parmi les actions de la Compagnie, les actions privilégiées portant 4 p. 100 jusqu'à un montant de 3 p. 100 des recettes brutes du réseau national au cours de l'année en question.

L'article 6 (2) prévoit des achats provisoires au cours de l'année qui doivent être rajustés à la fin de cette dernière. L'article prévoit d'autre part que les montants ainsi reçus par la compagnie devront être utilisés pour régler les dépenses du réseau national en ce qui concerne les additions et les améliorations qui ont été portées à son budget annuel.

Je pense qu'essentiellement c'est ce dont il s'agit.

**Le sénateur Benidickson:** La difficulté ici c'est qu'en 1972 nous n'avons pas adopté de mesure législative.

**M. Cooper:** C'est exact, aucune mesure ne prévoyait l'extension de cette disposition à 1972.

**Le sénateur Benidickson:** Puisqu'on n'a pas inscrit un montant semblable dans la loi de 1972, votre rapport pour l'année 1972 rend-il compte encore de tout achat nécessaire d'actions privilégiées pour cette année-là?

**M. Cooper:** Non, car aucun achat n'a été effectué.

**Le sénateur Benidickson:** Parce que nous n'avons pas de loi?

**M. Cooper:** Oui.

**Le sénateur Benidickson:** De sorte que vous nous demandez l'autorisation de faire appel aux procédures normales pour que le gouvernement achète ces actions privilégiées, non seulement pour une année mais pour une année additionnelle, c'est-à-dire 1972?

**M. Corner:** C'est exact.

**M. Cooper:** C'est juste.

**Le président suppléant:** Pourquoi doit-on obtenir chaque année l'approbation pour l'achat des ces actions privilégiées?

**M. Cooper:** Parce que le ministre avait le devoir d'acheter les actions dans un laps de temps limité et, à moins qu'il n'y ait prorogation, le ministre n'a ni le devoir ni l'autorité pour acheter ces actions.

**Le sénateur Benidickson:** Et c'est pourquoi le chiffre relatif à ce 4 pour cent d'actions privilégiées dû le 31 décembre 1971 est le même qu'il l'était au 31 décembre 1972.

**M. Cooper:** Oui, 1971 et 1972.

**Le sénateur Benidickson:** Les chiffres pour 1971 et 1972 sont-ils demeurés les mêmes simplement parce qu'il fallait obtenir cette autorisation?

**M. Corner:** Précisément.

**Le sénateur Benidickson:** Si le Parlement adopte l'article 13, quelle augmentation du nombre d'actions privilégiées aurait été inscrite au 31 décembre 1972?

**M. Corner:** Si le Parlement avait prorogé cette autorisation, le montant inscrit ici pour 1972 aurait augmenté d'environ \$40 millions.

**Le sénateur Benidickson:** Et avez-vous une idée de ce que serait cette augmentation pour 1973?

**M. Corner:** Oui, environ \$43 millions.

**Le sénateur Benidickson:** J'ignore le numéro de cet article, mais vous en avez parlé plus tôt et il se rapporte au financement des tronçons. Ce bill annuel, s'il nous est



présenté une fois l'an, il en a été ainsi la plupart du temps, ce bill prévoit le financement de certaines de ces lignes d'embranchement?

**M. Cooper:** Oui.

**Le sénateur Benidickson:** De quelle façon cela diffère-t-il des bills spéciaux prévoyant le financement des lignes du CN au Parlement même?

**M. Cooper:** Je puis répondre à cette question qu'il n'y a de bill spécial que si la ligne d'embranchement en cause a plus de 20 milles de longueur.

**Le sénateur Benidickson:** Il était de 6 milles; le sénateur Langlois l'a, je crois, expliqué.

**Le sénateur Langlois:** Oui, je l'ai expliqué hier.

**M. Cooper:** Il n'y avait donc pas de loi pour les lignes d'embranchement de moins de 20 milles de longueur.

**Le sénateur Langlois:** Quand cette distance a-t-elle été portée de six milles à 20?

**M. Cooper:** En 1967, au moment où la Loi nationale sur les transports a été adoptée.

**Le sénateur Flynn:** Ce changement faisait partie d'une importante et nouvelle politique.

**M. Cooper:** C'était une modification qui s'imposait.

**Le président suppléant:** Vous en avez parlé dans votre discours, sénateur Langlois.

**Le sénateur Langlois:** Oui, j'ai donné cette explication hier.

**M. Cooper:** Nous n'emprunterions pas deux fois pour la même ligne d'embranchement si c'est cela qui vous préoccupe.

**Le sénateur Benidickson:** J'ai eu quelque expérience avec le financement des lignes d'embranchement et la loi elle-même et ce bill renferme un autre genre d'autorisation pour le financement de ces lignes.

**M. Cooper:** Le budget qui est présenté ici est, de fait, général.

**Le sénateur Benidickson:** Il se rapporte aux deux formes d'autorisation.

**M. Corner:** Sauf que toutes les lignes dont il s'agit ici auraient moins de 20 milles.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, le Comité pourrait s'ajourner ici, comme il a été convenu. Le Comité va suspendre ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président, c'est-à-dire, peut-être au début de la semaine du 22 avril.

Messieurs, au nom du Comité, je vous remercie de l'aide que vous nous avez apportée aujourd'hui. Je vous souhaite ainsi qu'aux honorables sénateurs de joyeuses Pâques.

Le Comité s'ajourne.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa.













DEUXIÈME SESSION DE LA VINGT-NEUVIÈME LÉGISLATURE

1974

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES  
COMMUNICATIONS

*Vice-président*: L'honorable MAURICE BOURGET

---

Fascicule n° 4

---

LE MARDI 23 AVRIL 1974

---

Deuxième et dernière séance sur le bill C-5,  
intitulé:

Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974 ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada

---

RAPPORT DU COMITÉ

---

(Témoins et appendices: voir le procès-verbal)





COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable J. Campbell Haig.

Les honorables sénateurs:

Blois	Langlois
Bourget	Lawson
Burchill	*Martin
Denis	McElman
Eudes	Molgat
*Flynn	Petten
Forsey	Prowse
Fournier (Madawaska- Restigouche)	Riley
Graham	Smith
Haig	Sparrow
	van Roggen
	Welch (20)

20 MEMBRES

(Quorum 5)

Membre d'office

LE MARDI 23 AVRIL 1974

Deuxième et dernière séance sur le bill C-8.  
Intitulé:

Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974 ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines dépenses qu'émettra Air Canada.

RAPPORT DU COMITÉ



# Ordre de renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 9 avril 1974:

Conformément à l'ordre du jour, le sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Langlois, appuyée par l'honorable sénateur Denis, C.P., tendant à la deuxième lecture du bill C-5 intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débetures qu'émettra Air Canada».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Martin, CP, que le bill soit déferé au Comité permanent des Transports et des Communications.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier



# Procès-verbal

Le mardi 23 avril 1974

(6)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 10.

*Présents:* Les honorables sénateurs Bourget (*vice-président*), Denis, Flynn, Forsey, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Graham, Langlois, Martin, McElman, Molgat, Riley et Smith. (12)

*Présents mais ne faisant pas partie du Comité:* Les honorables sénateurs Asselin, Benidickson, Cameron, Gélinas, Grosart, McGrand et McLraith. (7)

*Aussi présent:* M. E. Russell Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité poursuit l'étude du bill C-5, intitulé:

«Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada.»

Les témoins suivants, représentant les Chemins de fer Nationaux du Canada donnent des explications sur le bill:

M. M. J. MacMillan, président,

M. W. R. Corner, vice-président, comptabilité.

Sur motion dûment présentée, il est décidé de faire paraître dans les procès-verbaux de ce jour le «Bilan au 31 décembre 1973 de la *Canadian National Transportation Limited*,» et «l'État des revenus de la *Canadian National Transportation Limited*» et «l'État des bénéfices cumulés pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1973». Ces documents sont imprimés sous le titre d'*Appendice «A»*.

L'honorable sénateur Grosart propose que le Comité étudie à une date ultérieure la possibilité d'obtenir les services de M. M. J. MacMillan en vue de recommander au gouvernement une méthode améliorée de financement à l'intention des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Sur motion de l'honorable sénateur Benidickson, il est décidé de faire imprimer aux procès-verbaux de ce jour les documents intitulés «Bilan consolidé», «Résultats consolidés» et «Provenance et affectation des fonds» dont tous représentent l'exercice financier se terminant le 31

décembre 1973 et proviennent des états financiers intermédiaires pour 1973 des Chemins de fer Nationaux du Canada. Ces documents sont imprimés sous le titre d'*Appendice «B»*.

Sur motion de l'honorable sénateur Benidickson, il est décidé de faire imprimer aux procès-verbaux de ce jour des états semblables à ceux qui figurent à l'*Appendice «B»* pour la première année complète après l'application de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada (1952). Ces états qui se rapportent à l'exercice financier 1952 sont imprimés sous le titre d'*Appendice «C»*.

M. MacMillan, sur la demande de l'honorable sénateur Benidickson, convient de fournir un état énumérant le nombre et la valeur des actions privilégiées portant intérêt à 4 p. 100 émises chaque année à compter de 1952 jusqu'à 1973 inclusivement par les Chemins de fer Nationaux du Canada. L'état, intitulé «Chemins de fer Nationaux du Canada—Émissions d'actions privilégiées portant intérêt à 4 p. 100, (1952-1973)» est imprimé sous le titre d'*Appendice «D»*.

L'honorable sénateur Benidickson réclame également de M. MacMillan un état des déficits et des excédents des Chemins de fer Nationaux du Canada pour les années 1952 à 1973. Ces renseignements sont imprimés sous le titre d'*Appendice «E»*.

A la demande de l'honorable sénateur Langlois, le témoin fournit un «Résumé des remboursements effectués en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer nationaux du Canada», ainsi qu'une liste des titres substitués en vertu de ladite Loi. Ce document, fourni par le ministère des Finances est imprimé sous le titre d'*Appendice «F»*.

Un état de l'avoir des actionnaires des Chemins de fer Nationaux du Canada a été présenté et est imprimé sous le titre d'*Appendice «G»*.

Un autre état financier énumérant les investissements du gouvernement du Canada dans les chemins de fer du gouvernement canadien est imprimé sous le titre d'*Appendice «H»*.

Un tableau des nouvelles sommes autorisées en vertu des Lois sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) entre 1952 et 1973 sont imprimés sous le titre d'*Appendice «I»*.

A 12 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

\*\*\*\*\*

A 15 h 30, le Comité reprend ses travaux.



*Présents:* Les honorables sénateurs Bourget (*vice-président*) Eudes, Forsey, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Graham, Langlois, Martin, McElman, Riley, Smith et Sparrow. (11)

*Présents mais ne faisant pas partie du Comité:* Les honorables sénateurs Argue, Asselin, Benidickson, Cameron, Desruisseaux, Duggan, Gélinas, Grosart, Lapointe, McIlraith et Molson.—(11)

*Aussi présent:* M. E. Russel Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Les témoins suivants représentant Air Canada donnent des explications sur le bill:

M. Claude I. Taylor, vice-président, affaires publiques;

M. Michael Cockrane, vice-président, finances.

Sur motion de l'honorable sénateur McElman, il est décidé de faire rapport dudit bill sans amendement.

Sur motion de l'honorable sénateur McElman, il est décidé d'insérer dans le rapport une recommandation se rapportant aux améliorations possibles de la méthode de financement à l'intention des Chemins de fer Nationaux du Canada. Le texte de la recommandation est compris dans le rapport du Comité.

Sous la directive du président du Comité, les rapports financiers non vérifiés d'Air Canada pour 1973 sont imprimés sous le titre d'*Appendice «J»* au procès-verbal de ce jour.

A 18 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du Comité*

Denis Bouffard

Le sénateur Bourget (vice-président) a dit le

Le vice-président honnorable sénateur Bourget a dit que nous avons le quorum et à moins que le sénateur Poirer ne s'y oppose, je ne suis pas tenu de démissionner mes collègues sénateurs.

Honorables sénateurs, comme vous le savez, nous poursuivons l'étude du bill C-5. Nous avons aujourd'hui tous les témoins qui ont comparu lors de la dernière réunion, notamment M. Cooper, M. Carter, M. Taylor d'Air Canada et M. Sherman. Je crois

En outre, ce matin, nous avons le plaisir d'accueillir le président des Chemins de fer Nationaux du Canada M. MacMillan, et j'aimerais lui souhaiter le plus cordial bienvenue.

Des voix: Bravo.

Le vice-président honnorable sénateur Bourget a dit: Les observations à faire avant que les sénateurs vous posent des questions?

M. M. J. MacMillan, président Chemins de Fer Nationaux du Canada: Monsieur le président et honorables sénateurs, je ne ferai pas une déclaration préliminaire de la façon habituelle, principalement à cause du fait qu'il n'y a aucune lettre de votre réponse de la dernière réunion. J'ai insisté qu'une telle déclaration avait été faite.

Si vous me le permettez, et j'aimerais que ce fait appel à votre bienveillance, j'aimerais faire une brève déclaration personnelle.

Comme certains d'entre vous et peut-être en courrant, je suis sur le point de prendre ma retraite, de fait je le prendrai dans environ une semaine, et j'aimerais que vous rappelliez mes contributions à Ottawa, je me rends compte qu'elles ont débordé au sein des comités parlementaires du Sénat. Pendant les trois dernières années, et cela remonte à environ 10 ans, j'ai assisté souvent aux réunions des comités du Sénat et j'ai suivi les discussions sur des projets de loi de cette nature au sein du comité sénatorial pendant environ 15 ans. Il y a des motifs personnels et par

Le sénateur Bourget (vice-président) a dit le

Le vice-président honnorable sénateur Bourget a dit que nous avons le quorum et à moins que le sénateur Poirer ne s'y oppose, je ne suis pas tenu de démissionner mes collègues sénateurs.

Honorables sénateurs, comme vous le savez, nous poursuivons l'étude du bill C-5. Nous avons aujourd'hui tous les témoins qui ont comparu lors de la dernière réunion, notamment M. Cooper, M. Carter, M. Taylor d'Air Canada et M. Sherman. Je crois

En outre, ce matin, nous avons le plaisir d'accueillir le président des Chemins de fer Nationaux du Canada M. MacMillan, et j'aimerais lui souhaiter le plus cordial bienvenue.

Des voix: Bravo.

Le vice-président honnorable sénateur Bourget a dit: Les observations à faire avant que les sénateurs vous posent des questions?

M. M. J. MacMillan, président Chemins de Fer Nationaux du Canada: Monsieur le président et honorables sénateurs, je ne ferai pas une déclaration préliminaire de la façon habituelle, principalement à cause du fait qu'il n'y a aucune lettre de votre réponse de la dernière réunion. J'ai insisté qu'une telle déclaration avait été faite.



# Rapport du comité

Le mercredi 24 avril 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel on a renvoyé le bill C-5 intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débetures qu'émettra Air Canada», a, conformément à l'ordre de renvoi du 9 avril 1974, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Le comité est convaincu que les Lois sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) devraient être révisées tel qu'indiqué par les témoignages recueillis devant le Comité en vue de corriger certaines anomalies inhérentes et tout particulièrement de présenter les autorisations nécessaires selon une formule qui sera plus réaliste et qui devrait être mise à jour afin de faciliter son étude par le Parlement au tout début de l'année et pour laquelle l'on cherche à obtenir les autorisations; et

Qu'il soit autorisé que le Sénat entreprenne une étude afin de déterminer les voies et moyens permettant l'introduction à l'avenir d'une telle mesure législative d'une façon plus expéditive et satisfaisante.

Respectueusement soumis,

*Le vice-président*  
**Maurice Bourget.**



# Le comité sénatorial permanent des Transports et des communications

## Témoignages

Ottawa, le mardi 23 avril 1974.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill C-5, autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débetures qu'émettra Air Canada se réunit aujourd'hui à 10 heures afin de poursuivre l'étude du projet de loi.

**Le sénateur Maurice Bourget** (*vice-président*) occupe le fauteuil.

**Le vice-président:** Honorables sénateurs, je crois que nous avons le quorum et à moins que le sénateur Flynn ne s'y oppose, je ne suis pas tenu de dénombrer tous les sénateurs.

Honorables sénateurs, comme vous le savez, nous poursuivons l'étude du bill C-5. Nous accueillons aujourd'hui tous les témoins qui ont comparu lors de la dernière réunion, notamment M. Cooper, M. Corner, M. Taylor d'Air Canada et M. Sheehan, je crois.

En outre, ce matin, nous avons le plaisir d'accueillir le président des Chemins de fer Nationaux du Canada, M. MacMillan, et j'aimerais lui souhaiter la plus cordiale bienvenue.

**Des voix:** Bravo.

**Le vice-président:** Monsieur MacMillan, avez-vous des observations à faire avant que les sénateurs vous posent des questions?

**M. M. J. MacMillan, président, Chemins de Fer Nationaux du Canada:** Monsieur le président et honorables sénateurs, je ne ferai pas une déclaration préliminaire de la façon habituelle, principalement à cause du fait qu'à la lecture du compte rendu de votre réunion de la semaine dernière, j'ai constaté qu'une telle déclaration avait été faite.

Si vous me le permettez, et j'admets que je fais appel à votre bienveillance, j'aimerais faire une brève déclaration personnelle.

Comme certains d'entre vous en sont peut-être au courant, je suis sur le point de prendre ma retraite; de fait je la prendrai dans environ une semaine, et lorsque je me rappelle mes comparutions à Ottawa, je me rends compte qu'elles ont débuté au sein des comités parlementaires du Sénat. Pendant de très nombreuses années, et cela remonte à environ 35 ans, j'ai assisté souvent aux réunions des comités du Sénat et j'ai guidé les discussions sur des projets de loi de cette nature au sein du comité sénatorial pendant environ 15 ans. Pour des motifs personnels et par

nostalgie, j'ai pensé revenir ici la dernière semaine avant ma retraite et me voici.

Il est toujours difficile de savoir ce qu'il faut dire en guise de déclaration préliminaire. Je sais que vous vous intéressez à deux ou trois questions. Traditionnellement, le Sénat s'est toujours intéressé aux aspects très généraux du fonctionnement de nos sociétés.

Faute de mieux, j'ai pensé que je pourrais peut-être dire quelques mots au sujet de la situation en 1973. Je devrais débiter en disant que d'après la méthode traditionnelle habituelle, nous étudierions l'année 1973, car le présent projet de loi date réellement d'un an. Nous avions l'habitude d'essayer d'examiner les rapports annuels avant les vacances de Pâques, et il s'agissait de rapports annuels de l'année précédente et non de deux années auparavant. En conséquence, la législation venait beaucoup mieux à propos, car nous examinions devant la Chambre des communes et le Sénat des années courantes lorsqu'elles étaient en cours.

De toute façon, l'année dernière, le Canadien National a accompli des progrès malgré les graves difficultés qu'il a rencontrées. Le volume du trafic a été très élevé et nous avons assuré le mouvement d'un très grand nombre de voyageurs et de marchandises. Nous nous tirions extrêmement bien d'affaires avant d'être aux prises avec le conflit de travail qui est survenu en juillet et qui s'est poursuivi jusqu'en septembre. Une fois résolu, nous devions faire face non seulement au problème d'assurer le transport normal d'énormes quantités de marchandises mais également à celui d'essayer de rattraper le retard en ce qui concerne les marchandises accumulées au cours de la grève. Nous étions donc dans une situation très désavantageuse pendant le reste de l'année à cause de ces deux facteurs.

Comme si tout n'allait pas suffisamment mal, la situation a été envenimée par des grèves dans les usines de deux constructeurs de wagons de chemin de fer chez qui nous avions placé des commandes. Nous avions prévu la livraison de cet équipement, mais nous ne l'avons pas reçu. Ce concours de circonstances a été très désavantageux.

Les télécommunications et nos activités non ferroviaires n'ont cessé de progresser au cours de l'année, et l'ensemble des perspectives à ce moment-là étaient encore assez bonnes.

S'il ne s'était pas produit d'agitation ouvrière ni la grève qui a suivi, je crois que nous aurions réalisé des bénéfices à la fin de 1973. Ils n'auraient pas été considérables, mais ils se seraient probablement élevés à 10 millions de dollars; toutefois, à la suite de la perte du trafic que nous avions prévu, nous avons perdu des revenus bruts de 60 millions de dollars et nos dépenses connexes ont diminué d'environ 30 millions de dollars au cours de cette période, et la grève a entraîné ainsi des pertes nettes s'élevant à 30



millions de dollars. Au lieu de réaliser des bénéfices de 10 millions de dollars, nous avons accusé un déficit réel de 21 millions de dollars.

Je devrais ajouter que le revenu net du service ferroviaire en 1973 s'est élevé à 25.7 millions de dollars, ce qui était la meilleure année depuis 1956, et que nos bénéfices bruts d'exploitation au montant de 48.5 millions de dollars ont été très respectables et constituaient une amélioration par rapport à 1972.

Les perspectives pour 1974 semblent très bonnes. Comme vous le savez d'après ce que vous avez entendu et vu, la demande relative au trafic est encore extrêmement élevée. On assure le mouvement d'énormes quantités de marchandises. Nous sommes aux prises avec une pénurie de wagons de chemin de fer et avec tous les problèmes qui s'y rapportent. L'économie est soutenue, et c'est d'après ce critère-là que nous évaluons notre rendement. Nous croyons que si nous bénéficions de circonstances favorables, nous comblerons peut-être ce déficit en 1974.

Honorables sénateurs, je viens de faire une déclaration superficielle et je le reconnais, mais je l'ai faite vraiment afin d'avoir l'occasion de m'entretenir avec vous ce matin.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur MacMillan. J'aimerais profiter de l'occasion qui m'est donnée pour vous dire comment nous sommes désolés de vous voir prendre votre retraite, mais j'espère que même si vous ne venez pas nous voir au Sénat à titre de président du CN, vous viendrez en tant que Canadien. Nous vous exprimons tous nos vœux de santé et de bonheur pour de nombreuses années à venir.

**Le sénateur Riley:** Je suis heureux d'être en mesure d'examiner ce bilan consolidé en date du 31 décembre 1973. J'aimerais poser une ou deux questions qui découlent de celles que j'ai posées lors de la dernière réunion. Je serais intéressé à prendre connaissance d'un bilan ou d'un état financier de certaines filiales, particulièrement la *Canadian National Transportation Limited* et d'obtenir des renseignements sur ses relations avec le service des messageries du Canadien National. Avez-vous en main un bilan ou un état financier de la *Canadian National Transportation Limited*?

**M. MacMillan:** Nous l'avons pour 1972 et 1973. Êtes-vous intéressé à une année en particulier ou aux deux?

**Le sénateur Riley:** Je suis réellement intéressé aux deux. Le dernier bilan que j'ai examiné datait probablement de 1971.

**M. MacMillan:** On me dit que l'état financier de 1972 a été déposé au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve.

**Le sénateur Riley:** C'est donc celui de 1973 qui m'intéresse.

**M. MacMillan:** Oui. Je vais vous remettre, sénateur, le bilan de la *Canadian National Transportation Limited* en date du 31 décembre 1973, accompagné d'un autre document, l'état des revenus pour la période terminée le 31 décembre 1973.

**Le vice-président:** Ces documents seront-ils annexés aux comptes rendus, honorables sénateurs?

**Des voix:** D'accord.

Voir l'appendice «A»

**Le sénateur Benidickson:** Monsieur le président, j'aimerais signaler que nous estimions être dans une situation désavantageuse lors de la dernière réunion, car nous ne disposions d'aucun document de cette nature pour 1973. Ce document a-t-il été déposé à la Chambre des communes d'une façon ou d'une autre par le ministre des Transports?

**M. MacMillan:** Non, sénateur.

**Le sénateur Benidickson:** L'année dernière, il a déposé un état financier sous réserve qui étant donné les vérificateurs n'avaient pas été nommés en conformité avec certaines lois, il était limité de cette façon.

**M. MacMillan:** Il faudrait considérer celui-ci de la même façon.

**Le sénateur Benidickson:** Oui.

**M. MacMillan:** Il est vérifié, mais non certifié, si vous voulez.

**Le vice-président:** Honorables sénateurs, nous ne disposons pas d'autres exemplaires du document que nous a remis M. MacMillan, mais il figurera dans le compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.

**Le sénateur Benidickson:** Il a été publié dans les journaux, du moins en résumé, depuis la réunion du Comité, de la semaine dernière n'est-ce pas?

**M. MacMillan:** Non, cet état financier ne s'applique qu'à la *Canadian National Transportation Limited*.

**Le vice-président:** Je crois que ce sont le bilan consolidé du Canadien National au 31 décembre 1973 et l'état financier d'Air Canada pour 1973 qui ont été déposés, sénateur Benidickson. Si je comprends bien, ils ont été déposés à l'autre endroit la semaine dernière.

**Le sénateur Benidickson:** C'est ce à quoi je faisais allusion.

**Le sénateur Smith:** Monsieur le président, s'il n'y a pas suffisamment d'exemplaires du document qui vient d'être déposé, peut-être pourrions-nous en faire des photocopies.

**Le sénateur Langlois:** Afin qu'il y en ait au moins pour tout le monde.

**Le vice-président:** Oui, je vais m'en occuper.

Avez-vous besoin d'une copie pour poser votre question, sénateur Riley?

**Le sénateur Riley:** Non, je peux continuer mon interrogatoire sans l'aide de l'état financier.

La semaine dernière je crois avoir demandé des renseignements sur la politique de fonctionnement du CNTL et comment celle-ci se rattache aux messageries du Canadien National. Si je comprends bien, ce sont elles qui dirigent la *Canadian National Transportation Limited*, du moins dans certaines régions du Canada, où elles s'occupent de la vente et de la facturation—connaissances, ou factures proforma, et leur personnel travaille pour la *Canadian National Transportation Limited*; cette société est exploitée au prix coûtant et envoie son compte au Canadien National à la fin de chaque année. Est-ce exact?

**M. MacMillan:** Peut-être qu'en expliquant la politique, je répondrais à vos questions.

**Le sénateur Riley:** Très bien.



**M. MacMillan:** Il y a plusieurs années—je ne connais pas la date exacte, mais cela n'a pas réellement d'importance—nous nous sommes rendus compte qu'il fallait modifier le service ferroviaire rural. Vous vous rappellerez qu'à l'origine, nous avions des trains de voyageurs sur presque toutes les voies ferrées du Canada, comme le Canadien Pacifique d'ailleurs; puis, il y a eu les trains mixtes, les trains omnibus de marchandises et ces autres moyens de transporter à la fois personnes et des marchandises. Si la charge ne suffisait pas à remplir un wagon, elle était divisée en: marchandises de messagerie et marchandise LCL; les marchandises de messagerie étaient chargées dans un wagon faisant partie d'un train de voyageurs et les marchandises LCL étaient parfois entassées dans une moitié de ce wagon ou transportées dans un wagon ouvert d'un train omnibus de marchandises.

Mais ce service est bientôt devenu insuffisant et nous avons alors jugé préférable de transporter les marchandises par camions.

Un problème juridictionnel s'est immédiatement posé; est-ce que ces véhicules devaient rouler sur la route nationale, sous le nom même du chemin de fer, la société mère ou sous un autre nom qui les assujettirait automatiquement à la juridiction provinciale.

On a choisi comme nom la Canadian National Transportation Limited, organisme fédéral constitué en société par des lettres patentes qui avaient été rédigées bien des années auparavant, mais dont on ne s'était jamais servi. Nous avons donc mis cette société sur pied et nous avons présenté des demandes aux commissions provinciales de contrôle de la circulation routière, car j'ai alors décidé que nous ne susciterions pas de politique constitutionnelle et que nous nous en remettrions automatiquement et entièrement à l'autorité des commissions provinciales du contrôle de la circulation. Ainsi fut fait; puis, nous avons obtenu des diverses commissions provinciales du Canada les droits nécessaires à l'exploitation de ces véhicules.

Le travail justifiait parfois l'établissement de groupes indépendants de camionneurs que le CNTL employait directement. Dans d'autres cas, ils ne l'étaient pas. Nous engageons aussi, nous le faisons toujours, un certain nombre d'employés des Messageries à qui, des accords sur l'ancienneté conféraient le droit de conduire certains de ces véhicules. Dans certains cas, et les Maritimes en constituent un bon exemple, la CNTL a acheté les camions et a demandé le droit d'exploiter ces véhicules qui servent essentiellement aux marchandises de messagerie. Ces marchandises, qui auraient autrefois été transportées par chemin de fer, le sont aujourd'hui par camion. Il s'agit en grande partie de déplacements d'un point à un autre et la direction se fonde sur la distance du trajet pour déterminer ce qu'elle doit verser aux Messageries. Si la CNTL se montre concurrentielle avec les autres messageries dans les prix qu'elle exige, le travail lui sera confié.

Pour ce qui est de la comptabilité, les connaissements et les factures pro forma viennent des messageries du CN; dans les Maritimes, les conducteurs sont des employés des messageries du CN et leurs salaires sont imputés à la CNTL; le service des messageries paye la CNTL pour chaque déplacement entre ces divers points.

C'est ce rapport qui régit la majeure partie des déplacements.

J'ai lu le Hansard et noté l'intérêt que vous portez à ce sujet; je me suis informé du chargement habituel d'un transporteur et on m'a répondu qu'en terme de dollars, il

s'agissait d'environ 1 pour cent des gains bruts de la CNTL dans les Maritimes. Si je comprends bien, il s'agit de charges de camions transportées par la CNTL qui fournit ses propres connaissements et factures pro forma; conformément aux taux publics qui s'y appliquent.

Est-ce que cela répond à votre question?

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question supplémentaire. Quand vous dites que la CNTL est un exploitant, est-ce que cela veut dire qu'elle a ses propres vendeurs ou qu'elle compte sur ceux des messageries du Canadien national? La CNTL cherche-t-elle à obtenir ses propres contrats.

**M. MacMillan:** En principe, non; car autrement, le volume serait plus qu'un pour cent.

**Le sénateur Riley:** Bon.

**M. MacMillan:** Ils ont peut-être quelques vendeurs, mais je doute qu'ils soient nombreux. Il y a, dans les provinces de l'Atlantique, des fonctionnaires qui travaillent à la fois pour le service des messageries et la CNTL.

**Le sénateur Riley:** Si je comprends bien, la CNTL a, dans les Maritimes, une filiale qui s'appelle Eastern Transport. Est-elle exploitée par les messageries du CN?

**M. MacMillan:** Nullement. La CNTL, dont le siège social est à Toronto, est la société mère et elle exploite ce que nous appelons des sociétés indépendantes de transport. C'est de Truro qu'Eastern est gérée et celle-ci fait rapport au directeur général de la CNTL, à Toronto.

**Le sénateur Riley:** Vous avez dit tout à l'heure, que cette organisation vise à desservir les régions rurales où les lignes de chemins de fer ont été abandonnées.

**M. MacMillan:** A l'origine, oui.

**Le sénateur Riley:** Et l'idée a évolué, je crois.

**M. MacMillan:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** Vous avez des camions qui font la navette, mettons, entre Saint-Jean et Halifax. Vous dites qu'il s'agit d'un service de nuit. Il s'agit surtout de chargements expédiés par camion au Nouveau-Brunswick, disons de Saint-Jean et Moncton directement à Halifax, sans aucun arrêt?

**M. MacMillan:** C'est exact, monsieur. Il en est ainsi.

**Le sénateur Riley:** En fait, les messageries du CN se trouvent à concurrencer d'autres transporteurs dotés de permis en se servant de la CNTL. Et si j'ai bonne mémoire, on m'a répondu que la CNTL envoie à la fin de l'année un compte au service des messageries du Canadien National; le compte ne couvre que les frais d'exploitation et de l'amortissement de l'équipement; mais en étudiant le bilan, je me rappelle m'être demandé pourquoi la CNTL aurait un actif important, en plus de son matériel de roulement?

**M. MacMillan:** Eh bien je crois qu'on fait erreur en vous disant que le compte ne couvre que les frais d'exploitation, car je sais...

**Le sénateur Riley:** C'est ce que je veux savoir.

**M. W. R. Corner, vice-président, comptabilité, Canadien National:** Je puis peut-être vous donner des éclaircissements à ce sujet. Quand la CNTL transporte des colis



pour le compte du CN, celui-ci a déjà préparé tous les connaissements. Les colis sont placés dans les camions et transportés par la CNTL. Celle-ci remet une feuille d'expédition au CN; il y a un connaissement pour tout le chargement.

On a fait allusion un peu plus tôt au fait qu'au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard la CNTL est considérée comme étant un service de transport en commun. Cette source produit une très faible part du trafic, soit le 1 p. 100 dont a fait mention M. MacMillan; mais si nous cherchons en tant que service de transport en commun à exploiter le secteur du trafic dans ces deux provinces en utilisant le nom de la CNTL, nous devrions utiliser une feuille de route de la CNTL.

**Le sénateur Riley:** Eh bien, pour revenir à l'actif de la CNTL, sans tenir compte du matériel roulant, la compagnie a-t-elle des investissements dans d'autres secteurs que dans la société Eastern? A-t-elle des investissements dans d'autres compagnies, soit des compagnies de transport?

**M. Corner:** Oui. Ce bilan que vous avez devant vous monsieur le sénateur—ou il peut être en voie d'être reproduit—est celui de la société de gestion de la CNTL et ce que nous avons du côté de l'actif représente notre investissement dans les sociétés de camionnage qui opèrent distinctement. Il s'agit de ce que nous investissons au début en plus de certaines avances faites jusqu'ici et il y a également les investissements dans le domaine des véhicules qui constituent le matériel roulant de la CNTL. A part les véhicules-moteurs, les remorques, les tracteurs et ce genre de chose, il n'y a que très peu d'actif.

**Le sénateur Riley:** Il s'agit des tracteurs et des remorques de la CNTL?

**M. Corner:** En effet.

**Le sénateur Riley:** Ainsi que les investissements effectués dans ces autres compagnies.

**M. Corner:** En effet, dans les sociétés de camionnage qui opèrent distinctement.

**Le sénateur Riley:** Et cela représente l'actif figurant au bilan?

**M. Corner:** En effet.

**M. MacMillan:** Les immobilisations de la CNTL ne figurent pas au bilan. D'ailleurs, je serais fort surpris qu'elle en ait. L'actif qui a fait l'objet de la discussion est l'équipement. Les sociétés de camionnage qui opèrent distinctement comme la Eastern ont des immobilisations qui figurent dans leur propre bilan, et qui sont consolidées dans celui-ci.

**Le sénateur Riley:** Ces immobilisations sont consolidées dans le bilan de la CNTL?

**M. MacMillan:** En effet. Et lorsque vous le verrez, vous constaterez qu'il existe un poste qui se lit, «Investissement dans les filiales.» Il s'agit-là des sociétés de camionnage qui opèrent distinctement. La seule qui existe encore dans l'Est est, je crois, la société Eastern.

**Le sénateur Riley:** Je crois que la CNTL n'a pas de permis d'exploitation pour la province de Québec.

**M. MacMillan:** Non.

**Le sénateur Riley:** A-t-elle un permis d'exploitation pour la province de Terre-Neuve?

**M. MacMillan:** Je ne le crois pas.

**Le sénateur Riley:** A-t-elle un permis d'exploitation pour une province au-delà du Québec?

**M. MacMillan:** Le CNTL?

**Le sénateur Riley:** Oui, comme transporteur commun. A-t-il reçu un permis à titre de transporteur commun en vertu d'une juridiction provinciale d'une province à l'ouest du Québec?

**M. MacMillan:** Je n'essaie pas d'éluder votre question, sénateur, mais je ne crois pas, parce qu'en Ontario, par exemple, nous avons un certain nombre de sociétés de camionnage exploitées séparément qui desservent un très vaste secteur de la province et qui opèrent de façon complètement indépendante, de la même façon qu'Eastern au Nouveau-Brunswick. La situation est vraiment sans égale dans le Grand Toronto, en ce sens que la majorité des terminaux sont situés au nord des limites municipales de Toronto. C'est ce que nous avons appelé «Concord», et nous avons une autoroute là de peut-être 20 milles qui permet d'arriver au cœur de la cité de Toronto, et nous avons dû demander au gouvernement provincial, en fait, des droits de pont sur cette autoroute afin de pouvoir effectuer la distribution. Ensuite, depuis ce terminal, nous devons aborder directement les principaux points de distribution de l'Ouest ontarien—Brantford, Guelph, etc. Ainsi, la situation ici est quelque peu différente.

Au Manitoba, nous avons ou nous avions des opérations du CNTL qui étaient directement utilisées en substitution au service ferroviaire. Il n'y en avait un au nord qui joignait les lacs, et ainsi de suite. Mais jamais à ma connaissance le CNTL comme tel, n'a eu de valeurs immobilisées; mais il a des investissements dans le matériel pour lui permettre d'effectuer ses occupations. Toutefois, ces dernières à leur tour s'effectuent par contrat avec la compagnie parente et, comme je le disais il y a quelques temps, j'ai connu des cas où le CNTL a fait une offre pour le transport routier, mais à présenté une offre plus élevée qu'un indépendant, et ce dernier s'est vu accorder le contrat.

Lors de la dernière réunion, vous vous êtes intéressés à un autre point: la question des subsides, et je puis vous assurer que le CNTL n'a reçu aucun subside.

**Le sénateur Riley:** Aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

**M. MacMillan:** Non.

**Le sénateur Riley:** Le CNTL a-t-il présenté une demande pour obtenir de tels subsides, ou tâché d'en obtenir d'une autre façon?

**M. MacMillan:** A ma connaissance, les chemins de fer ne reçoivent aucun subside pour les messageries. Je sais que tel a été le cas pendant de nombreuses années. Bien sûr, nous recevons des subsides pour les messageries par train.

**Le sénateur Riley:** Je comprends cela, mais quant à moi, il n'y a aucune disposition dans la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique qui empêche le CNTL de présenter une demande de subsides.



**M. MacMillan:** Nous en avons jamais reçu. Je le sais, parce que je m'en suis informé.

**Le sénateur Riley:** Si je puis me répéter ici, le CNTL, si je comprends bien, n'a aucun investissement dans d'autres sociétés que les sociétés de transport routier, lesquelles, je présume, se consacrent entièrement au transport des envois par messagerie du CN.

**M. MacMillan:** Je n'en suis pas certain.

**Le sénateur Riley:** Je parie qu'Eastern est en concurrence directe avec d'autres transporteurs?

**M. MacMillan:** Oh oui, Eastern vit dans son propre milieu concurrentiel.

**Le sénateur Langlois:** Dans cette déclaration, je lis sous le titre «Autre revenu» un revenu provenant de sociétés de camionnage exploitées séparément. M. MacMillan pourrait-il nous parler davantage de ce qu'elles font et de comment elles sont exploitées?

**M. MacMillan:** La première, en partant de l'Est, est Eastern Transport, dont j'ai parlé au sénateur Riley. Permettez-moi d'abord de vous expliquer ce que nous entendons par «sociétés de camionnage exploitées séparément». Il s'agit de sociétés qui dans tous les cas existaient originellement dans d'autres propriétés, que nous avons acquises au cours des années, et qui avait à l'époque des franchises provinciales pour effectuer un type de transport routier prédéterminé. Dans certains cas, il s'agissait de franchises générales et pouvait valoir pour n'importe quel genre de transport par camion, tandis que dans d'autres cas, les franchises étaient limitées. Il me vient à l'esprit l'exemple d'un entrepreneur en gros c'est-à-dire, qu'il transportait du ciment en gros et des choses de ce genre. C'était là la limite de son permis. On le retrouvait d'un océan à l'autre. Nous avons préservé cette exploitation sous son nom originale. Dans certains cas, nous avons assemblé deux ou trois sociétés sous l'un de leurs noms; c'est ce qui est arrivé avec Eastern.

A une époque donnée, nous possédions une autre société qui avait un petit empire fondé sur Sydney, et qui s'appelait la Sydney Transfer and Storage, ou quelque chose comme ça, et qui a été assimilée à Eastern, comme nous le savons.

Ces sociétés ont leur propre administration. Elles font toute du camionnage; c'est leur genre de vie. Elles exploitent les milieux compétitifs qui existent dans cette localité. Elles n'ont aucun lien direct avec les sociétés de chemins de fer de l'endroit. Les agents des chemins de fer ne font sur elles aucune supervision quelle qu'elle soit.

A l'Ouest maintenant, nous n'avons aucune de ces sociétés au Québec mais nous en avons un certain nombre en Ontario—quatre ou cinq—et ensuite nous en avons un peu plus au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique. Ainsi, les sociétés de camionnage exploitées séparément comprennent peut-être une douzaine de sociétés à travers le pays, et elles fournissent une possibilité d'interliaison dans certains cas, et dans d'autres cas, le charter originale avait les droits interprovinciaux. Ainsi, nous pouvons assurer le transport routier à l'exception de la province de Québec, où nous n'avons aucune société de camionnage exploitée séparément.

**Le sénateur Langlois:** Y a-t-il une raison à cela?

**M. MacMillan:** Oui. Le gouvernement provincial, par l'intermédiaire de son Office des autoroutes du Québec,

n'a jamais été en faveur d'accorder aucun des droits intra-provinciaux des chemins de fer. Le Pacific Canadien a des droits limités tandis que nous avons des droits extrêmement limités. Nous pouvons passer à Montréal en venant d'Ontario avec des permis interprovinciaux, mais c'est tout ce que nous pouvons faire.

**Le sénateur Cameron:** Si l'on veut préciser ce point, quelle proportion du camionnage effectué dans les provinces des Prairies serait exploitée par le CNR? Par exemple, qui possède Allied Van Lines?

**M. MacMillan:** Pas nous.

**Le sénateur Cameron:** Je croyais que c'était vous.

**M. MacMillan:** Non.

**Le sénateur Cameron:** Eh bien, quel est le pourcentage?

**M. MacMillan:** Il serait très peu élevé. Il me serait très difficile de faire une supposition; néanmoins, je dirais d'environ 5 p. 100. Je puis me tromper quelque peu mais pas de beaucoup.

**Le sénateur Flynn:** Monsieur MacMillan, à propos de votre remarque sur le déficit de 21 millions de dollars pour 1973, vous avez dit que s'il n'y avait pas eu de grève, il y aurait sans doute eu un surplus d'environ 10 millions de dollars. Il semble qu'il y ait eu une perte de recettes d'exploitation de 60 millions de dollars. Cela intrigue. Était-ce une perte complète ou la compagnie a-t-elle pu en recouvrer une partie au cours de 1974?

**M. MacMillan:** Non. Je dirais en introduction à ma réponse que pendant la grève, il y a eu une grosse accumulation de trafic, dont celui qui provient des manufactures, des mines et autres exploitations où les marchandises restent sur place en attendant que nous les prenions. Dans la mesure où celles-ci restaient sur place, elles n'étaient pas perdues pour nous mais ont contribué à créer les problèmes de volume qui ont été si graves pendant tant de mois après. D'un autre côté, il y eut des cas où les marchandises ont été transportées par d'autres moyens au cours de cette période, les modes d'expédition étaient divers; il y eut également des cas où l'on n'a rien expédié du tout, et des ventes ont été perdues. Nous estimons que la perte permanente de trafic du CN ainsi causée était de l'ordre de 60 millions de dollars. Cela dépend des estimations. Nous nous trompons peut-être quelque peu, mais je pense que tel était le montant approximatif.

Du côté des dépenses, nos dépenses brutes ont sensiblement diminuées pendant la grève, parce que ceux qui faisaient la grève n'étaient pas payés et que d'autres étaient mis à pied parce qu'il n'y avait pas de travail, mais ceci était d'une importance relative, car, si vous vous le rappelez, nous avons connu une longue période de grèves tournantes où, par exemple, nous travaillions une journée puis faisions la grève à 8 heures le lendemain matin. Dans bien des cas nous ne savions rien de la grève et les employés de l'équipe du matin se présentaient. Qu'en faites-vous alors? Vous ne pouvez pas les renvoyer car dans ce cas, ils ont de toute façon cinq heures d'appel minimum. Nous avons donc eu une facture de salaires qui était intermittente, irrégulière, fragmentée, néanmoins cela nous a coûté, pensons-nous, une somme considérable en dépenses non-productives au cours de cette grève. Le résultat net fut une perte d'environ 60 millions de dollars de recettes—avec des dépenses comprimées d'environ 30



millions de dollars, ce qui fait une perte nette d'environ 30 millions de dollars.

**Le sénateur Flynn:** Comment retrouve-t-on dans ces chiffres l'augmentation des salaires prévue par l'arbitrage?

**M. MacMillan:** Bien sûr, nous avons dû prendre la rétroactivité du premier accord de salaires établi par le Parlement puis inclure dans les comptes de 1973, la rétroactivité qui découlait de l'arbitrage.

A un certain moment donné, je savais tout cela à la décimale près, car j'ai passé bien des nuits à essayer de jouer avec ces chiffres. J'en ai momentanément perdu la trace. Ils se trouvent tous dans les comptes de 1973. Si vous le voulez, on pourrait dire qu'ils nous ont mis à découvert. Je préfère l'autre façon d'envisager la question, car, à mon avis, il est plus réaliste de dire que c'est la perte de trafic si nous n'avions pas eu à payer des salaires aussi substantiels et surtout la rétroactivité qui a découlé de l'arbitrage définitif et qui nous a coûté, je pense, 23 millions de dollars.

**M. Corner:** Elle s'élevait au total à 21.6 millions de dollars, le 16 janvier.

**M. MacMillan:** Si nous n'avions pas eu à payer ce montant, nous serions rentrés dans nos frais.

**Le sénateur Flynn:** Vous avez dit qu'en 1974, si les choses allaient bien, vous pensiez avoir un surplus.

**M. MacMillan:** Nous espérons avoir un surplus.

**Le sénateur Flynn:** Cette augmentation de salaire est-elle compensée dans une certaine mesure par les subventions du gouvernement?

**M. MacMillan:** Non.

**Le sénateur Flynn:** Ou une augmentation des taux de transport des marchandises?

**M. MacMillan:** Non. L'augmentation de salaire que nous connaissons actuellement en 1974 ne sera pas compensée par le gouvernement. Comme vous le savez, le fait est que l'ensemble des taux que nous augmentons normalement de façon horizontale est gelé. Je m'attends à ce que le gouvernement vienne à notre aide à cet égard; mais cette aide ne sera pas aussi importante que les coûts supplémentaires des salaires qui prévalent.

En même temps, notre volume d'affaires continue d'augmenter et, bien sûr, nous essayons chaque année d'accroître la productivité de nos modes d'exploitation. Nous pensons pouvoir gagner trois ou quatre pour cent annuellement grâce à la productivité et, dans l'ensemble, tout en tenant compte des réserves que j'ai exprimées il y a un moment sur l'aide que nous pourrions recevoir au lieu d'augmenter les taux de transport des marchandises, nous pensons avoir une bonne chance d'avoir un bilan bénéficiaire en 1974.

**Le sénateur Langlois:** En réponse à la question du sénateur Flynn, vous avez parlé du trafic que vous avez perdu à cause des changements de modes de transport. Est-ce que je me trompe en disant que vous ne pensez pas récupérer ce transport de marchandises?

**M. MacMillan:** Non; je pense que nous l'avons récupéré en grande partie.

**Le sénateur Langlois:** Vous l'avez récupéré?

**M. MacMillan:** Ce que je voulais dire c'est que si le trafic provenait, mettons, d'une usine de fabrication d'automobiles, celles qui ont été fabriquées pendant la période initiale de la grève et qui ne pouvaient être transportées par chemin de fer, l'ont été par route. Les voitures ont été transportées par route par des transporteurs et des particuliers. Ces automobiles sont parties et nous ne les transporterons jamais. Mais, de fait de l'arrêt de travail des chemins de fer, les usines d'automobiles ont également dû fermer. Ainsi, lorsque nous sommes revenus au travail, nous avons repris le flot des marchandises. Nous ne transporterons autant après qu'avant la grève, mais ce que nous n'avons pas transporté au cours de la grève et qui l'a été, est perdu pour nous. Nous espérons n'avoir pas perdu le flot continu de ce genre de marchandises pour l'avenir, bien que cela pourrait se faire dans quelques cas, d'ailleurs très peu nombreux.

**Le sénateur McElman:** Monsieur MacMillan, lorsque vous en arrivez à un accord dans les négociations collectives pour l'exploitation du CN, le barème des salaires est identique partout dans le pays, est-ce exact?

**M. MacMillan:** C'est exact, ce sont des accords nationaux.

**Le sénateur McElman:** Pour tous les employés?

**M. MacMillan:** Tous les employés de cette catégorie de l'accord, c'est exact.

**Le sénateur McElman:** Vous avez sans doute des accords collectifs distincts pour vos employés des hôtels du CN et des messageries du CN.

**M. MacMillan:** Oui.

**Le sénateur McElman:** Et pour les filiales. La même chose s'applique-t-elle?

**M. MacMillan:** J'hésite car, de façon générale c'est vrai, mais il y a certains cas où un accord vise une catégorie d'employés qui remplissent deux fonctions différentes. Je ne pense pas que ce soit le cas mais c'est fort concevable. Les accords concernent fondamentalement une certaine organisation du travail, d'un côté, et, de l'autre, la population active unifiée.

**Le sénateur McElman:** Prenons le cas des messageries du CN. Il y a dans ce secteur une convention collective pour les employés. Les salaires des camionneurs des messageries du CN sont-ils les mêmes à Moncton (Nouveau-Brunswick) et Toronto qu'à Hamilton et Winnipeg?

**M. MacMillan:** Ils le sont à une exception près. Je pense qu'il s'agit de la ville de Vancouver où la main-d'œuvre est très chère. Je pense que les livreurs de Vancouver reçoivent un léger paiement différentiel en plus du taux de l'accord. C'est une prime versée en plus du taux national.

**Le sénateur McElman:** Ainsi vous n'acceptez pas de paiements différentiels dans toutes les conventions collectives de votre compagnie principale et de ses filiales; c'est la même chose partout dans le pays.

**M. MacMillan:** Oui. Je ne sais vraiment pas ce que vous voulez dire par l'expression «nous n'acceptons pas». Je devrais vous signaler que les syndicats ouvriers ont pen-



dant très longtemps insisté sur l'établissement de taux nationaux. S'ils étaient disposés à s'occuper d'une catégorie donnée et à prescrire des taux locaux, nous pourrions l'accepter. Par contre, ce sont les syndicats ouvriers qui insistent sur des taux nationaux.

**Le sénateur Forsey:** Ce sont les résultats d'une longue lutte.

**M. MacMillan:** Oui, en effet.

**Le sénateur Grosart:** Monsieur le président, puis-je souligner à M. MacMillan que certains d'entre nous avaient espéré que la dernière de vos nombreuses réalisations importantes aurait été peut-être de rationaliser la présentation de ces états « annuels » de dépenses en immobilisation et de garanties.

Si j'ai bien compris, M. MacMillan prendra sa retraite d'ici une semaine. Il pourrait revenir et nous expliquer comment le système du CN a contribué à améliorer cette situation; peut-être même serait-il assez courageux pour répondre dès maintenant à cette question.

**M. MacMillan:** Je ne sais comment répondre à cette question de façon précise, mais je peux vous dire, comme je l'ai mentionné il y a quelques instants, que le système a fonctionné suffisamment bien. Certains sénateurs le connaissent bien.

Il s'agissait de la période au cours de laquelle le budget annuel a été examiné au tout début de l'année, et la loi a été formulée et présentée quelque temps après. Il y a trois ou quatre ans, pour ne pas dire plus, les représentants du CN et d'Air Canada ont comparu devant le comité parlementaire au sujet de la présentation de rapports annuels, et nous avons discuté pendant des jours du contenu des rapports. C'était avant la présentation de la loi de 1973 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (financement et garantie). Le rapport annuel exposait la loi dans son ensemble. Nous avons alors essayé de faire examiner les rapports par le Comité parlementaire avant les vacances de Pâques; tout était dans l'ordre.

Cette loi a été présentée dans les semaines qui ont suivi et le parlement s'est normalement empressé de l'étudier, mettant ainsi fin au processus.

Le principe de la loi est valable car il porte sur l'année en cours et sur les six premiers mois de l'année suivante. Aussi longtemps que nous parlons de 1974 en 1974 et de la situation à venir dans la première moitié de 1975, tout est en ordre, et il n'y a aucun problème. Par contre, à cause du fait qu'il a été difficile au cours de ces dernières années de faire adopter le projet de loi à la Chambre, tout est déphasé.

A titre d'exemple, ce projet de loi porte sur l'année civile 1973 ainsi que sur la première moitié de 1974, et on est déjà en retard d'une année. En ce moment, on devrait examiner l'année 1974 et la première moitié de 1975.

**Le sénateur Grosart:** Il ne reste que deux mois, c'est tout.

**M. MacMillan:** Oui, c'est exact, mais si l'on avait procédé dans l'ordre et en temps voulu, il resterait 14 mois, car nous examinerions alors la situation jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1975.

En outre, il reste que notre rapport annuel, de par la loi doit être signé par les vérificateurs et dans le cas de cette société, ceux-ci ne peuvent être nommés que par le Parlement. A un moment donné, nous disposons d'un projet de

loi distinct et peu élaboré qui portait uniquement sur les vérificateurs, mais il y a plusieurs années, afin de réduire la charge de travail du Parlement, on a inclus ces dispositions dans un article de la loi. Par contre, nous en venons immédiatement au dilemme de la poule ou de l'œuf, car il n'a pas été possible de déposer un rapport annuel approprié et certifié par les vérificateurs jusqu'à ce que la Loi de 1973 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (financement et garantie) soit adoptée afin de pouvoir nommer ces vérificateurs et en conséquence, le rapport annuel n'a pas servi de base à la comparaison des représentants des deux sociétés devant le Comité parlementaire pendant quelques années. Nous avons comparu dans le cadre d'autres lois.

En ce qui concerne la société ferroviaire, les premiers articles du projet de loi, et je ne vais pas les citer, car je ne veux pas utiliser les termes techniques, autorisent à faire des dépenses d'établissement qui ont été effectuées il y a plus d'un an; à mon avis, cette loi n'est même pas nécessaire car la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada, à la suite de l'approbation du budget par décret du conseil, autorise les directeurs de la société à faire des dépenses d'établissement. Ainsi cette partie de la loi n'est pas nécessaire dans le cas de la société ferroviaire.

Elle fournit également des possibilités de financement bien détaillées, qui sont encore une fois traditionnelles; elles figurent dans les lois depuis 30 ans sous une forme ou une autre, et fondamentalement sous cette forme, mais la méthode de financement du Canadien National, sous l'influence des taux d'intérêt, a changé radicalement ces dernières années. Tout d'abord, en ce qui concerne la dette d'établissement, nous n'avons pas fait d'emprunts garantis par voie d'obligations depuis près de 15 ans. De fait, nous avons remboursé 100 millions de dollars sur la dette garantie par obligations du Canadien National. En ce qui concerne l'acquisition de matériel nouveau, nous sommes autorisés par décret du conseil, et nous procédons de cette façon, à nous servir des moyens de financement de l'équipement, car les taux d'intérêt sont beaucoup plus alléchants que ceux sur la dette garantie par obligations.

**Le sénateur Benidickson:** On pourrait considérer cela autrement comme une entente relative à la location à bail d'équipement.

**M. MacMillan:** Oui, c'est exact; et les taux sont très favorables. De temps à autre, ils ont été extraordinairement bas. En conséquence, je crois que nous n'avons pas utilisé le pouvoir d'emprunt contenu dans la loi depuis dix ans au minimum.

**Le sénateur Grosart:** Il s'agit du financement public?

**M. MacMillan:** Oui, nous n'avons fait aucun emprunt.

**Le sénateur Benidickson:** Lorsque vous dites que vous n'avez pas emprunté au cours de cette période de 15 ans, vous avez été à mesure, néanmoins, à cause de la loi qui remonte à plus de 20 ans, d'obtenir du gouvernement l'achat de vos actions privilégiées qui jusqu'à maintenant n'ont pas porté intérêt?

**M. MacMillan:** Oui, c'est exact.

**Le sénateur Benidickson:** Je pourrais demander plus tard en quoi elles ont consisté au cours des années.

**Le sénateur Grosart:** Monsieur MacMillan, étant donné les circonstances, que nous désirions les considérer comme législatives ou politiques, peu importe, croyez-vous



qu'on puisse améliorer la présentation d'un projet de loi de cette nature de façon à éviter à l'avenir les problèmes que nous rencontrons maintenant? Croyez-vous qu'il existe une solution?

**M. MacMillan:** Oui, je crois qu'on le peut. Ce qui ne veut pas dire que cela se fera aujourd'hui ou dans une semaine! Je suis persuadé toutefois que des améliorations sont possibles.

**Le sénateur Grosart:** Il y a trois ans, la dernière fois que nous avons discuté du projet de loi précédent, on nous a dit qu'on s'efforçait de rationaliser cette situation. Déploie-t-on encore des efforts dans ce sens? Le gouvernement s'entretient-il avec les chemins de fer à ce sujet?

**M. MacMillan:** Je dirais que oui. Je n'ai pas participé moi-même aux entretiens, mais le gouvernement, particulièrement le ministère des Finances, était très intéressé à améliorer cette situation, et je suis persuadé qu'il l'est encore.

**Le sénateur Grosart:** Pourriez-vous nous dire quelles améliorations on pourrait apporter?

**M. MacMillan:** A mon avis, l'autorisation relative à certaines des fonctions stipulées dans le présent projet de loi devrait être permanente. A titre d'exemple, la loi définitive régissant les affaires des Chemins de fer Nationaux du Canada donne l'autorisation d'emprunter. La seule différence entre ce pouvoir et le pouvoir contenu dans le présent projet de loi est que le pouvoir d'emprunt de la loi prévoit, dans les circonstances appropriées, l'adjonction d'une garantie par le gouvernement. Je ne vois pas pourquoi cette disposition ne pourrait pas être permanente, car cette société appartient, de fait aux habitants du Canada. Normalement, au sein d'une société, on entre en relations avec les actionnaires en les convoquant à une réunion annuelle et ainsi de suite mais dans notre cas, la loi stipule que l'expression d'opinions de la part des actionnaires du Canadien National doit être autorisée par décret du conseil. Donc, à bien des égards, nous en revenons au Gouverneur en conseil; j'aimerais pouvoir essayer de convaincre les comités parlementaires d'inscrire dans la loi définitive que nous pouvons emprunter avec le consentement du Gouverneur en conseil.

**Le sénateur Grosart:** Voudriez-vous donc suggérer qu'il y aurait une loi? Même si, apparemment, il y en a déjà une.

**M. MacMillan:** Il vous faudrait modifier la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada si, après étude, cela était considéré comme un bon moyen.

**Le sénateur Grosart:** Le système—je l'appellerai ainsi—aurait donc l'autorisation permanente de faire des dépenses en immobilisations.

**M. MacMillan:** Je ne crois pas que ce soit nécessaire. Cela pourrait provoquer une discussion; j'ai un diplôme en droit, mais il y a 25 ans que je m'en suis servi. Je ne crois pas que la loi exige que le Canadien national obtienne la permission de faire d'autres dépenses en immobilisations pourvu que le budget ait été approuvé par le Gouverneur en conseil, conformément à la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada.

**Le sénateur Grosart:** Sans décret?

**M. MacMillan:** Oui; une fois qu'on a émis le décret approuvant le budget, j'estime que cela permet aux direc-

teurs de la compagnie de dépenser les sommes nécessaires.

**Le sénateur Grosart:** Dans ce cas, quelles autres autorisations ou garanties seraient nécessaires?

**M. MacMillan:** Seulement une toute petite modification à la loi stipulant que, pour ce qui est du financement des dépenses en immobilisations approuvées, la société peut emprunter du gouvernement ou du public et, dans ce dernier cas, les obligations pourraient porter une garantie du gouvernement du Canada. Cela serait, en grande partie, conforme aux exigences essentielles de cette loi.

**Le sénateur Grosart:** D'après vous, cette garantie du gouvernement devrait-elle faire partie intégrale de la loi?

**M. MacMillan:** Certainement. Je l'y insérerais, car elle ne peut être invoquée qu'avec le consentement et, en réalité, à la demande du Gouverneur en conseil.

**Le sénateur Grosart:** Comment donc se ferait le contrôle parlementaire des dépenses? Autrement dit, si vous aviez, comme ce serait le cas une loi habilitant une personne juridique, et qui pouvait être mis en vigueur par décret, à quelle étape le contrôle parlementaire pourrait-il s'exercer, autre que celle du rapport annuel?

**M. MacMillan:** Je songeais à votre question et surtout au mot «contrôle». Il me faudrait y penser de ce point de vue là. Je ne le sais pas en ce moment, mais j'allais vous dire qu'il est possible d'examiner toutes ces questions lors de l'étude du rapport annuel que je trouve fort souhaitable. Tous peuvent ainsi savoir ce qui a été fait et ce qui sera probablement fait; je crois qu'en général c'est profitable. Cela ne veut pas nécessairement dire la même chose que «contrôle». Je ne sais où vous prenez ce «contrôle», mais je ne suis pas du tout sûr—et je le dis en souriant, bien sûr, le dossier ne mentionne pas ce genre de chose—que la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (financement et garantie) prescrit un certain contrôle.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question à notre secrétaire légiste. Ce contrôle dont a parlé le sénateur Grosart ne pourrait-il être prévu dans le budget supplémentaire ou principal sous la rubrique prêts et avancés?

**M. E. Russell Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire:** Je crois qu'il le pourrait, d'un simple point de vue juridique.

**Le sénateur Benidickson:** Oui, mais le Comité sénatorial des finances déclare depuis des années qu'il y a dans le budget trop d'expressions vagues qui peuvent passer inaperçues; elles ne sont pas convenablement étudiées et débattues par un comité, l'autre endroit où le Sénat. Le sénateur Grosart et moi-même nous plaignons depuis longtemps de ce genre de chose que l'on appelle toujours «l'équivalent d'une loi.»

**Le sénateur Langlois:** Vous parlez des crédits de \$1.

**Le sénateur Benidickson:** Non, non. Eh bien, oui; d'une certaine façon ce pourrait être un crédit de \$1. On les accepte sous prétexte qu'il s'agit d'un crédit peu important, seulement \$1.00, mais les mots sont si vagues que cela peut avoir de graves répercussions; pourtant, quand on nous présente des bills individuels énumérant les attributions de certains fonctionnaires et la façon dont certaines choses devraient être faites, nous réagissons différemment.



**Le sénateur Grosart:** Je ne veux pas me laisser aller à une discussion de ce genre, mais permettez-moi de dire qu'en utilisant le mot «contrôle», je ne parlais que de l'obligation du parlement relativement à l'argent public. Je sais que la création de sociétés de propriétaires en vertu de la Loi sur l'administration financière vise peut-être à leur procurer une certaine indépendance de contrôle. Je ne parle que du contrôle monétaire qui, à n'en pas douter, relève de la compétence du gouvernement, qui doit se porter garant de la dépense des fonds, même s'il s'agit de prêts; c'est ce dont nous parlons ici.

Dans ce genre d'amélioration, ou de rationalisation, croyez-vous qu'il serait bon de consolider en une seule certaines lois qui régissent vos activités, notamment la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada, la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, la Loi des remboursements pour les chemins de fer nationaux du Canada, et ainsi de suite?

**M. MacMillan:** Oui. En théorie, je sais que des lois de ce genre ont été étudiées et consolidées périodiquement; mais il y a longtemps que cela ne s'est fait dans notre cas. On l'a fait deux ou trois fois et il serait peut-être opportun de le faire de nouveau. J'estime qu'il aurait profit à le faire. Il y a, dans toutes les lois, des dispositions difficiles à saisir pour celui qui ne s'y entend pas. Bien souvent, on ignore même l'existence de ces autres lois, car les dispositions que nous invoquons se trouvent désimées dans six ou sept lois. Il arrive parfois que les dispositions semblent contradictoires, à première vue. Mais elles ne le sont pas vraiment; c'est qu'il faut certaines connaissances. J'estime que la consolidation de toutes nos lois devrait se faire très bientôt.

**Le sénateur Grosart:** Une dernière question, monsieur le président.

Le fait que vous ayez pu vous débrouiller pendant deux ans sans les prédécesseurs de ces bills, depuis 1970, 1971, laisse supposer que nous n'avons pas du tout besoin du bill.

**M. MacMillan:** Non. Je croyais avoir laissé nettement entendre que nombre de dispositions de la loi ne sont pas nécessaires aux chemins de fer car, de fait, nous n'avons pas fait de nouvel emprunt de la Couronne depuis longtemps; nous nous en remettons entièrement, pour nos dépenses de fonctionnement, à notre revenu d'exploitation et à notre déficit. Celui-ci est approuvé par un crédit du parlement; voilà pour cette partie de notre entreprise. Nos dépenses en immobilisations sont défrayées en grande partie par l'amortissement et ce qu'on appelle «sauvetage», car c'est bien ce dont il s'agit, et l'amortissement de la dette qui apporte quelques millions en sus de cela, puis la vente d'actions privilégiées dont le montant doit être porté au compte du capital.

Nous n'avons pas réussi, au cours des deux dernières années, à vendre ces actions privilégiées et c'est pourquoi nous n'avons pas obtenu l'argent que nous aurions normalement reçu du gouvernement; et, dans le premier cas, nous avons vécu en puisant dans nos réserves de capitaux. Par la suite, lorsque cette réserve a été épuisée, il nous a fallu emprunter des banques à charte et c'est ce que nous faisons encore actuellement.

S'il existait des dispositions nous permettant de placer ces actions privilégiées sur une base permanente ou semi-permanente, comme il en a été pendant dix ans, tandis que nous ne dépendions pas d'une nouvelle mise en applica-

tion de cet article de la loi, nous pourrions très bien poursuivre dans ces circonstances.

**Le sénateur Grosart:** Avec du capital à 4 p. 100.

**M. MacMillan:** Non. C'est de l'argent gratuit; du moins cela revient à de l'argent gratuit. Il porte intérêt à 4 p. 100, et ceci, encore une fois, est stipulé dans la...

**Le sénateur Grosart:** C'est toujours de l'argent à 4 p. 100. J'ai moi-même acheté de ces obligations à une ou deux reprises.

Pouvez-vous alors me dire pourquoi il était nécessaire de recourir à la loi sur le remboursement? Et comment les choses se passeraient-elles? N'est-ce pas l'une des mesures qui vous a permis d'obtenir des fonds pour deux ans?

**M. MacMillan:** Oui et non. Voici comment les choses se passent. Nous avons, dans notre dette de capital, un important montant d'argent sous forme d'obligations dues et qui figurent dans l'une des dernières pages du rapport annuel. Ces obligations arriveront à échéance à des dates prévues et chaque émission d'obligations doit être remboursée, d'une manière ou d'une autre. Il y a bien des années, nous avons remboursé cette dette en émettant de nouvelles obligations, mais il y a huit ou neuf ans, le service des finances de la Banque du Canada et la société ferroviaire ont décidé que, plutôt d'aller sur le marché rembourser ces obligations, il était préférable pour la finance du gouvernement en général, de procéder autrement. C'est que nos obligations portent la garantie du gouvernement et nous accaparons ainsi une partie de son marché. Donc, nous pourrions, à un moment donné, troubler le marché d'une façon ou d'une autre. Il a donc été résolu que les obligations seraient retirées de la circulation et remboursées en vertu des lois sur le remboursement, à mesure qu'elles arriveraient à échéance.

Il existe, depuis les débuts—c'est-à-dire il y a quelque 50 ans—une loi pour le remboursement, sous une forme ou sous une autre, qui a été adoptée par le Gouverneur en conseil et qui confère l'autorité de rembourser les obligations du Canadien national qui sont devenues échues, et les autres qui ont été émises par les sociétés qui nous ont précédés. Quand je dis que si nous n'avions pas eu cette loi, nous n'en aurions réellement ressenti aucun effet, c'est exact: pourvu que le gouvernement ait trouvé le moyen de procéder sans cette loi.

Les chemins de fer n'auraient pas pu rembourser la dette sans y avoir été autorisés. Mais ces lois sur le remboursement ont conservé une existence distincte; et au cours des 50 dernières années, il a été nécessaire, de temps à autre, soit d'augmenter le montant global qui pouvait être régi par une loi donnée, soit adopter une loi sur le remboursement. Ces lois ont plafonné le montant qui est réservé au remboursement des obligations arrivées à échéance. En d'autres termes, elles n'augmentent pas la dette, mais elles la changent.

**Le sénateur Grosart:** Monsieur le président, je ne suis pas membre du présent comité et je ne peux pas faire de motion, mais j'aimerais suggérer au président et au comité de direction d'essayer éventuellement, avec M. MacMillan, à trouver avec une explication que le comité pourrait discuter avec lui. Car il me semble que le comité ne peut pas faire beaucoup plus ici que de trouver une réponse pour les gouvernements et d'insister pour que nous sortions de la situation où nous nous trouvons actuellement, trois ans avant le moment d'échéance, surtout que le ministre des Transports a dit qu'il ne prendrait pas la loi



sous sa responsabilité parce qu'elle était *ex post facto* et était, pour employer ses mots, «un galimatias». Je crois que le présent comité pourrait vraiment aider dans cette affaire en parlant avec M. MacMillan, lorsqu'il en aura le temps, et en trouvant une solution qui pourra être présentée au gouvernement sous forme de recommandation venant du présent comité et du Sénat.

**Le vice-président:** Pouvez-vous suggérer quelque chose que nous pourrions incorporer à notre rapport?

**Le sénateur Grosart:** C'est-à-dire que je ne fais pas partie du comité.

**Le vice-président:** J'ignore quelle procédure nous pourrions bien adopter dans les circonstances. Je crois que c'est une bonne suggestion.

**Le sénateur Langlois:** Lorsque nous en serons au stade du rapport, nous pourrions probablement en reparler.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, je m'excuse auprès de mes collègues et de vous-même, mais je voudrais poser une question qui l'a déjà été à maintes reprises. Étant donné que je suis plutôt nouveau au comité, je ne crois pas qu'il soit contreindiqué de la poser en ce moment, puisque M. MacMillan prendra sa retraite dans une semaine. Si j'ai bien compris, Air Canada est une filiale du CN. Est-ce exact?

**M. MacMillan:** C'est exact, le CN possède les actions d'Air Canada.

**Le sénateur Graham:** Mis à part les avantages évidents découlant du fait qu'elles s'occupent toutes les deux de transport, croyez-vous qu'il soit avantageux d'une façon ou d'une autre de conserver ce genre de propriété?

**M. MacMillan:** Oui. Je crois que les deux sociétés réunies sont plus puissantes que si elles étaient indépendantes.

**Le sénateur Graham:** Attachez-vous de l'importance au fait que vous aurez deux successeurs?

**M. MacMillan:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Si j'ai bien compris, monsieur, vous étiez président, directeur général et directeur administratif.

**M. MacMillan:** Oui, je cumulais toutes les fonctions importantes.

**Le sénateur Graham:** Et maintenant comme successeurs vous avez un président et un directeur général qui est également directeur administratif?

**M. MacMillan:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Il y a deux ou trois ans, on a apporté les mêmes changements au sein d'Air Canada. Auparavant, elle comptait un président, un directeur général et un directeur administratif et maintenant elle a un président qui est directeur administratif et également un directeur général. Ce fait a-t-il, à vos yeux, quelque importance?

**M. MacMillan:** Je crois que je devrais signaler qu'en ce qui concerne le Canadien National, je suis très heureux que le gouvernement ait accepté ma recommandation, notamment de diviser ces deux postes. J'ai fait cette recommandation surtout à cause du fait que la nature des

fonctions à remplir à la tête de la société avait quelque peu évolué ces cinq ou six dernières années. A mon avis, les fonctions sont maintenant trop intenses pour être accomplies de façon appropriée par une seule personne. Cette situation résulte d'une vaste gamme de circonstances. A titre d'exemple, nous avons connu des périodes beaucoup plus intenses dans le cadre des négociations de travail. Auparavant, celles-ci représentaient une période relativement brève. A mon avis, cette situation a évolué de façon permanente. Je ne blâme personne. Je souligne simplement le fait que le temps nécessaire à la signature d'un contrat de travail valable est beaucoup plus considérable qu'il ne l'était auparavant.

Il y a également bien d'autres domaines qu'il faut nous occuper et qui ne posent des problèmes que depuis peu de temps. A titre d'exemple, il existe une activité très intense dans les diverses provinces au sujet des chemins de fer. Les sociétés ferroviaires ne sont pas, en ce moment, les plus populaires au Canada, et cette situation augmente considérablement le fardeau du directeur administratif.

Je pourrais mentionner bien d'autres domaines, notamment les comités parlementaires. Par le passé, nous comparaissons devant un comité parlementaire une fois par année, et les réunions duraient environ une semaine tandis qu'actuellement les comités parlementaires, particulièrement ceux de la Chambre des communes, se réunissent assez régulièrement. En décembre, je crois que j'ai été appelé à comparaître devant les comités de la Chambre des communes pendant environ trois semaines et peut-être un peu plus longtemps, et au cours de cette période, bien entendu, mon activité créatrice a été fortement réduite. J'entends par là le temps que j'aurais pu consacrer aux problèmes immédiats des chemins de fer. Ainsi j'avais suggéré qu'il faudrait diviser les fonctions et je crois qu'on a agi intelligemment.

**Le sénateur Graham:** Une dernière question. Par principe et du point de vue pratique, envisagez-vous, monsieur MacMillan, que le CN augmentera sa participation dans l'industrie hôtelière du Canada?

**M. MacMillan:** Comme vous le savez, cette question a été controversée dans certains cas. Il est très intéressant de noter que certains représentants du public encouragent fortement notre participation à l'industrie hôtelière tandis que bien des personnes y sont fortement opposées. J'ignore si cette expansion sera beaucoup plus grande, mais si nous ou la société en avons l'occasion—et je dois rappeler que je ne serai pas là à l'avenir de—contribuer au bien-être de la collectivité, la construction d'hôtels pourrait être indiquée. Nous en avons eu de nombreux exemples dans le passé. Je ne crois pas qu'on devrait nous empêcher d'exercer notre initiative.

**Le sénateur Benidickson:** Monsieur le président, il n'y a peut-être personne ici qui soit plus désireux que moi d'appuyer vos commentaires, tant pour complimenter M. MacMillan sur ses services à titre de principal chef du service administratif d'une de nos plus grandes industries, sinon la plus grande du Canada, que pour lui souhaiter une très heureuse et fructueuse nouvelle carrière à titre de retraité du CN.

Nous sommes de vieux amis. Nous avons fait notre Droit ensemble. Nous nous échangeons des cadeaux d'anniversaire parce que nos anniversaires tombaient le même jour. Il a été très intéressant, pendant les nombreuses années que j'ai passées dans ce champ d'activité, d'avoir eu le président du CN comme ancien confrère d'université; sans



compter que son homologue du Pacifique Canadien, l'ancien président du CP, qui a fréquenté la même faculté de droit, de même que le nouveau président.

M. MacMillan et moi-même sommes restés en excellents termes, malgré nos divergences d'opinion, en ce qui a trait surtout à la structure financière du CN et à ses politiques d'exploitation. Dans le Nord-Ouest ontarien, avant l'avènement du moteur diesel, je crois avoir défendu plus de points litigieux que tout autre député.

Nous sommes tellement en retard dans l'examen de l'état financier des chemins de fer, qu'il est évident que nous ne devrions pas retarder l'adoption de ce bill. Notre attention devrait porter plutôt sur ce que le sénateur Grosart a appelé l'amélioration possible de la loi actuelle. C'est l'état de cette loi qui nous crée des difficultés lorsque nous essayons de nous faire une juste idée de l'exploitation des chemins de fer du gouvernement.

J'aimerais aussi, avant d'adopter le bill, mieux me renseigner si possible, sur les résultats de la très importante réforme apportée à la structure du capital du CNR. Ici encore, j'ai pris part à cette réforme en 1952, à titre d'adjoint au Ministre des Transports.

Peut-être pourriez-vous inscrire au procès-verbal—parce que je suis parti en grande hâte et que je n'ai pas apporté les documents—le nom de la loi originale au sujet de certaines dettes, certains actifs et passifs qui avaient été un fardeau pour le CNR, qui se rapportaient en grande partie à des avoirs sans valeurs, et ainsi de suite. Une grande réforme a été effectuée aux termes de la Loi sur la révision du capital.

**M. MacMillan:** C'était la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada.

**Le sénateur Benidickson:** Pour simplifier les choses, et je crois que cela pourra être mis à la disposition du greffier après la réunion, je me demande si, en plus des appendices qui, je crois, ont été ajoutés à notre procès-verbal d'aujourd'hui, nous pourrions ajouter trois feuilles. Une serait appelée «la feuille du solde consolidé au 31 décembre» 1973. La deuxième s'intitule l'«État des revenus consolidés pour l'année se terminant le 31 décembre». La troisième, présentée sous forme de tableau, est intitulée «Source et affectation des fonds pour l'année se terminant le 31 décembre.»

Je me demande si le Comité consentirait à ce qu'on publie, en appendice aux procès-verbaux de cette réunion, de tels états pour la première année complète, suivant l'entrée en vigueur de la Loi de 1952 sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada. Ces feuilles ne prennent pas grand place.

**Le vice-président:** Honorables sénateurs, aimeriez-vous que ces états soient publiés en appendice du procès-verbal? Est-ce convenu?

**Le sénateur Langlois:** Avons-nous ce dernier document?

**Le vice-président:** Je ne sais pas.

**Le sénateur Langlois:** Qui va le fournir?

**Le vice-président:** Pouvons-nous l'obtenir?

**M. MacMillan:** Nous pouvons vous le faire, mais il nous faudra quelque temps.

**Le sénateur Benidickson:** Notre rapport ne sera pas prêt avant une semaine, de toute façon. J'avais ces renseigne-

ments à la portée de la main parce que j'en ai parlé lors de notre réunion de jeudi dernier.

Autre chose, monsieur MacMillan. Trois documents financiers nous ont été présentés au début de cette réunion; dans le premier, il s'agissait de 1,235,180,591 parts privilégiées du CN à 4 p. 100. Pourriez-vous me dire maintenant quels étaient les chiffres comparables pour ce que détenait le gouvernement du Canada à la fin de la première année d'exploitation complète des Chemins de fer Nationaux du Canada, après la mise en vigueur de la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada?

**M. MacMillan:** Oui, nous pouvons vous trouver ce renseignement. Quant à la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, il y a eu une émission d'actions privilégiées pour un grand total de \$736,385,405. Et en 1952, on en a émis encore pour \$18,486,540. L'addition de ces deux émissions vous donne le chiffre que vous cherchez.

**Le sénateur Benidickson:** Je ne veux pas que vous nous lisiez le montant des émissions pour toutes les années suivantes, mais pourriez-vous les publier en appendice de notre procès-verbal?

**M. MacMillan:** Certes. Je puis le faire à l'égard de chaque année depuis 1952.

**Le sénateur Benidickson:** Pour chaque année suivante?

**M. MacMillan:** Oui, sans doute.

**Le sénateur Benidickson:** Merci. Des intérêts ont-ils été versés au cours de l'une de ces années pour les actions privilégiées à 4 p. 100?

**M. MacMillan:** Oui.

**Le sénateur Benidickson:** Pourrait-on l'indiquer sous forme d'excédent et de déficit dans l'ensemble du tableau?

**M. MacMillan:** Je peux aussi vous en donner le montant pour les quatre années 1952, 1953, 1955, 1956.

**Le sénateur Benidickson:** Oui.

**M. MacMillan:** Nous pourrions appeler ces renseignements l'«Exposé A».

**Le sénateur Benidickson:** Dans le premier des trois états financiers présentés ce matin, il y a, en plus de la mention des actions privilégiées à 4 p. 100, d'autres articles qui figurent sous le titre général de «Avoir des actionnaires». L'un a trait à \$359,963,017 d'actions, sans valeur nominale. Ce montant est-il demeuré constant depuis la mise en vigueur de la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada?

**M. MacMillan:** On m'informe, sénateur, que ce chiffre a varié quelque peu, mais qu'à toutes fins pratiques, il est demeuré constant.

**Le sénateur Benidickson:** Le troisième article sous le titre «Avoir des actionnaires» s'intitule: Investissements gouvernementaux dans les chemins de fer du gouvernement canadien, \$428,396,779. Dans la mesure où c'est le même montant qui figure pour 1972, a-t-il à toutes fins pratiques, demeuré assez constant?

**M. MacMillan:** Il y a ici, je pense, un peu de fluctuation. Il a trait aux chemins de fer de l'Est, et nous le rapportons



surtout pour permettre qu'un chiffre correspondant soit rapporté dans les livres du Canada.

**Le sénateur Benidickson:** Monsieur le président et MM. les membres du comité, vous vous souviendrez qu'au cours de la dernière réunion du 18 avril, j'ai dit avoir lu, dans les journaux seulement, certaines informations concernant l'exploitation du Pacifique canadien pour l'année 1973. Depuis ce temps, j'ai reçu—comme tous les autres députés, je crois—un exemplaire du rapport annuel du Pacifique canadien. Au haut de la page 19 de ce rapport, sous le titre «Revenus ferroviaires», on a inscrit un poste pour des paiements gouvernementaux pendant l'année financière 1973, de \$49,732,000, par comparaison à \$30,367,000 pour l'année financière de 1972.

**Le vice-président:** Sénateur Benidickson, ces subsides ont-ils été versés par le gouvernement?

**Le sénateur Benidickson:** J'y arrive, monsieur le président. Je ne sais pas ce que cela signifie. M. MacMillan pourrait-il nous dire ce qu'il en pense, et peut-il nous fournir, pour les revenus ferroviaires du Canadien national pour 1973 et 1972, des chiffres similaires qui peuvent être qualifiés de «paiements gouvernementaux»?

**M. MacMillan:** Je serai heureux de le faire. Vous me pardonnerez, mais je n'aimerais pas avoir à expliquer les chiffres du CP, mais je puis vous donner nos chiffres correspondants.

**Le sénateur Benidickson:** Soit. Ils tombent sous le coup d'une loi qui n'est pas de trop ancienne, et en vertu de laquelle, après sa mise en application par la Commission canadienne des transports, afin de maintenir certains services au public, le gouvernement du Canada et les contribuables versent à l'une ou l'autre société de chemins de fer, suivant la même formule, certains paiements.

**M. MacMillan:** C'est exact, Sénateur Benidickson. En 1972, les recettes globales du Canadien National étaient de \$1,187,130,000. En 1973, elles étaient de \$1,325,466,000.

J'allais vous demander combien le gouvernement a payé sur cette somme.

**Le sénateur Benidickson:** Bien.

**M. MacMillan:** En 1972, nous avons reçu sous la rubrique «subventions fédérales», \$40,742,000. En 1973, nous avons reçu \$120,566,000. Or, la raison de l'augmentation sensible dans les deux cas, celui de Canadien Pacifique et le nôtre, en 1973 par rapport à 1972—et je me permettrai de dire que je ne crois pas que nous ayons réellement cet argent actuellement—est que ces deux comptes comprennent une somme qui doit nous être versée par le gouvernement en remplacement des augmentations des taux des transports des marchandises de 1973 qui n'ont pas été mentionnées. Dans le cas du CP, je pense que le chiffre en cause est de \$13 millions. Dans notre cas, le chiffre approprié est de \$27 millions. Les quelques \$120 millions comprennent donc ces \$27 millions qui représentent une subvention spéciale pour n'avoir pas augmenté les taux horizontaux du transport des marchandises et le reste des paiements sont ceux qui nous sont payables pour la continuité des services, etc, en conformité de la Loi nationale sur les transports. C'est exactement le même principe que celui qui est appliqué au Canadien pacifique.

**Le sénateur Grosart:** Cela comprend-il les voies de services?

**M. MacMillan:** Oui. Les pertes du service de passagers en sont de loin, l'élément le plus important.

**Le sénateur Forsey:** M. le Président, à propos de ce chiffre, je suppose que les quelques \$27 millions dont M. MacMillan a parlé, expliquent les \$120 millions et les \$93 millions qui figurent dans l'état que nous avons devant nous.

**M. MacMillan:** Oui, c'est exact.

**Le sénateur Benidickson:** J'aimerais parler de ce que j'appelle le second des trois documents financiers, l'état financier provisoire pour 1973, qui vous a été présenté ce matin et qui doit être mis en appendice aux procès-verbaux du comité; il s'intitule «résultat consolidé pour l'exercice clos le 31 décembre». En bas de cet état, se trouve un déficit de quelque \$21,324,000 pour 1973 en comparaison d'un déficit de quelque \$17,822,000 pour 1972. Pourriez-vous également annexer, comme table aux procès-verbaux du comité d'aujourd'hui une liste des déficits comparables pour les années suivant la Loi de 1952 sur la révision du capital?

**M. MacMillan:** Oui, nous serons heureux de le faire.

**Le sénateur Benidickson:** Ai-je raison de penser que, dans la discussion d'il y a quelques instants, lorsque le sénateur Grosart vous posait des questions, c'est ce genre de crédit que vous avez mentionné comme étant un crédit qui figure bien dans les prévisions budgétaires de chaque année et qui est voté à titre de coût du déficit des Chemins de fer nationaux du Canada?

**M. MacMillan:** C'est exact.

**Le sénateur Benidickson:** Monsieur le président, c'est tout ce que je voulais savoir de M. MacMillan, même si, vu que les Chemins de fer nationaux du Canada sont le seul actionnaire d'Air Canada, je me demandais quelles étaient vos intentions en ce qui concerne des enquêtes supplémentaires sur l'exploitation d'Air Canada, qui pour la première fois, a également déposé aujourd'hui des états sans certificat d'un vérificateur nommé par le Parlement.

**Le vice-président:** Je pense que nous pourrions terminer d'interroger M. MacMillan, si les honorables sénateurs n'ont plus de questions et demander à Air Canada de comparaître afin de pouvoir lui en poser. Voilà ce à quoi je pensais. Je suis entre vos mains. Si vous voulez faire autre chose, c'est à vous de décider.

**Le sénateur Benidickson:** Je remercie M. MacMillan, même au risque de me répéter car je puis assurer aux membres de ce Comité que je l'ai sans doute vu ici plus souvent que n'importe qui d'autre. Je le remercie des informations toujours courtoises qu'il a présentées à notre Comité.

**M. MacMillan:** Je me demande, monsieur le président, si je pourrais me montrer assez présomptueux pour répondre au sénateur et lui exprimer ma gratitude pour ses bonnes remarques ainsi que pour les gentilles allusions qu'il fait à notre longue amitié. Merci.

**Le sénateur Riley:** A propos, une fois de plus, du CNTL, monsieur le président, j'aimerais simplement poser une question à M. MacMillan—il peut aussi la passer à ses employés. J'aimerais parler du crédit intitulé «grains retenus» en bas du bilan. Ce chiffre est de \$3,904,937.81. Quelle en est la composition, que représente-il et pourquoi est-il



ici? Je ne suis pas comptable. J'aimerais seulement que l'on me donne des éclaircissements.

**M. MacMillan:** Je vais demander à M. Corner.

**M. Corner:** C'est l'état de l'exploitation cumulatif à la fin de 1973, moins les charges qui doivent être déduites du surplus gagné ou des gains accrus.

**Le sénateur Riley:** Merci. Merci, M. MacMillan.

**Le sénateur Langlois:** Maintenant, je propose que l'on demande à M. MacMillan de déposer, afin qu'il soit imprimé en appendice supplémentaire à nos procès-verbaux d'aujourd'hui, le résumé des remboursements effectués conformément à la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer nationaux du Canada, ainsi qu'une liste des obligations substituées en vertu de cette loi. Ces renseignements me sont fournis par le ministère des Finances. J'aimerais les montrer à M. MacMillan. Je ne sais s'il les a avec lui. Je pense que l'on devrait les ajouter aux renseignements demandés par le sénateur Benidickson. Nous aurions ainsi tous un ensemble de renseignements qui seraient très utiles pour le Comité.

**Le vice-président:** Oui, ce serait très utile.

**Le sénateur Benidickson:** Je pense que nous avons tous un jour été obligé de nous asseoir et que nous n'avons jamais plus eu l'occasion de reprendre la parole. Je pensais avoir conclu, mais comme cette réunion est moins guindée, j'aimerais encore dire qu'il serait utile d'avoir une autre table dans ces procès-verbaux assez étendus d'un comité sénatorial examinant cette question. Je voulais féliciter les parrains de cette mesure législative de cette année—à la Chambre des communes puisque j'en ai lu l'exposé, et le sénateur Langlois, qui a fait celui du sénat—pour ce qui à mon avis est une explication beaucoup plus vaste de ce bill de finances extraordinaire. Je fais, en particulier, allusion à l'insistance avec laquelle les deux parrains ont parlé de la somme qui a en définitive, été demandée sous forme de fonds requis, outre ce qu'ont engendré la dépréciation et d'autres moyens de réseau—même, pendant l'exercice pour lequel le projet de loi a été préparé. Je me demande si on pourrait également fournir des tableaux pour la même période d'exercices.

**M. MacMillan:** M. Corner me dit que c'est très possible mais que cela prendra quelque temps. Nous serons heureux de le faire.

**Le vice-président:** Très bien.

**Le sénateur McElman:** Monsieur le président, j'aimerais dire à M. MacMillan que je viens de Fredericton, seule capitale du Pays qui n'a pas de service de passagers direct auprès du CN ni du CP. C'est une distinction.

**Le sénateur Grosart:** Ils viennent aussi près qu'ils l'osent!

**Le sénateur McElman:** J'aimerais attirer l'attention du témoin et des représentants du CN sur cette petite murale au-dessus de la porte de l'ouest, murale que beaucoup d'employés du CN des Maritimes diraient être une indication ou peut-être même un symbole du matériel roulant que nous avons encore dans la division de l'Atlantique. J'allais, en détail, parler avec lui du fait que les deux compagnies de chemin de fer ne fournissent, par exemple, pas à l'industrie des pommes de terre un bon matériel roulant afin de faire parvenir son produit en bonne condi-

tion sur les marchés. Je devrais peut-être, étant donnée l'heure tardive attendre une autre occasion et un autre débat. J'ai une question précise que j'aimerais poser M. le président, mais elle touche Air Canada, et je pourrais peut-être attendre.

**Le vice-président:** Peut-être devriez-vous attendre, et si nous pouvions en terminer bientôt avec le CN, nous pourrions passer immédiatement à Air Canada. Et si nous n'avons pas terminé, nous pourrions peut-être nous réunir cet après-midi à la sortie du Sénat, mais nous en parlerons plus tard.

**Le sénateur Langlois:** A cet égard, monsieur le président, même si je n'ai pas eu l'occasion d'en parler au chef de l'opposition, pourrions-nous nous entendre pour suspendre les travaux du Sénat vers trois heures afin de permettre à notre comité de se réunir de nouveau?

**Le vice-président:** Je voulais vous demander ainsi qu'au sénateur Grosart de me rencontrer après la réunion afin de voir si nous pourrions nous réunir vers 3 h 30 ou 4 heures.

**Le sénateur Langlois:** Peut-être que le Sénat pourrait, à cette fin, suspendre ses travaux vers environ 3 heures.

**Le sénateur Grosart:** Je ne suis pas en mesure de parler au nom du chef de l'opposition, mais je servirai d'intermédiaire.

**Le vice-président:** Nous pourrions nous rencontrer tous les trois après la réunion, et les représentants d'Air Canada pourraient demeurer sur les lieux et nous leur communiquer les arrangements pour cet après-midi.

**Le sénateur Molgat:** Monsieur le président et monsieur MacMillan, je suis désolé de n'avoir pu assister à la réunion dès le début et il se peut que la question que j'ai en tête a déjà été posée. J'assistais à une réunion du Comité de l'agriculture. Vous avez mentionné, monsieur MacMillan que vous vous étiez rendu compte que les sociétés ferroviaires n'étaient pas toujours populaires, et je me doutais bien qu'une telle situation existait. Par contre, après avoir écouté les représentants du syndicat national des cultivateurs, je constate que la situation est réellement beaucoup plus grave que vous pouviez l'imaginer.

**M. MacMillan:** Si vous me permettez d'intervenir, on vous a donné cette impression.

**Le sénateur Molgat:** Ce qui me préoccupe, c'est la politique adoptée par le CN au sujet de la disponibilité du matériel roulant pour le transport du grain. A titre d'exemple, ce matin on nous a informé que l'année dernière quelque 25,000 wagons étaient affectés au transport du grain et que cette année on n'en compte que 22,000. On a donné bien des exemples concernant le service extrêmement lamentable assuré au cours de l'hiver dernier et on a cité des propos du président et du commissaire en chef de la Commission canadienne du blé au sujet du défaut de livraison dans les délais prescrits. D'autre part, nous savons que le gouvernement canadien a dû, il y a deux ans, acheter 2,000 wagons à trémie précisément en vue du transport du grain et encore une fois cette année, il a annoncé qu'il allait en acheter 4,000. Quelle est la politique de la société ferroviaire à cet égard? Désire-t-elle ne plus s'occuper du matériel roulant et en laisser le soin au gouvernement?

**Le sénateur Benidickson:** Parlez-vous également des locomotives?



**Le sénateur Molgat:** Non, je ne m'intéresse en ce moment qu'aux wagons à trémie car de toute évidence le gouvernement ne s'occupe pas de locomotives. Nous nous sommes donc maintenant engagés à fournir 6,000 wagons à trémie. Quelle est la politique de la société ferroviaire à cet égard?

**M. MacMillan:** De toute évidence, je ne peux parler que de la politique du Canadien National. Par contre, je peux affirmer de façon fort catégorique que toutes les allégations concernant des sabotages effectués par le Canadien National dans le cadre du transport du grain sont totalement inexactes. Nous avons affecté au transport du grain un aussi grand nombre de wagons que nous fournissions habituellement. Nous disposons d'environ 12,000 wagons et nous les avons affectés à cette tâche. Il nous est impossible de préciser chaque jour le nombre de wagons situés à un endroit donné, mais l'objectif est de fournir 12,000 wagons. Nous disposons du même nombre de wagons au cours de l'hiver 1972-1973, mais la différence fondamentale entre la situation qui s'est produite l'hiver dernier et celle de l'hiver précédent, et vous êtes beaucoup plus au courant que moi à ce sujet, c'est que nous avons connu le pire hiver jamais enregistré et dans le cas de nombreuses lignes d'embranchement, particulièrement en Saskatchewan, au cours de tout l'hiver de 1972-1973, nous avons dû déblayer quelques centaines de milles de voies et dépenser des sommes relativement peu importantes à cet égard, mais cette année nous avons dû déblayer des milliers de milles de voies. En Saskatchewan, il existe des embranchements à moins qu'ils n'aient été dégagés au cours des trois ou quatre jours précédents et je ne crois pas qu'il l'ont été où les amoncellements de neige atteignaient 16 et 18 pieds de haut, et les wagons étaient totalement enterrés. Un de nos petits convois a été complètement enterré, et il n'y avait aucune façon de le tirer de cette impasse. Non seulement la neige était lourde, mais les vents étaient forts. Comme vous le savez, la neige dans les Prairies est très sèche et lorsqu'elle est tassée par le vent, on peut marcher ou se promener en bulldozer sur les amoncellements de neige et en conséquence lorsqu'on se sert d'un chasse-neige, on doit procéder avec beaucoup de prudence car autrement il déraillera et circulera sur la neige elle-même. Voilà ce qui s'est produit. Ainsi les histoires horribles que nous entendons au sujet des chemins de fer qui ont, de leur propre gré, abandonné la partie, sont complètement fausses. Il s'est produit des cas dans les Prairies, et il s'en produit encore, où nous ne pouvions pas assurer le transport, mais ce n'était pas à cause des principes de gestion qu'une telle situation s'est produite. Il s'agissait simplement de lutter contre les intempéries. La Commission canadienne du blé a été réaliste et elle a admis que dans certains cas, elle a vraiment mal utilisé notre matériel roulant et qu'elle nous avait demandé de transporter du grain à partir d'endroits où nous pouvions nous y rendre sur la voie principale.

En fait, je désire répéter que nous n'avons en aucun temps saboté l'industrie du grain. Je viens moi-même des Prairies et si quelqu'un peut comprendre les répercussions de cette situation, à mon avis, c'est bien moi. J'ai réussi d'une façon ou d'une autre à fournir les wagons pour le transport du grain.

Outre les forces que j'ai mentionnées, nous avons connu d'autres situations anormales l'hiver dernier. A titre d'exemple, ces dernières années, nous avons utilisé pour le transport du grain nos propres wagons à trémie qui servent au transport de la potasse dans les périodes normales de pointe, deux fois par année. Par contre, cette année,

cette industrie n'a connu aucun ralentissement et c'est pourquoi nous n'avons pas pu obtenir les wagons pour les affecter au transport du grain. Nous avons assez bien rempli nos obligations à l'égard de la Commission canadienne du blé. Peut-être que nous avons été quelque peu à court de wagons, mais il ne s'agissait pas d'une situation alarmante.

Je ne connais moi-même aucun cas où des navires ont été retenus au cours de l'hiver dans le port de Vancouver dans l'attente de cargaisons, à cause d'un défaut de livraison de notre part. De fait, la plupart du temps, bien des wagons remplis de grain attendaient d'être déchargés.

Je peux discuter longtemps, de cette question, car j'y ai beaucoup réfléchi. Le transport du grain est une entreprise fragmentée, et c'est l'une des causes des difficultés que rencontre d'abord le cultivateur qui ensemence ses champs et ne sait pas s'il aura ou non une bonne récolte jusqu'à ce que le temps de la moisson arrive. Ensuite la vente de ses produits découle d'un choix très personnel et, le contrôle de la Commission canadienne du blé n'intervient que lors de la vente.

Il y a un an maintenant nous disposions d'une foule de moyens pour transporter le grain. Nous avons loué quelques milliers de wagons aux États-Unis ainsi que les locomotives nécessaires, mais la région des Prairies que nous desservions n'avait que peu de grain à vendre ou à transporter. Voilà comment la situation se présentait, et il n'y avait aucune façon d'accélérer le processus. Il y en avait tout simplement pas assez.

Dans une région de la province, il se pose le problème du classement, car le grain est humide et on doit le faire sécher et on le mélange avec des céréales et des catégories de grain que la Commission canadienne du blé ne désire pas transporter à ce moment-là. Le même cycle se produit encore une fois aux élévateurs terminaux à Lakehead et à Vancouver et de façon moins importante, à Churchill et à Prince Rupert. Par contre, nous disposons très souvent de wagons contenant deux ou trois millions de boisseaux de grain, mais il ne s'agit pas de la catégorie de grain et de céréale désirée. Je ne blâme personne pour cette situation mais je signale tout simplement qu'il s'agit d'une entreprise fragmentée et qu'il est très difficile de mettre le doigt sur la véritable cause des problèmes qui se posent à un moment donné.

**M. Hopkins:** Êtes-vous maintenant aux prises avec de sérieuses difficultés à cause des inondations?

**M. MacMillan:** Oui. La ligne principale a été hors d'usage pendant quelques jours et nous avons dû utiliser des chevalets. La ligne du CP est tout à l'ouest de Moose Jaw et les lignes secondaires poseront des difficultés à certains endroits. Quoi qu'il en soit, j'ai essayé de montrer qu'il ne s'agit pas de sabotage.

**Le sénateur Molgat:** Je reconnais que vous avez eu à faire face à des problèmes cet hiver; mais, d'autre part, on dira que les routes de l'Ouest ont été bien entretenues et que les autobus scolaires étaient au poste tous les jours. Je sais que c'est différent; les routes sont utilisées tous les jours tandis que les lignes secondaires ne le sont pas; en ce qui concerne le mouvement du grain—et je cite ici ce que le Syndicat des cultivateurs a dit dans son mémoire—on prétend que . . .s.

**Le sénateur Grosart:** M. le président, je ne suis pas membre du comité et je ne sais si j'ai le droit d'invoquer le Règlement, mais je doute beaucoup qu'il soit possible de



présenter un document qui n'a été remis à un autre comité que ce matin. Habituellement, on ne cite pas un document qui n'est pas disponible. Je soulève la question, car il me semble que le Règlement ne permet pas de discuter d'un mémoire présenté à un autre comité ce matin par le Syndicat national des cultivateurs ou quelqu'un d'autre.

**Sénateur Molgat:** Si vous me permettez de terminer, vous verrez qu'il n'est pas question du mémoire. Je cite une déclaration faite devant un autre comité le 10 avril.

**Sénateur Grosart:** Cela ne fait aucune différence.

**Sénateur Molgat:** Ce document était certainement disponible le 10 avril.

**Sénateur Langlois:** Vous pourriez poser une question sans vous reporter à ce document.

**Le vice-président:** Oui, vous pourriez poser une question sans vous y reporter.

**Sénateur Molgat:** On prétend qu'il y avait 15 navires à Vancouver et que 11 autres devaient arriver cette semaine là. Ma question a trait à la politique des chemins de fer concernant l'achat de matériel roulant destiné au transport du grain. Je parle de 6,000 wagons-trémies qui, à mon avis, sont la responsabilité des chemins de fer.

**M. MacMillan:** Vous me demandez en réalité d'expliquer une politique gouvernementale et je ne suis pas sûr de pouvoir le faire. Les 2,000 premiers wagons ont été commandés, je suppose, pour aider les chemins de fer à acheter le matériel nécessaire pour le transport du grain. Vous connaissez toutes les répercussions du tarif du nid-de-corbeau et ce qui s'y rattache. Les chemins de fer ont toujours dit que le transport du grain ne leur rapporte rien et qu'ils y perdent, au contraire.

Le fait est que le Canadien national—et je ne parle que de lui—est parvenu à transporter sa part de grain. On se rappellera que depuis qu'on a commencé à produire du grain au Canada, les terres adjacentes aux lignes du Canadien pacifique ont habituellement représenté la plus grande partie de la récolte nationale. La proportion est d'environ 45 et 55 pour cent. Cette proportion ne vaut plus pour les dernières années, et, de fait, nous avons transporté plus de grain depuis le début de l'année récolte, soit le 1<sup>er</sup> août dernier, que le Canadien pacifique. Des 2,000 wagons qui ont été mises en service, nous en avons reçus plus de 900; le Canadien pacifique a reçu les autres, car on a procédé suivant l'ancienne proportion. En utilisant les wagons-trémies destinés à la potasse, dont j'ai parlé tout à l'heure, et d'autre matériel, nous avons pu assurer le transport. Nous avons actuellement, environ 12,000 wagons.

**Sénateur Molgat:** Les chemins de fer affectent-ils le même nombre de wagons au transport du grain ou si ce nombre varie?

**M. MacMillan:** A toutes fins pratiques, nous maintenons la même capacité de transport. J'emploie cette expression, car le grain a toujours été transporté au Canada dans de petits wagons couverts, des wagons de 40 tonnes. Un wagon-trémies couvert peut aujourd'hui contenir une fois et demie ce que contenait autrefois un wagon; nous parlons donc ici d'équivalents. Notre matériel destiné au transport du grain se composait en partie de vieux wagons couverts mis de côté parce qu'ils étaient vieux et endommagés. Vers la fin de l'été dernier, nous avons commencé à les réparer en vue de les utiliser pour le transport du

grain. Nous avions 1,200 wagons, nous en avons maintenant plus de 1,400. Normalement, ils auraient été bons à mettre à la ferraille. Étant donné les pressions, nous les avons remis en service. J'estime que le Canadien national a fait sa part pour assurer le transport du grain.

**Sénateur Langlois:** Comment se fait l'allocation des wagons trémies couverts au CN et au CP?

**M. MacMillan:** L'approvisionnement—je ne sais comment vous diriez. J'ai essayé de savoir s'il y avait ou non un bail. Je crois qu'il n'y en avait pas. Les wagons nous étaient tout simplement alloués; nous devons les entretenir et les faire fonctionner.

**Sénateur Langlois:** Aucuns frais de location?

**M. MacMillan:** Non.

**Sénateur Cameron:** Ma première question faisait suite à celle que le sénateur Molgat a posé sur le manque de wagons couverts et on y a répondu. Mais j'ai ici une note sur les prévisions et un nombre additionnel de wagons couverts. Je me demande si ces besoins sont prévus suffisamment à l'avance. Je dois dire que je m'inquiète du fait que le gouvernement alloue des wagons sans exiger de frais de location; nous créons ainsi un précédent fort dangereux. Continuerons-nous à le faire? Que prévoyez-vous?

Deuxièmement et toujours au chapitre des prévisions—si je comprends bien, étant donné que les wagons couverts sont plus grands, nous nous rendons compte que les terre-pleins ne sont pas suffisamment en bon état. Il me semble qu'on aurait dû prévoir l'utilisation de wagons couverts plus lourds et améliorer les plate-forme.

**M. MacMillan:** C'est un sujet nouveau et très intéressant. Il y a dix ou quinze ans, les chemins de fer de l'Amérique du nord ont adopté pour le matériel une théorie différente de celle du reste du monde. Ils ont opté pour du matériel roulant pouvant contenir des chargements très importants, jusqu'à, je crois, 263,000 livres, comparativement à l'ancien wagon couvert dont nous parlions il y a un instant, et dont la charge était de 80,000 livres.

C'était une conséquence directe de l'évolution technologique et de l'avènement de la locomotive diesel-électrique, qui offre une très grande traction et se prête admirablement au mouvement massif d'un seul train. Dans la plupart des cas, la traction est placée à l'avant du train, mais la technologie permet de la répartir à l'avant et à l'arrière et à tous les trente ou quarante wagons. On y est arrivé en cherchant la meilleure façon de procéder.

C'est à cette époque que sont apparus les trains composés de wagons identiques, chargés exactement de la même façon et voyageant de façon régulière entre des points A et B, pour revenir vides. Tout le monde a cru que c'était le début d'une ère nouvelle; mais nous nous sommes rendu compte qu'à la longue cela endommageait les rails étant donné la combinaison des forces, qui ont maintenant été plus ou moins isolées. L'American Association of Railroads a choisi le Canadien national pour faire des recherches à ce sujet.

Nous avons découvert que la pesanteur et la vitesse avaient un rôle à jouer, mais que le facteur supplémentaire le plus important était la répétition de forces provenant de l'utilisation des mêmes wagons voyageant dans la même direction sur les mêmes rails. Nous avons dû essayer de varier la vitesse, les charges pour empêcher la



force de toujours s'exercer au même endroit, chaque fois que passe un wagon.

Peut-être est-ce une erreur d'avoir opté pour des grands wagons et nous nous demandons sérieusement si nous ne devrions pas revenir aux wagons moins lourds.

**Sénateur Riley:** Ne pourrait-on pas surmonter ces difficultés en répartissant la charge dans chaque wagon?

**M. MacMillan:** Le grain est presque tout chargé mécaniquement. Mais il peut s'agir de charbon, de minerais de fer, de potasse ou de roche phosphorique, de sable, de gravier, de produits pétroliers, d'huile, de pétrole non rectifié, de gazoline. Je le répète, nous avons peut-être fait erreur. Nous sommes à étudier la question sérieusement.

**Sénateur Cameron:** Si je comprends bien, presque tous nos élévateurs des Prairies sont également désuets.

**M. MacMillan:** C'est exact, beaucoup d'entre eux le sont.

**Sénateur Cameron:** Les élévateurs comptent pour beaucoup dans l'approvisionnement en grain.

**M. MacMillan:** C'est exact.

**Sénateur Cameron:** C'est un sujet dont on pourra parler plus longuement.

Mais j'aimerais, M. le Président, aborder une question qui, à mon avis, se rattache de près à un autre sujet. Je voudrais proposer au Comité d'étudier le rôle que joue la technologie nouvelle dans le secteur du transport. Cette question se rapporte en partie à Air Canada, mais nous nous sommes engagés, je crois, à dépenser des milliards de dollars pour la construction de nouveaux aéroports: l'un, à Sainte-Scholastique, près de Montréal et l'autre, à Pickering en Ontario. À mon avis, nous devrions étudier la validité d'une telle décision, car, dans de nombreux pays, la solution aux problèmes du transport n'est pas l'avion mais le train, léger et rapide. J'ai l'impression, à ce sujet, peut-être ai-je tort, que le Canada n'est pas en faveur des trains légers et rapides comme moyen de transport de l'avenir. Le rapido n'est certainement pas la solution. Il se déplace à une vitesse de 90 milles à l'heure; à mon avis, c'est pas suffisant; cependant, je crois comprendre la raison de tant de lenteur. Si nous voulons atteindre la vitesse nécessaire, il nous faut utiliser un train du genre de ceux qui viennent du British Rail Research Centre dans le nord de l'Angleterre, à Derby, et qui font du 115 à l'heure. Certains trains européens et japonais font de 130 à 150 milles à l'heure. Le Rapido est donc déclassé. Ce n'est peut-être pas tant la faute du train que celle des installations qui ne lui permettent pas de rouler sur une voie unique.

**Le vice-président:** Sénateur Cameron, vous aurez la chance d'étudier cette question lors de la conférence sur l'avenir qui aura lieu dans quelques mois.

**Sénateur Cameron:** C'est exact, mais je crois qu'il nous faudra étudier cette question avec M. MacMillan, car elle est très importante du point de vue économique.

**Le vice-président:** Mieux vaut alors prier M. MacMillan de demeurer avec nous.

**M. MacMillan:** Il me fera plaisir de revenir en temps opportun.

**Sénateur Cameron:** Cette discussion est très importante pour les chemins de fer et Air Canada, car à mon avis, s'il

s'agit d'une distance de 300 ou 400 milles, la solution se trouve dans le train léger et rapide, et non dans l'avion.

**Le vice-président:** Votre département de la recherche n'a-t-il pas étudié cette question, M. MacMillan?

**M. MacMillan:** Je pourrais vous en parler pendant deux jours entiers, vous entretenir de tous les trains au monde. Le Rapido est un train conventionnel, il n'a pas d'égal au monde. Il ne faut pas oublier qu'il est soumis à d'importantes restrictions; l'une d'entre elle est qu'il doit freiner à l'approche de passages à niveau et il y en a 400 entre Toronto et Montréal; le train Hokaido dont vous avez parlé roule sur une voie spéciale qui, en fait, n'a pas de courbes.

Il n'y a presque pas de courbes. On a même réussi à supprimer les côtes. Le train japonais est unique en son genre; il fait la navette entre Tokyo et Osaka. Sa vitesse moyenne est 125 milles à l'heure. Il fait du bon travail. La voie a coûté \$1,100,000,000; du point de vue technologique, l'équipement n'a rien d'extraordinaire.

**Le vice-président:** Quel est le coût au mille?

**M. MacMillan:** Je crois qu'il y a en tout 330 milles. Vous n'avez qu'à diviser \$1,100,000,000 et vous obtiendrez 3,750,000 dollars du mille.

Je crois que le train le plus perfectionné voyageant sur une voie conventionnelle est le turbo faisant la navette entre Montréal et Toronto. S'il se déplace bien moins vite que le train japonais, c'est qu'il doit freiner à l'approche des passages à niveau.

**Le vice-président:** M. MacMillan, vous devrez comparaître de nouveau devant le Comité.

**Le sénateur Langlois:** J'aurais une petite question à poser, mais j'aimerais d'abord donner quelques explications. Il y a deux ans, je me suis rendu à Washington en compagnie d'un groupe de parlementaires d'Ottawa pour étudier les problèmes de transport qui s'y posent. Nous y avons rencontré beaucoup de gens ayant les mêmes intérêts que nous. Il s'agissait en grande partie d'employés d'Amtrak. On nous a dit, au cours des entretiens, qu'ils ont eu à faire face à ce qu'ils appellent des déraillements permanents—l'équipement a été si longtemps négligé dans les gares de triage que les plates-formes n'étaient pas du tout en bon état. Il s'agissait des problèmes du Penn Central. Avons-nous ce genre de problème au Canada?

**M. MacMillan:** Pas que je le sache. Le président d'Amtrak est un vieil ami: je le connais très bien.

**Le vice-président:** Il est maintenant plus de 12 h 30. S'il n'y a pas d'autres questions, nous suspendrons nos travaux et nous entendrons cet après-midi les représentants d'Air Canada. Devrions-nous demander à des représentants du CN de venir?

**Le sénateur Cameron:** Si M. MacMillan pourrait venir, il nous serait très utile.

**Le vice-président:** Nous savons tous que M. MacMillan a beaucoup de travail. J'aimerais qu'il reste; mais si ce n'est pas nécessaire...

**Le sénateur Grosart:** Pourrions-nous demander à M. MacMillan de rester?

**M. MacMillan:** Je dois être à Montréal à 17 h30. Si vous ne vous réunissez pas avant 15 heures, il me faudra quitter



peu après le début de la séance. Si le Comité doit entreprendre l'étude dont nous avons parlé, j'aimerais revenir.

**Le vice-président:** Merci.

**Le sénateur Grosart:** Il faudrait que le président, par une résolution du Sénat à cet effet, remette cette question entre les mains du Comité qui l'étudiera. Peut-être pourrions-nous lui remettre tout le problème du CN, en général. Le Comité n'a pas à se limiter à l'étude de ce bill en particulier, pourvu qu'il ait un mandat du Sénat.

**Le sénateur Cameron:** J'allais le proposer. Nous pourrions demander au Sénat de remettre toute cette question entre les mains du Comité.

**Le vice-président:** Merci M. MacMillan. Nous vous offrons une fois de plus tous nos meilleurs vœux.

A quelle heure le Comité devrait-il se réunir cet après-midi?

**Le sénateur Langlois:** Je propose que nous suspendions nos travaux jusqu'à environ 15 h 30.

Le Comité suspend ses travaux.

Reprise à 15 h 30.

**Le sénateur Maurice Bourget (vice-président)** occupe le fauteuil.

**Le vice-président:** Honorables sénateurs, nous poursuivons l'étude du bill C-5. Cet après-midi nous recevons comme témoin M. Claude Taylor, vice-président des affaires publiques, Air Canada et M. Michael Cochrane vice-président, finances. Sans plus tarder, je demanderais aux honorables sénateurs d'interroger nos témoins. Voudriez-vous commencer par Air Canada?

**Le sénateur McElman:** M. Taylor, d'un natif du Nouveau-Brunswick à un autre, je remarque qu'il y a plusieurs années, le Viscount comportait deux classes: une première et classe économique. Depuis quelque temps, il n'y en a qu'une. Vous avez sans doute dû vérifier s'il serait économique qu'il en soit ainsi du DC-9, surtout s'il s'agit de courtes distances. Dans le cas du DC-9, pourquoi maintenir la première classe quand tous les sièges pourraient être occupés s'il n'y avait que la classe économique?

**M. Claude I. Taylor, vice-président, Affaires publiques, Air Canada:** Sénateur, d'un natif du Nouveau-Brunswick à un autre, permettez-moi de dire que le Viscount cessera d'être utilisé au printemps. Nous avons quelques DC-9 qui ne servent que pour de courtes distances et qui n'ont qu'une classe. Si je me souviens bien, nous avons six de ces appareils qui, en principe, assure le service entre Toronto et la Colombie-Britannique et, à l'occasion, entre Ottawa et Toronto et Ottawa et Montréal. Dans ces DC-9, il n'y a que la classe économique.

Pour ce qui est de la rentabilité de ces DC-9 que l'on dit plus spacieux et où l'on trouve une première classe et une classe économique, le nombre de sièges de première classe a été réduit à mesure que la demande a augmenté pour la classe économique. A la demande du public, nous avons tenté de maintenir un service de première classe, quoi qu'il s'agisse d'un très petit pourcentage, dans le cas de la plupart des vols. Quand le Viscount, qui était le seul à desservir certaines routes, a subi des modifications, je me rappelle que nous avons été sévèrement critiqués, parce que certains vols ne comportaient pas de service de première classe. Je crois que vous avez raison; dans la plupart des

cas, la classe économique est beaucoup plus en demande. En ce sens, il est beaucoup plus avantageux pour nous de fournir un appareil où il n'y aurait qu'une classe, pourvu que nous soyions en mesure de répondre à la demande du public. Cependant, le service de première classe demeure en demande, mais de moins en moins, pour la plupart des vols.

**Le sénateur McElman:** Si tout l'espace d'un DC-9 était consacré à la classe économique, l'appareil rapporterait-il plus, ou moins, que si quelques sièges étaient réservés à la première classe?

**M. Taylor:** Si l'appareil ne compte le nombre de sièges de première classe que nous avons actuellement, en supprimant la première classe, vous ne pouvez, en principe, qu'ajouter une rangée de sièges à la classe économique. En somme, vous remplacez dans un DC-9 quatre sièges de première classe par cinq de classe économique. En Amérique du Nord, le prix d'un billet de première classe est 145% plus élevé que celui d'un billet de classe économique; cette disposition de siège ne nous rapporte donc pas tellement plus.

**Le sénateur McElman:** Vous parlez d'une rangée de sièges?

**M. Taylor:** C'est exact.

**Le sénateur McElman:** Je parle de tout l'appareil.

**M. Taylor:** Nous n'avons que trois rangées, je crois, dans la version allongée du DC-9. Si nous les remplaçons, nous ne pourrions obtenir quatre rangées en classe économique; autrement dit, il n'y a pas suffisamment d'espace pour installer quatre rangées; pour ce faire, il faudrait réduire l'espace actuelle de 32 pouces en classe économique. Dans le DC-9, je crois qu'il s'agit de 36 pouces en première classe et de 32 en classe économique; il n'y a que quatre pouces de différence de sorte que vous n'obtiendriez pas suffisamment d'espace en supprimant ces trois rangées; vous n'obtiendriez qu'environ 12 pouces et vous en perdriez 32 en essayant d'ajouter une rangée. Il y a si peu de sièges en première classe que vous ne pouvez espérer obtenir une rangée supplémentaire; vous n'obtenez que cinq sièges au lieu de quatre.

**Le sénateur Langlois:** Quelle est la différence entre les frais de fonctionnement du DC-9 ordinaire et ceux de la version allongée?

**M. Taylor:** Le coût à l'heure diffère un peu. Quant aux sièges, il y en a 94 au lieu de 72; je crois que c'est là la différence entre les deux appareils. Le coût à l'heure est légèrement différent, mais le coût par siège au mille est sensiblement le même.

**Sénateur McElman:** Je pose la question, car on m'a laissé entendre que l'espace gagné en enlevant la cloison, plus l'espace supplémentaire, permettraient d'ajouter une rangée de sièges.

**M. Taylor:** Je crois—sauf erreur—qu'il faudrait de plus modifier l'office située à l'avant de la première classe pour ajouter une autre rangée de sièges.

**Le sénateur McElman:** Pour ce qui est du parcours des Maritimes, j'ai remarqué qu'on a tendance à remplacer la première classe par la classe économique, surtout pour les derniers vols quittant Montréal pour l'est; la classe économique est habituellement complète et il reste souvent des



sièges libres en première, ou l'on ne trouve parfois que deux ou trois passagers.

Il y a autre chose que j'aimerais mentionner, même si elle ne se rattache peut-être qu'indirectement à votre financement. En première classe, on offre deux consommations gratuites à chaque passager. Pour ma part, je ne voyage pas en première classe, sauf quand j'y suis forcé.

**Le sénateur Riley:** Dans ce cas, vous acceptez les consommations.

**Le sénateur McElman:** J'allais le dire, sénateur Riley. Je vous remercie de l'avoir mentionné. Quand les consommations sont gratuites, je les accepte c'est naturel. Je dis c'est naturel, car il m'arrive de prendre un verre.

**Le sénateur Langlois:** Je ne crois pas que vous puissiez parler de consommations gratuites quand cela vous coûte 45 p. 100 de plus pour les obtenir.

**Le sénateur McElman:** Une chose que je trouve désagréable et dont j'ai été témoin—je ne parle pas en particulier des vols desservant les Maritimes, puisque je l'ai constaté ailleurs—c'est que beaucoup de passagers de première classe sont résolus à compenser la différence du prix de leurs billets en se tapant des consommations. J'ai vu, par exemple, un homme et une femme, probablement son épouse, accepter deux consommations chacun; mais c'est la même personne qui consomme les quatre; elle se retrouve un peu éméchée. J'ai vu des cas où aucun effort n'a été fait pour empêcher ce genre de chose. Trop souvent, ces passagers dérangent les autres occupants de la cabine.

**Le sénateur Riley:** Comme le savez-vous si vous ne voyagez pas en première classe?

**Le sénateur McElman:** A plusieurs reprises, le sénateur Donald Smith et moi-même avons occupé des sièges de la première rangée en classe économique et nous avons été témoins de ce genre de chose. Je me demande si Air Canada ne devrait pas repenser sa politique à ce sujet.

**M. Taylor:** Cela préoccupe le personnel volant, non seulement dans la première classe où les consommations sont gratuites, mais aussi dans les autres cabines où, moyennant une certaine somme, les passagers peuvent obtenir les quatre consommations en question.

**Le sénateur McElman:** En première classe, on encourage les gens.

**M. Taylor:** C'est vrai. C'est une des choses qui nous préoccupe et dont il faut tenir compte dans l'entraînement du personnel volant. Nous faisons l'impossible sans pour autant harasser les passagers. La durée du vol d'un DC-9 permet habituellement de boire deux consommations si vous buvez à un rythme normal et quatre si vous buvez vite. Ce qui nous préoccupe, ce sont les vols plus longs. L'équipage essaie de raisonner le client, quand c'est possible, mais, bien sûr, dans la plupart des cas le client a le dernier mot.

**M. E. Russell Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire:** Le client a toujours raison!

**Le sénateur McElman:** Pas vraiment.

**M. Taylor:** Nous avons eu peu d'incidents de ce genre.

**Le sénateur Langlois:** Cela ne se produit que sur les vols à l'est du Québec!

**Le sénateur Molson:** J'aimerais reprendre la question du sénateur McElman: dans le cas d'Air Canada, le traitement des passagers de première classe semble se résumer en grande partie aux consommations. A certains endroits, il y a les salons Maple Leaf dont l'atmosphère est très agréable. Cependant, les passagers de la première classe sont les derniers à recevoir leurs bagages. Dans certains endroits on trouve une affiche qui se lit «Détenteurs de billets de première classe»; et on se retrouve à la fin de la file. Que je sache, rien ne justifie un tarif plus élevé, sauf les consommations gratuites et peut-être les repas. Il me semble qu'il y a beaucoup d'améliorations à apporter quant aux bagages; il faudrait veiller à ce qu'ils ne se perdent pas et, le cas échéant, veiller à ce qu'ils n'arrivent pas les derniers. On pourrait s'assurer qu'il ne manque aucun confort; si le prix des billets est beaucoup plus élevé pour le même vol, vous pourriez faire plus pour les passagers que de leur servir des consommations gratuitement.

**M. Taylor:** Le principal avantage des passagers de première classe est qu'ils ont de meilleurs sièges. J'admets que dans le cas du DC-9, il n'y a pas beaucoup de différence entre les sièges de la première classe et ceux de la classe économique, mais dans d'autres appareils les passagers de première classe ont beaucoup plus d'espace pour les jambes. En outre, il y a les repas, quoique cela ne soit pas tellement différent.

**Le sénateur Molson:** Cela ne s'applique pas quand il s'agit de courtes distances.

**M. Taylor:** Le principal avantage de la première classe c'est que les sièges sont meilleurs.

**Le sénateur Molson:** Le passager de première classe verse une certaine somme pour les bagages. Pourquoi donc doit-il être le dernier à les recevoir? Pourquoi y a-t-il une affiche qui se lit «détenteurs de billets de première classe» quand il n'y a personne en première classe? En toute franchise, je ne crois pas que les consommations gratuites en valent la peine.

**M. Taylor:** J'avoue que je suis porté à croire que les deux consommations n'en valent pas la peine. L'un des problèmes auquel on fait face dans les aéroports est d'essayer d'enregistrer les passagers de première classe; à ce moment-là, vous vous trouvez à isoler du personnel, vous vous spécialisez. S'il n'y a pas de passagers de première classe à enregistrer, et que des passagers de classe économique voient qu'il y a du personnel qui n'a rien à faire, nous recevons des plaintes. Une fois que vous commencez à donner un traitement spécial ailleurs que dans l'appareil même, il est très difficile, si vous voulez donner à tous un assez bon service au sol, d'isoler le service accordé aux passagers de première classe. J'estime que nous ne devrions pas dire que nous pouvons le faire si c'est impossible, et que nous ne ferons pas du très bon travail si nous ne le pouvons pas. Dans la plupart des aéroports, nous n'essayons pas d'isoler le service de première classe au sol.

**Le sénateur Molson:** Les bagages constituent un problème. Je ne crois pas que la manutention des bagages rende qui que ce soit très heureux. Il faut payer un prix élevé et cela crée plus d'agacement que n'importe quoi d'autre.

**M. Taylor:** J'espère que nous pourrions améliorer la manutention des bagages pour les deux classes de passagers.

**Le sénateur Molson:** Moi aussi.



**Le sénateur Cameron:** D'abord, j'aimerais revenir à la question des sièges. Il me semble que dans les appareils d'Air Canada, en classe économique, surtout dans les DC-8 qui traversent le Canada, les sièges sont si près les uns des autres que vos genoux se trouvent appuyés sur le siège d'en face. Il n'y a donc aucun confort.

**Le sénateur Martin:** Vous êtes trop gros!

**Le sénateur Cameron:** Non. Certains s'accommodent de tout, mais je n'ai rien vu de pire cette année. Je ne sais combien de DC-8 quittent Toronto le soir à destination de Calgary et Vancouver, mais certains de ces vols n'offrent aucun confort, car les sièges sont si près les uns des autres que vos genoux se frappent continuellement au siège d'en face.

**M. Taylor:** Sénateur Cameron, il n'y a eu aucun changement. J'avoue que l'espace réservé aux passagers, comme nous l'appelons en classe économique, est de 32 pouces, mais cela n'a pas varié depuis bon nombre d'années. En fait, au cours des années, l'introduction de nouveaux sièges qui laissent plus d'espace à l'arrière qu'à l'avant a donné l'impression qu'il y avait eu amélioration mais il n'en est rien. Ce sont les sièges qui sont différents.

Je ne comprends pas très bien pourquoi on pense que la distance a été réduite car, en fait, la dimension du siège en classe économique du DC-8 n'a pas changé au cours des 7 ou 10 dernières années; elle est de 32 pouces.

**Le sénateur Cameron:** Êtes-vous sûr que ce soit le cas de toutes les lignes, sans exception?

**M. Taylor:** Je serais heureux de me renseigner. Que je sache, il n'y a pas eu de changement important. Nous avons installé de nouveaux sièges et il y en a différentes sortes, mais, dans tous ces cas, il aurait dû y avoir amélioration et non le contraire.

**Le sénateur Cameron:** Je ne suis pas le seul à le dire. D'autres se sont plaints du fait qu'il n'y a pas suffisamment d'espace pour les jambes. J'imagine que cela se produit sur tous les vols.

**M. Taylor:** Je serais heureux de m'informer, sénateur Cameron, mais, en général, à moins qu'il ne s'agisse d'un appareil en particulier disposé autrement pour des raisons spéciales, la distance aurait dû être d'environ 32 pouces.

**Le sénateur Cameron:** J'ai dû tomber sur un appareil disposé de façon spéciale. Mais, vous dites que vous vous informerez.

Passons maintenant à une question du sénateur McElman ayant trait au vol quittant Toronto à six ou sept heures du soir à destination de Vancouver en passant par Calgary; on a tendance à vendre des consommations pendant environ deux heures ce qui veut dire qu'on ne mange pas avant 9 heures ou 9 heures et demie. J'ai vu cela se produire à maintes reprises. On vous sert finalement votre dîner vers 9 heures ou 9 heures trente au moment où l'on survole Winnipeg ou parfois quand on est déjà au delà de cette ville.

J'aime bien prendre une consommation, mais il me semble exagéré de faire attendre ceux qui n'en veulent pas du tout ou qui ne veulent pas boire pendant deux heures ou deux heures et demie. Cela ne se produit pas une ou deux fois. C'est toujours la même chose.

**M. Taylor:** Il s'agit de vols quittant Toronto pour Calgary et Edmonton, n'est-ce pas?

**Le sénateur Cameron:** Et Vancouver.

**M. Taylor:** Je n'ai pas ici l'heure à laquelle on sert le repas sur ce vol en particulier, mais votre plainte est valable et je me renseignerai.

**Le sénateur Cameron:** Ceci se fait surtout dans les DC-8, version allongée. Ce n'est pas aussi sérieux dans le cas du DC-9, car il y a moins de passagers.

**M. Taylor:** Je me renseignerai pour vous, sénateur.

**Le sénateur Cameron:** Passons maintenant à la question des opérations. Premièrement, le service est très mauvais aux guichets où l'on vend les billets. Je parle du temps que l'on met à vous obtenir un billet; surtout dans cette ville; si vous utilisez le téléphone pour essayer de faire des réservations, vous entrez en communication avec Montréal. Vous pouvez obtenir une réponse en quelques minutes ou attendre une demi-heure ou une heure au lieu de pouvoir tout régler ici à Ottawa. C'est l'an dernier qu'on a tout centralisé à Montréal.

**M. Taylor:** Permettez-moi de prendre un moment, sénateur, pour parler du secrétariat téléphonique; cela nous cause des ennuis depuis quelques années et nous en avons posés l'été dernier au moment où il y a eu beaucoup plus de passagers que prévus; les installations en général et la main-d'œuvre prévus ne suffisaient donc pas. Bien sûr, c'est le résultat de toute une série d'événements. Premièrement, nous avons eu notre propre grève tournante; puis nous avons eu la grève des chemins de fer et la grève du CP.

Nous admettons qu'il est désagréable de ne pas pouvoir se faire répondre au téléphone. C'est très frustrant, je l'avoue. Je ne puis que vous assurer, sénateur, que nous avons établi des programmes du contrôle de la qualité à cet effet. Nous avons établi des normes de sorte que 80 pour cent de nos appels doivent obtenir une réponse en moins de 20 secondes. Nous avons des programmes visant à vérifier cela. Le fait que les gens d'Ottawa doivent communiquer avec Montréal pour faire des réservations ne devrait pas être invoqué pour excuser un mauvais service; en effet, dans le cas d'un service aussi important que le nôtre, qui reçoit une quantité d'appels vingt-quatre heures par jours, nous devrions pouvoir vous offrir un aussi bon service que si les appels étaient pris à Ottawa. Cela n'explique donc pas le mauvais service. Il s'agit d'un problème auquel nous faisons face. Nous le reconnaissons et nous faisons l'impossible pour en arriver à un niveau de service que vous et nos autres clients se sentent en droit d'exiger. Si vous avez des plaintes à formuler, je m'en occuperai.

Pour ce qui est de ce dont les gens se plaignent en général, je sais de quoi il s'agit et je puis vous assurer que nous faisons l'impossible pour y remédier.

**Le sénateur Cameron:** J'aimerais vous voir essayer de faire une réservation en téléphonant de mon bureau. Vous verriez ce que vaut votre service. Cependant, passons.

Nous traiterons maintenant de ce que j'appelle le mauvais entretien. Ce ne sont que de petites choses, mais c'est agaçant.

D'abord, il arrive souvent que les liseuses soient défectueuses. Par exemple, je me suis rendu dans l'Ouest trois fois au cours des trois derniers mois et les liseuses étaient défectueuses. Quand il s'agit d'un vol de nuit qui dure de trois à trois heures et demie, soit d'Ottawa à Calgary, il est



ennuyeux de ne pouvoir lire. Il s'agit simplement d'un cas où un employé n'a pas fait le travail qui s'imposait.

Deuxièmement, très souvent les sièges coincés dans la position arrière et ne peuvent pas demeurer droits. Cela se produit même lorsque le préposé au vol nous dit de mettre notre siège dans la position verticale, et nous ne pouvons pas le faire. Encore une fois, il s'agit d'un entretien médiocre.

Troisièmement, il y a la question des bagages. On a déjà fait allusion au problème de la manutention des bagages. Lors de mon dernier voyage à Calgary, j'ai attendu 45 minutes avant d'obtenir ma valise. Je crois comprendre que la porte de la soute à bagage est restée coincée de sorte qu'il s'agissait probablement d'une situation inhabituelle. De toute façon, j'essaie d'éviter de faire enregistrer mes bagages; j'essaie de prendre une valise que je pourrai placer au-dessous de mon siège.

Encore une fois, d'après mes expériences, je suis persuadé que non seulement la manutention des bagages est lente, mais également les bagages eux-mêmes s'usent terriblement étant donné la façon dont on les manipule. Deux de mes valises ont été endommagées lorsque je les ai fait enregistrer. Toutefois, il ne s'agit que de questions peu importantes que je voulais simplement vous signaler.

J'aimerais maintenant aborder une autre question. En utilisant de plus gros avions, particulièrement pour les vols d'Ottawa à Toronto, vous réduisez le nombre de vols. Il s'agissait sans aucun doute d'une mesure économique afin d'essayer d'assurer une plus grande efficacité des vols plus importants, mais elle présente des inconvénients en ce qui concerne ce que j'appellerais le service de navette entre Ottawa et Toronto, Ottawa et Windsor ou Montréal.

**M. Taylor:** En ce qui concerne la question du nombre de vols, sénateur, en ce qui concerne les zones dont la population est très dense, nous n'avons certainement pas l'intention de nous servir de plus gros avions afin de réduire le nombre de vols. Notre objectif dans ce domaine est de répartir le nombre de vols tout le long de la journée. Comme vous le savez tous, la majorité des voyageurs, quel que soit leur point de départ ou d'arrivée désirent partir le matin et tard l'après-midi, mais nous essayons de répartir uniformément les vols quotidiens. Nous utilisons de plus gros avions, particulièrement au cours de ces périodes où le trafic des voyageurs est intense, et étant donné le nombre de vols de nos jours et des limites des aéroports—en somme, lorsque nous pouvons nous servir d'un 1011 comprenant 265 sièges, il faudrait se servir de trois ou de quatre DC-9 afin de transporter un si grand nombre de voyageurs. Ainsi, nous utilisons de gros avions aux périodes de pointe afin de transporter le plus grand nombre de voyageurs de la façon la plus acceptable. De toute évidence, nous essayons, dans la mesure du possible, de ne pas réduire le nombre de vols entre deux points donnés à un niveau qui ne sera pas acceptable par les voyageurs.

**Le sénateur Cameron:** Avez-vous songé à mettre sur pied un service de navette semblable à celui qui existe entre Calgary et Edmonton? Air Canada assurait ce service. Elle a prétendu qu'elle perdait de l'argent, mais depuis que la société Pacific Western Airways a pris en main ce service, elle a doublé le nombre de vols, et tous les sièges sont occupés en tout temps. Pourquoi Air Canada ne pouvait-elle pas obtenir de tels résultats? Nous sommes parfaitement heureux de l'horaire actuel des vols entre

Edmonton et Calgary. Pourquoi Air Canada ne pourrait-elle pas assurer le même service entre Ottawa et Toronto ou Ottawa et Montréal? Je crois qu'il existe presque un service de navette entre Ottawa et Montréal.

**M. Taylor:** J'ai deux observations à faire. Tout d'abord, en ce qui concerne le service de navette entre Calgary et Edmonton, je l'ai utilisé, et il est très acceptable et valable. La raison fondamentale pour laquelle nous n'avons pas assuré ce service était qu'à l'époque nous étions en négociations au sujet des aéroports d'Edmonton, car on allait supposément fermer l'aéroport municipal lorsque nous nous servirions de l'aéroport international. La PWA réussit à assurer ce service car elle se sert de l'aéroport municipal.

**Le sénateur Cameron:** Il s'agit d'un facteur important.

**M. Taylor:** Ma deuxième observation porte sur le service entre Ottawa et Toronto. Comme vous le savez, nous assurons ce que nous appelons un service aérien rapide entre Montréal et Toronto, et de plus en plus il représente sensiblement un service de navette. Les voyageurs ne sont pas sûrs d'obtenir un siège comme dans le cas de certains services de navette, mais des vols sont assurés presque toutes les heures. Compte tenu de l'extension de ce service prévu pour l'automne 1974, nous envisageons de desservir Ottawa en 1975 grâce à ce service aérien rapide qui représenterait presque un service de navette entre Ottawa et Toronto également.

**Le sénateur Cameron:** Voilà de bonnes nouvelles.

Ma dernière question porte sur la source de toutes les plaintes, notamment l'horrible terminus 2 à Toronto. Si l'on se rend d'Ottawa à Toronto, à destination de l'Ouest, on arrive à l'une des extrémités du terminus. Si l'on porte de lourds bagages, je n'en ai jamais pour ma part, mais bien des personnes en ont, en particulier les personnes âgées—à un moment donné, il n'y avait même pas de chariots à bagages. Heureusement, on a remédié à cette situation; il y en a beaucoup maintenant. Par contre souvent, il n'y avait pas de porteur, et il nous fallait marcher un demi-mille pour atteindre la sortie. Le même problème se pose lorsqu'on revient de l'Ouest. C'est très ennuyeux, surtout pour les personnes âgées et les handicapés. Il existe sûrement une meilleure façon d'assurer les sorties, les départs et les arrivées ainsi que les correspondances à cet aéroport.

**M. Taylor:** Sénateur, je crois que la meilleure mesure que nous pourrions prendre à l'égard des personnes qui ne doivent pas s'arrêter à Toronto est de voir à ce que leur vol évite ce terminus 2.

**Le sénateur Cameron:** C'est exact.

**M. Taylor:** Et c'est à nous de voir à ce que les vols, autant que possible, ne s'arrêtent ni à Montréal, ni à Toronto; ainsi les voyageurs peuvent se rendre sans escale d'Halifax à Winnipeg, d'Ottawa à Winnipeg ou d'Ottawa à Calgary ou Edmonton. Je crois que vous en rendez compte dans l'horaire d'été qui s'est amélioré de plus en plus; nous évitons ces vastes terminus au sujet desquels il n'existe, semble-t-il aucune solution à l'affluence des voyageurs, comme les aéroports de Toronto et Montréal. Toutefois, ces terminus causent de graves ennuis aux voyageurs qui doivent changer d'avion, et nous nous efforçons de les éviter autant que possible aux voyageurs qui ne se rendent pas dans ces villes.



**Le sénateur Cameron:** J'espère que la situation s'améliorera. Toutefois, il reste que, très souvent, on désire s'arrêter à Toronto, en se rendant ou en revenant de l'Ouest, et il faut alors utiliser le terminus 2. Une autre chose m'irrite, et ce sont les frais de débarquement de \$25. Si je me rends d'Ottawa à Toronto et si j'y fais escale et y demeure quatre heures, cela me coûte \$25 de plus. Si je dois m'arrêter à Winnipeg, ce qui m'arrive parfois, on ajoute un autre \$25. et si je désire m'arrêter à Regina et en Saskatoon, on fait la même chose.

**M. Taylor:** Sénateur, je sais qu'il existe ce que nous appelons des frais d'escale. Je suis surpris de vous entendre dire qu'ils s'élèvent à \$25; j'aimerais vérifier et en discuter, mais on impose des frais d'escale aux voyageurs qui font escale au lieu de poursuivre leur route sans arrêter.

**Le sénateur Asselin:** Il vous en coûte dix dollars de plus pour faire escale à Montréal pour la nuit.

**Le sénateur Cameron:** Cela fait partie du prix du billet, mais le résultat est le même.

**M. Taylor:** C'est exact. Tout dépend de la façon dont on voit la chose. Mais c'est une pratique fort répandue dans l'établissement des tarifs en Amérique du Nord. J'aimerais toutefois vérifier le montant de ces frais.

**Le sénateur Cameron:** Je peux vous montrer les billets: vingt-cinq dollars pour chaque arrêt, à Toronto, Winnipeg et Regina, soit soixante-quinze dollars pour un billet aller seulement.

**M. Taylor:** J'aimerais en discuter avec vous, sénateur.

**Le sénateur Cameron:** C'est insoutenable. Bon, très bien.

**Le vice-président:** Sénateur Grosart.

**Le sénateur Grosart:** Tout d'abord, afin de compléter les observations du sénateur Cameron au sujet de l'aérogare 2, je sais qu'Air Canada ne l'a pas construit, et on ne peut donc pas s'attendre à ce qu'elle accepte d'être blâmée pour cette situation tragique. Les conducteurs de taxi l'appellent maintenant le «couloir des cardiaques», et un médecin qui est membre du Parlement m'a dit, et j'ai marché à ses côtés, que le fait d'enfiler tout ce couloir représentait vraiment un risque pour celui qui souffre d'une affection cardiaque.

Entend-on prendre des mesures à ce sujet? De prévoir suffisamment de véhicules destinés aux voyageurs? D'aménager un trottoir roulant ou un ascenseur latéral? Prendra-t-on des mesures à ce sujet?

**M. Taylor:** Sénateur, j'aimerais bien couper en deux cet aérogare 2 et en faire deux petits aérogares, mais c'est impossible. Il nous faut le rendre fonctionnel d'une façon ou d'une autre, car il est déjà construit. Un nombre de plus en plus grand de voyageurs partent de Toronto et y font escale, et nous devons donc nous servir de ces installations. Il y a trois façons d'améliorer ou de réduire les distances à parcourir dans les couloirs de l'aérogare 2. Le couloir, appelé couloir de l'Est en direction je crois de la porte 80, est le plus long, et l'on envisageait à la fois d'aménager des trottoirs roulants et de fournir des véhicules électriques. Ces deux moyens posent de réels problèmes techniques, et je sais que les dessinateurs du ministère des Transports ainsi que ceux d'Air Canada ont envisagé, et envisagent encore, ces deux solutions afin de

voir s'il n'y a pas une façon de surmonter les difficultés qu'elles posent. Si, par exemple, on aménage le trottoir roulant au centre du couloir, les intersections soulèvent un problème. Nous pourrions étudier bien des problèmes, mais nous reconnaissons certainement le problème que pose l'aérogare 2. La principale mesure que nous avons prise concernant cet aérogare et qui a réduit en grande partie les distances à parcourir a été d'essayer de s'en servir de la façon qu'il a été conçu, notamment que les voyageurs arrivent et traversent l'édifice pour se rendre aux divers avions. On peut procéder ainsi dans le cas de la plupart des portes menant aux avions des divers pays; mais en ce qui concerne les portes du couloir de l'est, il est difficile de procéder ainsi car on ne peut pas arriver à la hauteur des portes, car on trouve des portes des deux côtés. La distance à parcourir dans ce couloir n'est pas très grande, mais si l'on doit se rendre d'une extrémité à l'autre de l'édifice, ce déplacement comporte suffisamment de risques. Voilà pourquoi on met des véhicules à la disposition des personnes qui souffrent de troubles cardiaques ou de toute autre affection qui les empêchent de franchir cette distance, mais on ne peut pas fournir suffisamment de véhicules dans ce couloir pour satisfaire aux besoins de tous les voyageurs. Par contre, les voyageurs qui en ont besoin peuvent s'en servir car ils sont à leur disposition.

**M. Hopkins:** Vous avez des fauteuils roulants.

**M. Taylor:** Ils sont à la disposition des voyageurs dans tout l'aérogare.

**M. Hopkins:** S'ils les réservent à l'avance.

**M. Taylor:** Ils peuvent les réserver à l'avance ou courir le risque qu'ils pourront s'en procurer à leur arrivée. Par contre, des voiturettes sont à la disposition des voyageurs qui en ont besoin dans ce couloir.

**Le sénateur Langlois:** Le ministère des Transports consulte-t-il les principales sociétés en cause lors de l'établissement des plans d'un aéroport, étant donné qu'elles représentent les usagers éventuels des installations?

**M. Taylor:** Oui, en principe, les dessinateurs de l'aéroport consultent les sociétés aériennes, même si les propriétaires de l'aérogare ont, bien entendu, le dernier mot. Le problème de l'aérogare 2 réside dans le fait qu'il s'agissait d'une installation supplémentaire conçue pour accueillir le surplus de voyageurs de l'aérogare 1 et je crois que de ce fait découle certains des problèmes que pose l'aérogare 2.

**Le sénateur Grosart:** Je suis heureux d'apprendre qu'on étudie au moins la question. Il serait utile, je crois, de poser une affiche incitant les voyageurs à la patience, que des améliorations seront apportées. C'est certainement très ennuyeux pour les voyageurs. J'en ai vu beaucoup qui étaient vraiment angoissés et j'ai essayé de trouver un véhicule, mais c'était presque impossible. Je ne sais pas combien longtemps il faut attendre pour en obtenir un. Je ne sais pas à qui il faut s'adresser. La dernière fois que je me suis renseigné, on m'a répondu de façon fort insultante: «Prenez un fauteuil roulant».

**M. Taylor:** Vous avez raison, sénateur, et nous allons certainement remédier à cette situation car il devrait toujours y avoir des voitures à la disposition des voyageurs.

**Le sénateur Grosart:** Le public est très préoccupé, ce n'est que plaintes sérieuses déposées par les voyageurs au sujet de ces commodités.



Permettez-moi maintenant de vous poser quelques questions au sujet de l'état financier. Dans l'état du revenu et des bénéfices non répartis figure un poste de 200,000 dollars pour des dividendes. Comment pouvez-vous déclarer des dividendes si vous subissez des pertes?

**M. Taylor:** Je vais demander à M. Cochrane de répondre à cette question.

**M. Michael Cochrane, vice-président, finances, Air Canada:** Les dividendes sont versés au CN qui détient tout notre capital-actions. En ce qui concerne les pertes, nous n'en avons pas subies au cours de ces années et lorsque nous avons versé ces dividendes s'élevant à \$200,000, nous avons réalisé des bénéfices. En deux ans, nous avons accusé des bénéfices de 6 et 8 millions de dollars.

**Le sénateur Grosart:** Je vais vous croire sur parole.

**M. Cochrane:** Ces renseignements se trouvent dans l'état financier.

**Le sénateur Grosart:** Je le sais, mais je vous croirai sur parole quand vous dites qu'il s'agit vraiment de bénéfices.

**M. Cochrane:** Je ne dirais pas qu'il s'agit de bénéfices suffisants, mais ce sont vraiment des bénéfices.

**Le sénateur Grosart:** En ce qui concerne les impôts sur le revenu différés qui figurent dans le bilan sous la rubrique à la cinquième ligne de l'actif, ce chiffre n'est imputable, je crois, qu'à une seule année financière. Pourriez-vous nous donner des explications à ce sujet?

**M. Cochrane:** Ce chiffre ne se rapporte pas à une seule année financière, il représente un montant accumulé. Comme vous pouvez vous en rendre compte, il augmente un peu tous les ans, et plus encore en 1972 et 1973 encore plus. Il augmente ainsi tous les ans. Aux fins de l'impôt sur le revenu, on ne peut pas invoquer la désuétude du matériel, mais nous savons que notre matériel tombe en désuétude dans une certaine mesure, comme dans le cas de toute entreprise, et par conséquent, nous le déprécions tous les ans, et cette dépréciation devient un actif jusqu'au moment où le matériel est vendu.

**Le sénateur Grosart:** Votre taux d'impôt sur le revenu est-il le même que celui de toute autre société?

**M. Cochrane:** Oui, monsieur, notre impôt est calculé de la même façon qu'on le fait pour toutes les autres sociétés.

**Le sénateur Grosart:** Sauf que vous n'en payez pas.

**M. Cochrane:** Non, monsieur, nous n'en payons pas à cause de la promptitude d'acquisition de nouveaux actifs qui sont dépréciés de façon relativement rapide.

**Le sénateur Grosart:** L'état de la provenance et de l'utilisation des fonds comporte une diminution très considérable du fonds de roulement, notamment quelque 88 millions de dollars. Comment vous tirez-vous d'affaires?

**M. Cochrane:** Notre fonds de roulement a perdu beaucoup de valeur, car nous avons été obligés d'emprunter de la banque afin de poursuivre nos opérations. Normalement, ce genre de financement aurait été à long terme et n'aurait pas nui à notre fonds de roulement; et si le projet de loi avait été adopté, nous aurions eu les fonds nécessaires de sorte que nous n'aurions pas été obligés d'emprunter de la banque et notre fonds de roulement n'aurait pas perdu de sa valeur.

**Le sénateur Grosart:** Quelles sommes devez-vous présentement à la banque?

**M. Cochrane:** Notre dette s'élève, je crois, à quelque 125 millions de dollars et atteindra 140 millions à la fin de ce mois.

**Le sénateur Grosart:** Quelle est votre limite?

**M. Cochrane:** Notre limite de crédit est d'environ 140 millions de dollars.

**Le sénateur Grosart:** Vous l'avez donc atteinte.

**M. Cochrane:** Oui, monsieur. Si le projet de loi n'est pas adopté, nous devons accroître notre marge de crédit avec les banques, et il est à espérer qu'elles accepteront.

**Le sénateur Langlois:** Je crois comprendre que vous l'avez déjà augmentée à 50 millions de dollars, puis à 100 millions et enfin à 140 millions.

**M. Cochrane:** C'est exact.

**Le sénateur Grosart:** Transigez-vous avec une seule banque?

**M. Cochrane:** Avec deux banques.

**Le sénateur Grosart:** Ou un consortium de banques à charte?

**M. Cochrane:** Non avec deux banques, la Banque de la Nouvelle-Écosse et la Banque Royale du Canada.

**Le sénateur Grosart:** Sous la rubrique «utilisation des fonds» figure un poste intitulé «acomptes». De quoi s'agit-il?

**M. Cochrane:** Il s'agit de paiements sur des avions qui seront livrés plus tard. Nous versons des acomptes sur des avions pendant leur construction.

**Le sénateur Grosart:** Cette disposition fait-elle partie de votre contrat avec le fabriquant d'avions?

**M. Cochrane:** Oui, monsieur, c'est une pratique courante dans l'industrie.

**Le sénateur Grosart:** Il s'agirait, semble-t-il, d'une méthode que cette industrie a adoptée au cours de ses transactions avec les maisons d'affaires et le gouvernement, avant et après la guerre—obtenir du gouvernement qu'il paie pour les produits avant qu'ils soient livrés.

**M. Cochrane:** C'est exact.

**Le sénateur Grosart:** C'est du bon travail, si vous pouvez y parvenir.

**Le sénateur Riley:** J'ai une question supplémentaire à poser. Le versement d'acomptes ne constitue-t-il pas une méthode ordinaire de paiements dans le cas de tout projet de construction? Elle n'est nullement réservée aux projets gouvernementaux. Si de nos jours on fait construire une maison de 25,000 dollars, on doit normalement verser des acomptes au fur et à mesure que les travaux progressent.

**M. Cochrane:** Oui, monsieur, il s'agit d'une pratique normale dans l'industrie de construction d'avions et de navires, je crois.

**Le sénateur Grosart:** Tout ce que je peux dire c'est que ce n'est pas toujours le cas.



Ma prochaine question porte sur la même rubrique, notamment, le poste intitulé «réduction de la dette à long terme». Dois-je comprendre que vous empruntez de banques à charte afin d'effectuer des versements sur votre dette à long terme au gouvernement?

**M. Cochrane:** Non. Ce poste concerne principalement les paiements versés à Lazard Frères sur les moteurs Rolls-Royce que nous avons achetés et que nous avons financés par leur entremise et également à la banque américaine EXIM qui nous aide à financer les avions que nous achetons aux États-Unis.

**Le sénateur Grosart:** Vous empruntez donc de l'un pour rembourser l'autre, notamment de la banque pour rembourser d'autres dettes, ce qui constitue une autre bonne raison, à mon avis, pour laquelle il faudrait prendre des mesures afin de remédier à la situation.

**M. Cochrane:** Vous avez raison de dire, sénateur, que nous empruntons de banques afin de rencontrer nos obligations contractuelles avec d'autres prêteurs.

**Le sénateur Grosart:** La plupart d'entre nous qui sommes pères de familles si nous verrions nos enfants agir ainsi, nous protesterions énergiquement. Je sais que la raison en est que le projet de loi n'a pas été adopté par le Parlement ces deux ou trois dernières années.

**M. Cochrane:** Nous désirerions évidemment ne pas être tenus de procéder ainsi.

**Le sénateur Grosart:** J'en suis persuadé, et je suis certain qu'avant la fin de notre étude, notre comité formulera une recommandation afin d'essayer de remédier à cette question de dispositions rétroactives. Dans un tel cas, il ne vous reste que deux mois et ensuite un autre projet de loi sera nécessaire. Quand prévoyez-vous la présentation d'un autre projet de loi?

**M. Cochrane:** Nous désirerions que l'autre projet de loi soit déjà présenté, car comme vous l'avez si bien dit, le présent projet de loi expire à la fin de juin, et en juillet nous serons aux prises avec un autre problème.

**Le sénateur Grosart:** Vous ferez face exactement au même problème, le 1<sup>er</sup> juillet.

**M. Cochrane:** Vous avez raison, sénateur.

**Le sénateur Asselin:** J'aimerais poser au témoin une question fort simple. Lorsque vous dressez une liste d'attente à l'intention des voyageurs d'un vol particulier, accordez-vous la priorité aux sénateurs?

Je vous pose la question, car je me suis trouvé dans une situation désagréable avant Pâques. J'ai téléphoné au bureau d'Air Canada à Ottawa et le préposé m'a dit que j'étais le premier sur la liste. Je me suis rendu à l'aéroport et on m'a déclaré que j'étais le dixième sur la liste. Je lui ai demandé si j'avais une certaine priorité et on m'a répondu qu'aucune priorité n'était accordée aux sénateurs ni aux députés de la Chambre des communes.

J'ai attendu trois heures en vain pour essayer d'obtenir un siège dans un avion. Après une attente de trois heures on m'a dit qu'aucun siège n'était disponible et j'ai dû revenir à mon hôtel et y demeurer pour la nuit et prendre l'avion le jour suivant.

Ma question est fort simple: Nous accorde-t-on la priorité sur la liste d'attente? Dans la négative, pourquoi pas?

**M. Taylor:** J'espère qu'il n'existe pas de distinction injuste en faveur ou contre les sénateurs. Le système de priorité se fonde essentiellement sur le principe «premier arrivé, premier servi» dans le cadre d'une liste d'attente.

Nous prenons parfois des mesures d'urgence lors de circonstances atténuantes afin de tenir compte de situations particulières, notamment dans le cas de décès, de maladies graves et de diverses situations semblables pour lesquelles des mesures sont prévues. Toutefois, de façon générale, nous n'essayons pas de favoriser ou défavoriser aucun groupe.

**Le sénateur Asselin:** Vous comprendrez sûrement que je peux me trouver dans la ville de Québec et avoir à revenir à Ottawa afin de participer à un vote important au Sénat. Je suis un homme public. Je dois remplir mes obligations. Pourquoi n'accordez-vous pas la priorité à un sénateur ou à un député de la Chambre des communes afin qu'il puisse se rendre à Ottawa?

**M. Taylor:** A bien des reprises, de nombreux voyageurs tentent de me convaincre que leurs fonctions sont extrêmement importantes et essentielles au bien-être de leur société ou industrie.

**Le sénateur Asselin:** Nos fonctions sont les plus importantes.

**M. Taylor:** Etant donné que je suis en votre compagnie, je pourrais convenir que vos fonctions sont plus importantes que toute autre.

**Le sénateur Langlois:** Votre service réservé aux personnalités importantes est-il toujours en vigueur?

**M. Taylor:** Je ne suis pas certain de ce que vous entendez par ce service. Je ne crois pas que nous disposions d'aucun service qui puisse être identifié précisément comme étant un service réservé aux personnalités importantes.

**Le sénateur Langlois:** Un numéro de téléphone spécial est à la disposition des sénateurs.

**M. Taylor:** Oui, il existe des numéros spéciaux. Nous les fournissons afin que vous et d'autres personnes puissiez entrer en communication avec le bureau de réservation et, il est à espérer, faire vos réservations sans délai comme le sénateur Cameron l'a mentionné plus tôt. Il existe des numéros spéciaux, mais nous espérons que les règles générales s'appliquent de façon universelle.

**Le sénateur Langlois:** On nous répond non de façon catégorique.

**Le sénateur Smith:** Les numéros que vous avez mentionnés nous sont attribués à Ottawa. On nous donne le numéro d'une personne à contacter. Dans mon cas, il s'agit de M<sup>me</sup> Stewart. Elle est gentille comme un cœur et exceptionnellement dévouée. Par contre, que dois-je faire lorsque je me trouve dans un petit village de la Nouvelle-Ecosse? Je ne peux même pas atteindre le bureau d'Air Canada à Halifax car il y a du brouillard, et toutes les lignes sont occupées. J'entends le signal sonore et ensuite un enregistrement.

Je paie pour cet appel. Je me trouve à 110 milles du bureau d'Air Canada; j'attends jusqu'à ce que mes oreilles bourdonnent et que je me rends compte que je réponds à un enregistrement. Je raccroche afin de garder mon sang-froid. J'attends cinq minutes ou plus et je compose de nouveau. Je dois répéter le même geste trois fois de suite. Ne pourrait-on pas nous donner un numéro d'une per-



sonne autre que Paul Anderson? Je ne veux pas téléphoner à une personne qui est occupée tout le temps. Je crois qu'il faudrait nous donner un numéro zénith. Si je dois faire quatre appels afin de modifier ma réservation, je ne devrais pas être obligé de payer 6 ou 8 dollars. Je vous assure que cela n'est arrivé. Ce qui m'ennuie le plus, ce sont les enregistrements, car je ne peux pas leur poser des questions.

**M. Taylor:** Vous ne pouvez pas leur répondre.

**Le sénateur Smith:** Où en est rendu maintenant le système zénith?

**M. Taylor:** On ne cesse d'améliorer le système zénith afin que les collectivités moins importantes puissent atteindre les bureaux de réservation. J'aimerais que le port d'Halifax ne soit pas envahi par le brouillard qui obstrue les lignes des bureaux de réservation. Je ne sais pas comment nous pourrions surmonter cette difficulté. Je suppose que nous ne pourrions pas vraiment y parvenir.

Nous ne pouvons pas recruter le personnel suffisant pour s'occuper de toutes les situations urgentes. Nous essayons de prévoir les installations et les employés nécessaires afin de satisfaire à la demande à laquelle nous pouvons nous attendre normalement. Si vous aimeriez me rencontrer après la réunion, sénateur, je pourrais vous dire où en est la planification du système zénith en ce qui concerne votre collectivité.

**Le sénateur Smith:** Le système n'est pas en place dans ma région; certains agents de voyage de ma région possèdent un numéro zénith, mais je ne désire pas faire appel à eux. Je tiens à m'occuper moi-même de mes réservations et de mes modifications, car j'ai des questions à poser. Je crois que le système zénith, s'il est disponible aux habitants de North Bay ou d'autres villes du nord de l'Ontario, devrait l'être également dans les régions rurales. Il me semble qu'un service gratuit devrait être disponible partout.

**M. Taylor:** Je sais que le système se répand de plus en plus et j'essaierai de surveiller les progrès dans ce domaine.

**Le sénateur Smith:** Certains de mes amis m'ont mentionné ce problème, et nous sommes ennuyés par les enregistrements. Je sais que le brouillard en est la cause. J'espère que vous ne penserez pas que nous attaquons la société.

Je n'ai eu qu'une seule déception concernant Air Canada. Mise à part cette expérience désagréable, je n'ai aucune plainte à formuler. Je me suis fâché contre une jeune fille à tel point que je suis allé voir le directeur de l'aéroport et je lui ai déclaré: «Je ne connais pas son nom et je ne veux pas qu'elle soit congédiée, mais réprimandez-la et arrangez-vous pour que je prenne l'avion qui attend là-bas». Je devais rencontrer une personne malade dans l'avion et je croyais que tout était arrangé.

Je ne l'ai pas revue à l'une des portes depuis ce temps et peut-être que j'ai été responsable de son congédiement. J'aimerais qu'elle sache que je n'ai pas vraiment voulu qu'elle soit congédiée et que je lui pardonne. Par contre cette expérience a été terrible. Il s'agissait d'une affaire personnelle. J'étais terriblement bouleversé et je croyais avoir une crise cardiaque. Je n'ai aucune plainte à formuler au sujet de votre personnel non-navigant à Halifax, à Ottawa ou à Montréal, et je voyage presque toutes les semaines.

**Le sénateur Gélinas:** Sous la rubrique «revenus d'exploitation» figure un poste intitulé «services accessoires, 16,300,000.» De quoi s'agit-il?

**M. Cochrane:** Il s'agit principalement de services que nous rendons aux autres sociétés aériennes. Nous effectuons des travaux d'entretien pour le compte d'Air Jamaica, de CP Air et d'autres sociétés.

**Le sénateur Gélinas:** Avez-vous subi des pertes dans le cas d'options pour l'achat de nouveaux avions auxquelles vous n'aviez pas donné suite?

**M. Cochrane:** A ma connaissance, non. Je vais vérifier afin de m'en assurer, mais je suis presque sûr qu'il n'y a eu aucun cas où nous n'avons pas donné suite à toutes nos options et où nous avons perdu nos acomptes.

**Le sénateur Gélinas:** Aucune option n'avait été prise sur le Concorde?

**M. Cochrane:** Oui. Dans le cas précis du Concorde, nos acomptes nous ont été remboursés.

**Le sénateur Gélinas:** Les sociétés aériennes, non seulement Air Canada, mais toutes les autres, envisagent-elles de pénaliser les voyageurs qui font des réservations et qui ne se présentent pas ou annulent leurs billets? Existe-il un système comme celui des sociétés ferroviaires?

J'ai eu une expérience récemment. Je ne désire pas donner des exemples, j'ai pris l'avion l'autre jour mais j'ai eu des difficultés à le prendre. Trois voyageurs étaient en première classe et douze sièges étaient vacants. Il n'y avait pas de liste d'attente, mais j'ai couru le risque et je me suis présenté. Je sais que cette situation pose un problème. Comment pouvez-vous pénaliser les voyageurs qui réservent des places et ne se présentent pas, et le jour suivant se font rembourser leur billet sans pénalité?

**M. Cochrane:** Oui, il s'agit évidemment d'un problème. Nous examinons cette situation depuis un certain temps déjà. Aux États-Unis, on étudie également fort sérieusement la question. Un problème se pose. Le contrôle se révèle fort difficile. Nous n'avons pas encore trouvé comment remédier à cette situation, car un voyageur peut téléphoner et faire une réservation en son propre nom ou au nom d'un autre et ne pas se présenter.

**Le sénateur McElman:** Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire à poser. Réciproquement, un voyageur dont la réservation a été confirmée peut-il d'une façon ou d'une autre exiger une indemnisation de la part de la société aérienne si elle lui refuse un siège parce qu'elle a vendu trop de billets pour ce vol particulier?

**M. Taylor:** Son seul recours, sénateur, serait de faire appel aux tribunaux. Récemment, aux États-Unis, M. Nader a poursuivi la société Allegheny Airlines à ce sujet et a obtenu une indemnisation substantielle.

**Le sénateur McElman:** C'est un précédent.

**Le sénateur Graham:** J'aimerais commencer sur un bon pied et parler au nom de ma région en déclarant que je crois que le personnel navigant et non-navigant à Sydney et Halifax est aussi efficace et courtois que partout ailleurs en Amérique du Nord, et je le dit en toute sincérité.

Je partage le souci des honorables sénateurs qui ont parlé du service téléphonique lent, particulièrement ici à Ottawa et à Montréal. Cette situation se produit particuliè-



rement après les heures de travail lorsque les appels sont renvoyés à Montréal. Je ne crois pas que le système fonctionnelle de façon efficace.

Je partage également les inquiétudes de ceux qui ont parlé des bagages endommagés. Je peux comprendre comment les bagages peuvent s'endommager au fil des voyages mais je crois que c'est de la pure négligence que de laisser les bagages sur la rampe lorsqu'un vol est retardé pour quelques heures lorsqu'il pleut à torrents et qu'aucune mesure n'est prise pour les mettre à l'abri. Il s'agit d'ailleurs d'un fait que j'ai constaté au cours des deux dernières semaines.

J'aimerais maintenant aborder la question des frais d'escale. Je crois que cette question préoccupe la plupart des honorables sénateurs. Je me rends à Ottawa toutes les semaines et à bien des occasions, je dois m'arrêter à Halifax pour affaires, d'État et l'escale me coûte \$17.

Ceci se produit soit tôt le matin, soit tard dans la journée. Avant le changement des taux, j'ai pris l'avion de Vancouver à Sydney. Je suis descendu à Toronto pour téléphoner et l'on m'a averti que je devais participer à une réunion. Résultat: pour la période que s'est écoulée entre 20 heures le soir précédent et environ 9 heures le matin suivant, les frais de mise en disponibilité se sont élevés à \$41.

J'aimerais que nous nous arrêtions à discuter de l'horaire des vols dans la région Atlantique, monsieur le président. Je ne veux pas que nous versions dans le détail.

Vous avez dit, M. Taylor, que l'an dernier vous aviez sous estimé le volume du trafic durant les périodes de pointe. Est-ce exact?

**M. Taylor:** Oui, c'est à peu près cela. Il est certain que nous avons eu un volume de trafic plus important que ce que nous avions prévu l'an dernier, de façon générale.

**Le sénateur Graham:** Pouvez-vous nous dire quelle était la proportion? Était-ce de 4 ou de 5 p. 100?

**M. Taylor:** Cela a varié, sénateur. Au cours des mois de pointe de l'été, lorsque nous avons eu les diverses grèves, le volume du trafic dépassait de loin nos prévisions. Pour l'année entière toutefois, nous avons eu un pourcentage de 5 à 7 p. 100 au-dessus de nos prévisions. Il est certain qu'au cours des mois de juillet et d'août, au moment des diverses grèves, nous avons eu un volume de trafic beaucoup plus important que celui qui était prévu.

**Le sénateur Graham:** Avez-vous suffisamment de matériel à votre disposition maintenant pour satisfaire à la demande prévue pour les périodes de pointe de cet été?

**M. Taylor:** Oui, pourvu qu'il n'y ait pas de crises d'autres modes de transport, comme l'an dernier. Nous sommes persuadés que notre planification sur le plan du matériel cette année saura satisfaire largement aux prévisions du trafic au sujet desquelles on est généralement d'accord.

**Le sénateur Graham:** En ce qui a trait à l'établissement d'horaires, quelle sorte de consultation avez-vous avec les autres compagnies aériennes? Pour être plus précis, quel genre de consultation avez-vous en ce qui a trait à l'établissement d'horaires entre EPA et vous même à l'intérieur et à l'extérieur de la région Atlantique? Autrement dit, quel genre de consultation avez-vous avec EPA pour tenir compte de leurs propres horaires lorsque vous planifiez les nôtres?

**M. Taylor:** Vous avez probablement utilisé le meilleur exemple que nous avons au Canada, sénateur, car il existe des relations de travail plus étroites entre EPA et Air Canada dans cette région qu'il n'en existent entre Air Canada et tout autre transporteur régional. Il y a une très étroite relation de travail dans l'établissement d'horaires entre EPA et Air Canada. Les deux transporteurs se consultent pour le traitement et la planification. Ils se consultent aussi avant la publication d'horaires, de même qu'en ce qui a trait au volume du trafic qui emprunte les routes que les deux desservent.

**Le sénateur Graham:** La programmation des vols est-elle faite par un ordinateur?

**M. Taylor:** L'ordinateur sert à traiter nombre de données, mais quant aux prévisions de la circulation sur les routes aériennes et à l'établissement d'horaires de départ et d'arrivée, ce que nous appelons la programmation de vol elle ne sont pas faites par ordinateur. La prévision à long terme de la circulation et ce que nous appelons la fréquence sans horaire est principalement faite par ordinateur. Toutefois, lorsque nous en arrivons à l'établissement réel pour une année ou une période donnée, ce travail est surtout fait à l'aide de guide. En d'autres termes, les horaires témoignent de décisions réelles des directeurs régionaux dans le domaine en cause, en consultation avec les personnes qui assurent la programmation de l'avion, des équipages, et des autres circonstances du vol et l'aménagement des installations matérielles au sol en fonction de l'horaire.

**Le sénateur Graham:** Au cours des deux ou trois dernières années, il s'est produit une différence de dix minutes dans l'heure de l'arrivée ou de départ, qui aurait pu épargner trois heures de vol à des voyageurs. Cela semble incroyable, mais c'est un fait. Par exemple, pour revenir d'Ottawa à Sydney, ou de Sydney à Ottawa, nous devons souvent nous arrêter à Halifax pendant deux heures, ou à Montréal pendant trois heures, suivant la route. Je me demande si vous prévoyez une meilleure utilisation du matériel dans la région Atlantique au cours de la prochaine année.

**M. Taylor:** Oui, sénateur. Comme vous le savez, il y a eu un procès assez long intenté récemment par la Commission canadienne des transports à propos de la qualité des services dans la région Atlantique, au cours duquel les divers groupes intéressés, dont Air Canada et Eastern Provincial, ont présenté des mémoires. Je crois que les deux compagnies aériennes ont reçu pleine satisfaction car les horaires prévus pour cette année et pour l'hiver et l'été de 1975 satisferont à tous les principaux besoins. Nous espérons, sénateur, que vous pourrez nous dire que vous en êtes beaucoup plus satisfait que par le passé.

**Le sénateur Molson:** J'ai trois questions à poser, monsieur le président. Je commencerai par la plus simple. À la page 2 des notes de l'état financier, la note 3 qui a trait à la dépréciation et à l'amortissement du matériel; sous «Matériel volant et pièces» nous lisons: Boeing 747, 16 ans; Lockheed 1011, 16 ans s'il est la propriété de la société, et 15 ans s'il est loué; DC8, 14 ans; et DC-9, 12 ans. Je me demande comment nous en sommes arrivés à ce stade de dépréciation.

**M. Cochrane:** Ce que nous voulons faire, sénateur, c'est établir un lien entre la dépréciation et ce que nous croyons que sera la vie utile d'un aéronef en service, et en même temps, travailler avec les autres transporteurs pour nous



assurer que nous déprécions notre matériel au même rythme, qu'une de telle sorte que les profits seront raisonnablement comparables. Il s'agit donc d'un mélange de ces deux facteurs qui entrent en jeu dans l'élaboration de la politique de dépréciation qui, naturellement, doit être approuvée par des experts-comptables ou des vérificateurs.

**Le sénateur Molson:** Selon vous, un DC-8 durera donc deux ans de moins qu'un 747?

**M. Cochrane:** C'est exact. C'est ce que l'industrie a fixé comme vie utile de ces aéronefs, compte tenu de tous les facteurs, y compris le bruit, et la possibilité de changer le moteur sur certains DC-8 pour nous conformer aux règlements sur le bruit dans différentes parties du monde. Bref, ce n'est pas simplement une question mécanique. Il y a en plus la mise en marché. A mesure que de nouveaux avions sont mis en service, d'autres sont modifiés ou retirés parce qu'ils ne sont plus commercialisables, plus particulièrement surtout sur les routes concurrentielles des États-Unis.

**Le sénateur Molson:** Quel âge a votre plus vieux DC-8.

**M. Cochrane:** Il a environ 14 ans. Je pense que c'est cette année que notre premier DC-8 sera complètement amorti.

**Le sénateur Molson:** Allez-vous le retirer?

**M. Cochrane:** Non, monsieur. Nous allons essayer de le garder en service. Je crois qu'après tant d'années il pourrait être retiré; en d'autres termes, il est complètement déprécié. Deuxièmement, il sera gardé en service surtout en raison des besoins de transport. Autrement dit, d'un point de vue purement économique, je crois que nous pourrions probablement remplacer les DC-8 par de nouveaux avions et, même si le DC-8 est pleinement déprécié, nous aurions encore, dans certains cas, avantage à le remplacer par de nouveaux avions.

**Le sénateur Molson:** Je m'y intéresse parce que j'ai souvent vu des avions amortis maintenus en service. En fait, du point de vue historique, je les ai vu, si je ne fais pas erreur, vivre trois vies consécutives et je ne parle pas des DC-8 ou d'un autre aéronef dont nous avons la liste. J'aimerais simplement connaître vos critères.

**Le sénateur Langlois:** J'aimerais poser une question supplémentaire à propos de la note 3, à la page 2: J'aimerais savoir pourquoi vous traitez les avions loués comme ceux qui sont la propriété de votre société, aux fins de dépréciation et d'amortissement. Je ne suis pas comptable et je n'arrive pas à en saisir la raison.

**M. Cochrane:** La profession comptable discute depuis un certain temps la façon dont ces aéronefs devraient être traités. Lorsque les sociétés aériennes ont une portion importante d'aéronefs loués, les comptables reconnaissent généralement qu'il faut les capitaliser afin de ne pas nuire au profit. Si vous avez un grand nombre d'aéronefs loués pour lesquels vous payez un prix fixe chaque année, finalement, si vous continuez à les louer, vous notez un profit bien plus important au cours des premières années que si une autre société qui fait exactement la même chose, mais possède l'aéronef. Afin de ne pas fausser les profits et de ne pas les exagérer au cours des premières années, par rapport à d'autres sociétés aériennes, nous suivons le principe comptable généralement reconnu de la capitalisation des avions loués.

245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260

**Le sénateur Langlois:** Vous faites cela tout en inscrivant le loyer comme frais d'exploitation.

**M. Cochrane:** On ne peut pas faire les deux. Aussi pour capitaliser le bail, nous indiquons la dépréciation en regard de ces aéronefs. En réalité, vous avez tout à fait raison. Nous déboursions effectivement de l'argent pour le loyer, mais nous ne l'imputons pas deux fois au regard de nos profits; nous ne l'inscrivons qu'une fois, et nous imputons la dépréciation par opposition au prix de location.

**Le sénateur Langlois:** Votre note est incomplète actuellement.

**M. Cochrane:** Vous aimeriez peut-être que nous vous apportions plus d'explications.

**Le sénateur Molson:** Dans la note 5, vous dites:

La Société s'est engagée à utiliser annuellement 100,000 heures des services d'un fournisseur durant les deux prochaines années; le coût de services analogues a été de \$1,700,000 en 1973.

Qu'est-ce que cela signifie?

**M. Cochrane:** C'est un engagement envers la Société CAE qui est située à Winnipeg, par laquelle on consent à lui fournir 100,000 heures de travail par année qu'elle effectue pour nous.

**Le sénateur Molson:** Il s'agit de 100,000 heures de travail; c'était \$17 de l'heure auparavant. Vous ne savez pas ce que c'est? Le taux n'est pas fixé. C'est 100,000 heures. Le taux a-t-il été fixé au moyen d'une formule quelconque?

**M. Cochrane:** Les taux sont ceux qui ont été fixés dans le cadre de négociations avec cette société.

**Le président suppléant:** Est-ce le seul endroit où l'on va rencontrer ce genre d'engagement?

**M. Cochrane:** Oui monsieur.

**Le sénateur Molson:** Si le taux n'est pas arrêté, le contrat ne peut être valide.

**M. Cochrane:** Je présume que si nous ne pouvions pas nous entendre sur un taux, le contrat ne serait pas valide ou il nous serait obligatoire de demander à un tiers de nous aider à en venir à une entente.

**Le sénateur Molson:** J'aimerais revenir à la déclaration au sujet d'Air Jamaica, et il y a peut-être plusieurs autres sociétés aériennes que je ne connais pas, dans lesquelles Air Canada possède certains avoirs, effectuée certaines opérations, etc. Ceci se poursuit depuis trois ou quatre ans. Pouvez-vous nous dire si nous en avons retiré quelques profits ou non—sans entrer dans les détails? Air Canada est-il très perdant dans cette sorte de marché?

**M. Cochrane:** Je crois qu'Air Jamaica est la seule société où nous avons un investissement et pour laquelle en même temps nous travaillons. Ce travail a été profitable à Air Canada, et à d'autres sociétés aériennes également je présume dans certains cas nous avons perdu le contrat au profit d'autres sociétés aériennes qui disaient pouvoir faire le travail à meilleur marché. En d'autres termes, c'est un accord sans lien de dépendance.



**Le sénateur Molson:** Air Canada n'a rien à déboursier?

**M. Cochrane:** Non, monsieur, il s'agit d'une affaire rentable et nous avons été très heureux de l'avoir.

**Le sénateur Molson:** J'en viens à la question des vols nolisés. La société Air Canada a élargi son service de vols nolisés et s'est associée à Wardair. Auriez-vous l'obligation de nous expliquer la relation qui existe entre le service des vols nolisés et le service régulier dans une importante société aérienne comme Air Canada? Pour ce qui est de desservir le public, le service de vols nolisés joue-t-il normalement un rôle important dans une grande société aérienne, ou dans bien des cas ce rôle est-il réservé aux sociétés aériennes secondaire? Entre-t-il en concurrence avec les services réguliers qu'une société aérienne fournit?

**M. Taylor:** Sénateur Molson, j'essaierai de répondre à votre question au meilleur de ma connaissance. Toute cette question de vols nolisés par opposition au service régulier est surtout une question de commercialisation. Air Canada est entré dans le marché des vols nolisés. M. Cochrane me donnera la proportion des recettes tirées des vols nolisés par rapport au total. C'est un total assez restreint dans notre cas; il s'agit de 5 p. 100 de notre chiffre d'affaires.

Essentiellement, nous exploitons un service de vols nolisés pour protéger notre position globale dans le marché régulier. C'est la seule raison. Bref, nous exploitons les vols nolisés sur deux principales routes, la route de l'Atlantique nord, principalement vers le Royaume-Uni, et la route du sud, vers les Caraïbes. Nous sommes surtout dans ce marché pour protéger les intérêts de notre service régulier dans ces deux marchés. Nous sommes le transporteur régulier entre le Canada et le Royaume-Uni, avec BOAC, c'est-à-dire British Airways, et si nous ne participons pas au marché des vols nolisés, marché qui existe effectivement, d'autres transporteurs viendront graduellement absorber une partie sans cesse croissante du marché. Enfin, nous exploitons le marché des vols nolisés pour protéger notre position globale dans un marché donné et il s'agit d'une proportion très restreinte de notre chiffre d'affaires global, c'est-à-dire environ 5 p. 100.

**Le sénateur Molson:** C'est une très bonne réponse.

J'aimerais qu'on me réponde à cette autre question également. Toutes les autres grandes sociétés aériennes, ou la plupart d'entre elles ont-elles un service de vols nolisés qui est comparable?

**M. Taylor:** Oui, presque toutes les principales sociétés aériennes internationales, sénateur, participent d'une manière ou d'une autre au marché des vols nolisés, et je pense que c'est essentiellement pour les mêmes raisons que nous.

**Le sénateur Grosart:** Pourriez-vous me dire combien de dollars a dépensé Air Canada pour effectuer un financement à court terme par opposition à un financement à long terme, un financement gouvernemental, depuis la dernière adoption de la loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)? En d'autres termes, vous payez un plus haut taux à la banque que vous ne le feriez autrement. Combien cela vous a-t-il coûté?

**M. Cochrane:** Je n'ai pas les chiffres ici.

**Le sénateur Grosart:** Pouvez-vous nous donner une approximation?

**M. Cochrane:** Je peux vous dire ce qu'il nous en a coûté l'an dernier. Environ \$600,000. Cette année, nos dépenses seront sensiblement plus élevées parce que premièrement, les taux d'intérêt sont plus élevés, et, deuxièmement, nous avons beaucoup plus d'arriéré, même s'il s'agit d'une période qui, nous l'espérons, sera plus courte si la loi est adoptée maintenant.

**Le sénateur Grosart:** Les frais sont imputés à votre exploitation entièrement parce que la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et Garantie) n'a pas été adoptée au Parlement?

**M. Cochrane:** C'est exact, monsieur.

**Le sénateur Grosart:** Vous avez fait, je le sais, des comparaisons avec d'autres sociétés aériennes. Comment votre tarif au mille se compare-t-il avec celui des sociétés aériennes de niveau comparable? Je sais qu'il est difficile de faire ce genre de comparaison, mais je suis certain que vous avez établi votre tarif après avoir fait des études comparatives.

**M. Cochrane:** Naturellement, au Canada, c'est le même; mais aux États-Unis, qui se prêtent le mieux aux comparaisons, nos tarifs actuels sont sensiblement inférieurs. Ils ont déjà été supérieurs, mais au cours des trois dernières années, ils se sont de plus en plus rapprochés de leurs tarifs par passager au mille, ce qui est évidemment la seule façon de mesurer, et ils sont maintenant très inférieurs aux leurs.

C'est surprenant. C'est l'un des rares produits que l'on puisse obtenir à meilleur compte au Canada qu'aux États-Unis.

Je crois que nos tarifs, à l'intérieur du Canada, sont à l'heure actuelle moins élevés que ceux de tout autre pays du monde. Je ne connais pas d'autres pays où vous pouvez prendre l'avion à un tarif par mille égal à celui du Canada.

**Le sénateur Grosart:** Ce sont de bonnes nouvelles. Vous avez également fait d'autres comparaisons, si je comprends bien. Quant à l'efficacité générale, comment vous comparez-vous en ce qui a trait, par exemple, à la perte des bagages et ainsi de suite—au service des objets perdus? Recevez-vous plus de plaintes? On dit parfois que le transport aérien est une chose merveilleuse: Vous pouvez déjeuner à New York, dîner à Londres et souper au Caire tandis que vos bagages se trouvent à Vancouver!

**M. Cochrane:** Nous avons eu des problèmes inusités au cours de la dernière année, comme vous le savez sans doute. Mais pour répondre à votre première question: «Faites-vous ces comparaisons?» Je répondrai: oui, et nous en faisons même continuellement. Pour le moment, notre situation se compare assez bien avec celle des sociétés aériennes américaines, qui sont notre principal point de comparaison. Nous avons cependant avec elle une différence très importante: nos chargements sont sensiblement plus élevés que les leurs. Chacun de nos avions chaque aéronef, transporte 10 p. 100 plus de personnes qu'eux. Les possibilités de mauvaise manutention des bagages s'en trouvent par conséquent augmentées par passager, les aéronefs étant plus chargés, etc.

Mais, je le répète, notre rendement, disons, l'an dernier n'était pas aussi bon que celui des sociétés aériennes des États-Unis. Il s'améliore maintenant de façon sensible. Nous avons établi des normes de manutention des bagages et autres, qui sont fondées sur celles des sociétés aériennes américaines et sur leur rendement de ces dernières. Dans



certains cas, nous arrivons à nous y conformer, mais toujours, nous visons à le faire. Bref, nous n'avons pas été tellement efficaces mais il y a progressé.

**Le sénateur Grosart:** Avez-vous, dans les services téléphoniques, plus de problèmes que les autres sociétés aériennes mentionnées?

**M. Taylor:** Je crois que nos normes sont meilleures que celles de la plupart des principaux transporteurs américains, par rapport à ce que nous espérons atteindre; certes, en 1973, nous sommes plus prêts du but à atteindre en 1974 que ne le sont les transporteurs américains.

**Le sénateur Grosart:** Les rumeurs répétées voulant qu'Air Canada soit la meilleure société aérienne du monde dans l'air mais la pire au sol cachent-elles quelque vérité? Vous devez les avoir souvent entendues. Je ne dis pas qu'elles sont vraies.

**M. Taylor:** J'aimerais dire non, mais c'est à mon avis, une critique valable pour toutes les compagnies aériennes, car une fois qu'un passager est dans un avion et se dirige vers son but, il est bien moins sévère à l'égard de ce qui lui arrive que lorsque, au sol, il attend de monter dans l'avion. C'est donc, à mon avis, une critique valable pour toutes les compagnies aériennes.

**Sénateur Langlois:** Ma première question concerne les contrôles de sécurité effectués à l'aéroport avant l'embarquement. Sont-ils tous imposés à Air Canada par les autorités de l'aéroport ou par un autre niveau du ministère des Transports? Voilà ma question: sont-ils imposés? Devez-vous vous y soumettre?

**M. Taylor:** J'essaierai de répondre ainsi, M. le sénateur: Le problème général de la sécurité des passagers dans les aéroports est une question qui touche le ministère des Transports de très près en ce qui concerne l'établissement de normes et de niveaux de sécurité. Pour le coût de cette sécurité dans les aéroports, il est supporté par les compagnies aériennes. De plus dans la plupart des aéroports maintenant, je crois, des organismes de services, auxquels tous les transporteurs sont associés, s'occupent habituellement de la sécurité. A un certain moment, elle était assurée par chacune des compagnies aériennes. En fait, ces dernières favorisent le besoin de sécurité, et nous ne nous y opposons pas. Nous aimerions ne pas avoir à le faire. Nous préférons que cette question de la sécurité ne nous contraigne pas à exercer des contrôles de sécurité; mais nous pensons que ces mesures s'imposent dans l'intérêt du passager et du transporteur aérien.

**Le sénateur Langlois:** Votre réponse me suggère une autre question à ce même propos. Si ces contrôles sont exercés pour assurer la sécurité du passager et que les coûts en sont supportés par votre compagnie, comment se fait-il—et je ne veux pas que vous m'expliquiez la politique du ministère des Transports—que vos concurrents à Dorval, par exemple, ne les effectuent pas?

**M. Taylor:** Je suppose que vous voulez parler du cas récent d'une des compagnies aériennes internationales, à Dorval.

**Le sénateur Langlois:** Iberia, il y a deux semaines, vol de Montréal à Madrid. Aucun contrôle de sécurité.

**M. Taylor:** Il existe certaines situations particulières, comme celles-là, que je ne puis expliquer, non pas parce que je ne veux pas le faire, mais je sais qu'un ou deux cas

comme celui-là n'ont pas été correctement expliqués au public.

**Le sénateur Langlois:** Pour revenir à la question des frais d'escale, j'aimerais que vous m'en donniez une justification et, surtout, que vous me disiez pourquoi il y a de si grandes différences entre les divers aéroports. Par exemple, un de mes collègues a mentionné ici cet après-midi que la taxe d'escale était à Halifax de \$17 et un autre a dit qu'elle était à Winnipeg de \$25. Pourquoi cette différence?

**M. Taylor:** Je suis heureux que vous ayez posé cette question, qui me donne l'occasion de faire une rectification à l'égard d'une chose sur laquelle j'ai peut-être induit le sénateur Cameron en erreur; je suis maintenant à même de donner des éclaircissements et je voulais le faire avant que nous ne terminions. C'est-à-dire que les frais d'escale, que j'ai mentionnés, sont une augmentation du prix de la place qui est provoquée par un arrêt de voyage. Si je ne me trompe, la base du tarif dans ce cas-là conformément au tarif courant, non seulement au Canada mais partout en Amérique du Nord, est la combinaison des prix des places par secteur, ainsi, le chiffre de \$25 qu'a utilisé le sénateur Cameron peut très bien être exact, suivant la route qu'il empruntait à ce moment-là.

Vous demandez quelle en est la base: c'est que pour la compagnie aérienne c'est exactement la même chose que deux voyages distincts, car si vous allez un jour de Vancouver à Toronto, vous êtes, ce jour-là, un passager de Vancouver à Toronto et si le lendemain, vous allez de Toronto à Halifax, Fredericton ou St-Jean; vous êtes, en fait, passager d'un deuxième voyage. La base de la fixation des tarifs au Canada, comme partout ailleurs, en Amérique du nord, est d'essayer de récupérer vos frais au sol ainsi que vos frais à vol. Lorsque vous arrêtez un voyage, c'est comme si, en fait, vous étiez deux passagers.

**Le vice-président:** Le CN ferait-il la même chose? Supposons que vous êtes à Montréal, que vous allez à Vancouver et...

**Le sénateur Langlois:** Nous avons encore ici quelques témoins du CN.

**Le vice-président:** Je ne fais que poser la question ainsi. Avez-vous entendu ma question, M. Cooper?

**M. G.M. Cooper, conseiller général des chemins de fer nationaux du Canada:** J'ai entendu votre question, monsieur le Président, mais j'ai bien peur de ne pas savoir y répondre.

**Le vice-président:** Pourriez-vous y répondre, plus tard?

**M. Cooper:** Oui.

**Le vice-président:** Je suis désolé, sénateur Langlois.

**M. Taylor:** Pourrais-je continuer de parler du principe de la fixation du tarif, pour ainsi l'appeler? Le prix du billet complet s'applique de Vancouver à Halifax, lorsque le passager n'interrompt pas son voyage et va d'un bout à l'autre. Lorsque le voyage est interrompu, il devient en fait deux, trois ou quatre passagers, suivant le nombre de fois qu'il interrompt son voyage, puis la somme des secteurs s'applique et constitue la base du tarif.

**Le sénateur Langlois:** Si je comprends bien votre réponse, ces frais d'escale doivent couvrir les coûts supplémentaires au sol de votre compagnie, si un passager



arrête son voyage à un certain aéroport au lieu d'aller jusqu'à sa destination. Mais alors, la différence des frais m'indique qu'ils ne sont aucunement fondés sur les frais au sol, puisqu'ils varient. Je suppose qu'il n'y a pas entre les frais au sol, à Halifax et à Winnipeg, une différence si grande qu'elle justifie des frais d'escale qui sont à Winnipeg le double de ceux d'Halifax.

**M. Taylor:** Il y a une constante et une variable. La constante est le coût au sol et la variable le coût en vol; c'est-à-dire que le coût en vol pour faire un court trajet est plus élevé par mille que le coût en vol pour faire un long trajet, à cause de l'économie de l'avion une fois que vous l'avez mis dans les airs à Toronto à 20,000 pieds et que vous lui faites parcourir 2,000 milles au lieu de lui faire faire un court trajet. La variable est la longueur de l'étape, comme nous disons, car la longueur de l'étape franchie par le passager fait varier les différents frais d'escale qui sont en fait la somme des frais de chacun des secteurs.

**Le sénateur McElman:** J'ai une question supplémentaire à poser avant que cet aspect ne soit épuisé, M. le Président.

Pendant un certain nombre d'années, sur les vols internationaux, le passager—je ne sais pas si cela s'applique encore—qui se dirige en ligne droite vers son but final, pouvait faire des crochets à différents endroits, sans que le prix de son billet ne soit augmenté et sans frais d'escale. En est-il toujours ainsi?

**M. Taylor:** Je sais qu'on a supprimé cette possibilité dans la majorité des cas. Je puis me tromper et je le vérifierai pour vous afin de déterminer si on l'a fait dans tous les cas. Je puis me rappeler des annonces qui, à un certain moment donné, parlaient de «six villes en Europe pour le prix d'une», mais je sais que l'augmentation générale des coûts de fonctionnement d'une compagnie aérienne a provoqué l'abandon général de cette pratique par l'industrie et je crois que dans la plupart des cas, elle l'a fait.

**Le sénateur McElman:** Vos transporteurs ont-ils jamais pu au Canada suivre cette procédure à l'égard du prix des billets?

**M. Taylor:** C'était le cas il y a quelques années, quand il n'y avait absolument pas de frais d'escale, puis on en arriva à un montant fixe, \$5 ou \$10, ou, plutôt, il était passé de \$5 à \$10. Puis, c'est devenu la somme des secteurs. Les compagnies aériennes l'ont fait à mesure qu'augmentaient les coûts du pétrole, de la main-d'œuvre et des approvisionnements. Plusieurs possibilités s'offraient aux sociétés. Elles pouvaient augmenter le niveau général du prix des billets; appliquer certaines techniques de la somme des secteurs, et ainsi de suite; en fait, elles ont fait un peu des deux, si bien qu'il s'agit maintenant entièrement de la somme des secteurs au lieu d'un prix général.

**Le sénateur McElman:** Ainsi votre transporteur ne fait pas de différence aujourd'hui au Canada entre la personne qui prévoit des escales et celle qui arrive à un point X et décide tout à coup de ne pas continuer jusqu'à sa destination et tout simplement d'arrêter son voyage?

**M. Taylor:** Non, si vous projetez une escale, c'est-à-dire si vous projetez d'aller de Fredericton à Toronto une journée, puis, deux jours plus tard, vous décidez d'aller de Toronto à Winnipeg et, deux jours plus tard, de Winnipeg à Vancouver, le tarif serait la somme des secteurs.

**Le sénateur McElman:** Ainsi, une personne qui vous laisse une place vide, n'est pas pénalisée?

**M. Taylor:** Non. On en revient à L'autre question. Il est très difficile pour les compagnies aériennes de trouver une façon d'imposer une pénalité pour les places vides.

**Le sénateur Langlois:** Les frais d'escale sont-ils les mêmes au Canada qu'en Europe? Sont-ils imposés en France et en Allemagne sur la même base que vous ici?

**M. Taylor:** Si je me souviens bien, les États-Unis et l'Europe sont passés par les deux stades que nous avons connus plut tôt—ils ont eu les frais d'escale uniformes et la somme des secteurs avant nous.

En Europe, les frais par mille de vol sont beaucoup plus élevés que chez nous, de 25 à 40 pour cent plus. C'est une règle générale de tarif qu'ont adoptée la plupart des compagnies aériennes.

**Le sénateur Langlois:** N'est-il pas vrai que certains de vos concurrents en Europe n'ont pas de frais d'escale?

**M. Taylor:** Il faudrait que je le vérifie, sénateur.

**Le sénateur Langlois:** Mon collègue de droite m'a informé qu'il avait vu dernièrement une annonce de la Lufthansa disant que vous pouviez aller partout en Allemagne et vous arrêter là où vous vouliez sans frais d'escale.

**M. Taylor:** A mon avis, il est indubitable que le coût des voyages aériens est bien plus élevé en Europe qu'en Amérique du Nord. Pour ce qui est de cette allusion à la Lufthansa, je n'ai aucun renseignement. J'aimerais vérifier.

**Le sénateur Smith:** Il y avait toute une page de publicité dans le *Montreal Star*, il n'y a pas très longtemps, et je l'ai rappelé au Sénateur. Ils peuvent vous demander une somme totale d'argent pour pouvoir le faire. Ils ne la décomposent pas. C'est pourquoi je ne sais pas quels sont les frais ni s'ils étaient inclus.

**M. Taylor:** C'est possible. Il se peut qu'ils vous vendent un ensemble qui comprend tout cela. C'est tout à fait légitime.

**Le sénateur Langlois:** Ma prochaine question a trait à ce que vous a dit plus tôt le sénateur Grosart relativement au financement à court terme. Il l'avait relié au fait que l'adoption du bill traîne depuis longtemps. Il vous a demandé s'il y avait une différence de coût entre le financement à court terme, par rapport au financement à long terme.

Ne serait-ce parce que le financement que vous avez fait en Angleterre par l'entremise de Lazard Frères pour assumer l'achat de moteurs et de pièces Rolls Royce a été fait à des taux d'intérêt très favorables, même si le financement était à court terme?

**M. Taylor:** C'est exact. Ce financement a été fait à un taux d'intérêt extrêmement favorable. Mais, bien sûr, il s'agissait là d'un accord spécial qui a été encouragé par le gouvernement britannique parce qu'il promouvait l'exportation de leurs moteurs. Nous effectuons également un financement à très bons termes avec la banque EXIM des États-Unis, qui stimulent ainsi l'exportation de leurs aéroplanes.



**Le sénateur Langlois:** Si cette loi avait été adoptée, et que vous ayez été capables d'acheter à long terme, vous en aurait-il coûté plus d'argent?

**M. Taylor:** Non. Si la loi avait été adoptée, nous n'aurions pas utilisé d'argent pour financer les moteurs. Nous les aurions financés par l'entremise de Lazard Frères de toute façon, parce que c'est moins cher.

**Le sénateur Langlois:** Pour un même laps de temps?

**M. Taylor:** Oui, parce que c'était une entente économique plus avantageuse du point de vue du taux d'intérêt que celle que nous aurions eue avec le gouvernement.

Règle générale, nous tâchons d'obtenir de l'argent de sources non gouvernementales quand c'est plus économique. Dans ces deux cas, c'était plus économique.

**Le Sénateur Langlois:** J'étais sous l'impression que Lazard Frères venait à la rescousse de Rolls Royce plutôt que d'Air Canada.

**M. Taylor:** Mais ils nous ont finalement aidés.

**Le Sénateur Langlois:** Mais mon assertion était exacte.

**M. Taylor:** Oui.

**Le Sénateur Langlois:** Pour revenir à la première page du bilan, il y a un poste intitulé «Placement dans d'autres compagnies-au coût». Je crois que vous avez déjà mentionné l'une de ces compagnies. Pourriez-vous nous donner les noms des autres compagnies et la nature des placements?

**M. Cochrane:** Les placements au coût dans d'autres compagnies représentent uniquement nos placements dans Air Jamaica. Il n'y a aucun autre placement qui soit compris dans cette somme, sénateur.

**Le Sénateur Langlois:** J'ai une dernière question à poser, monsieur le président.

A la page 2, sous «Notes aux états financiers», la dernière ligne de la note 3 se lit comme suit:

«La dette à long terme fait état des obligations découlant de ce bail, à l'exclusion des dispositions touchant l'intérêt.»

Dois-je comprendre que l'intérêt s'inscrit dans vos dépenses d'exploitation dans ce cas?

**M. Cochrane:** C'est exact, sénateur.

**Le sénateur Desruisseaux:** On a déjà répondu à une ou deux des questions que j'avais à l'esprit. Il y a toutefois deux ou trois points que j'aimerais faire préciser. Premièrement, Air Canada, malgré les défauts que nous pouvons lui reconnaître, est à mes yeux de profane, une des meilleures sociétés aériennes du monde actuel. Pour ma part, la même chose s'applique à l'administration. Je dis cela en raison de l'interprétation qui était donnée de certaines de mes remarques au Sénat lorsque j'ai parlé du bill C-5.

J'aimerais savoir, monsieur Taylor, si Air Canada a des filiales.

**M. Taylor:** La seule filiale qui lui appartienne entièrement et qui pourrait être classée comme une filiale au sens juridique du mot est la compagnie appelée Air Transit Limited; cette compagnie a été créée aux termes de l'article 18 de la Loi constituant Air Canada pour fonctionner par contrat. Elle n'a aucun avoir; elle devra assurer, par

contrat, le service ADAC entre Ottawa et Montréal qui est actuellement en voie d'être mis sur pied. C'est essentiellement une compagnie qui fonctionne par contrat.

La Loi constituant Air Canada prévoit qu'Air Canada peut posséder des filiales dans le domaine du service aérien; il y a donc une restriction dans la Loi constituant Air Canada à cet effet. D'autres compagnies ont été créées et sont utilisées par Air Canada à partir du CN uniquement aux fins des vols nolisés. Il existe une ou deux petites compagnies à cette fin, mais essentiellement, c'est la seule filiale. Nous avons parlé plus tôt d'un placement dans Air Jamaica, mais il s'agit d'un placement minoritaire. Le gouvernement jamaïquin en dix ans acquerra ce placement.

**Le sénateur Desruisseaux:** Les recettes, s'il y en a, ou les déficits tirés de cette compagnie sont-ils reproduits dans l'état financier qui nous est présenté, ou sont-ils affectés au CN?

**M. Taylor:** Dans le cas d'Air Jamaica, ce n'est pas inclus parce qu'il s'agit d'un placement minoritaire. Seul le placement est inscrit. Quant à Air Transit, cette compagnie ne sera mise sur pied qu'en 1974. Je ne crois pas qu'il y ait quelque chose à ce sujet dans l'état financier 1973.

Je demanderai à M. Cochrane de commenter les autres points.

**M. Cochrane:** Les recettes dérivées du service de vols nolisés que nous exploitons avec le CN ne figurent aucunement dans l'état financier.

**Le sénateur Desruisseaux:** Il y a quelques années, on a beaucoup parlé de la possibilité de transférer l'entretien de Montréal à Winnipeg. Je crois qu'un rapport a été publié à cet effet. Peut-on se procurer ce rapport à l'heure actuelle?

**M. Taylor:** Je présume, sénateur, que vous faite allusion à ce qu'il est convenu d'appeler la Commission d'enquête Thompson.

**Le sénateur Desruisseaux:** Oui.

**M. Taylor:** Il y a trois ou quatre ans de cela, et peut-être davantage. Si ma mémoire est exacte, cela fait un peu plus longtemps. Ça se situe dans le laps de temps de toute façon. Il s'agissait d'une enquête publique. Certaines conclusions de cette enquête ont été publiées, mais je ne crois pas que le rapport de la Commission ait jamais été rendu public, mais je peux me tromper.

**Le sénateur Desruisseaux:** Vous rappelez-vous si dans ce rapport on recommandait de déplacer ces services à Winnipeg?

**M. Taylor:** Le rapport, si vous voulez, confirmait la décision de l'administration selon laquelle il était plus efficace et plus économique d'assurer l'entretien de la flotte d'Air Canada au moyen de bases d'entretien, dont un certain nombre existent à l'heure actuelle; la principale base de révision générale est à Montréal, alors que l'entretien courant se fait à Halifax, Toronto, Winnipeg et Vancouver. Le rapport appuyait ces conclusions.

**Le sénateur Langlois:** J'ai recommandé le statu quo en effet.

**Le sénateur Desruisseaux:** Les journaux ont fait état d'une rumeur selon laquelle ce service serait transféré et, ensuite, localisé à Winnipeg en raison de pressions.



**M. Taylor:** Certains rapports publiés ont annoncé qu'Air Canada entrerait en possession d'appareils Boeing 727 cet automne. D'autres assureraient que l'entretien de ces aéronefs se ferait à Winnipeg. Tout ce que je puis dire pour le moment c'est qu'aujourd'hui la société projette d'entretenir ces aéronefs aux bases d'entretien qu'elle a actuellement.

[Texte]

**Le sénateur Asselin:** J'aurais une question à poser, à savoir si on déménage de Montréal à Winnipeg, est-ce que vous anticipez des mises à pied à Montréal?

**Le vice-président:** Je regrette, sénateur Asselin, mais nous n'avons pas installé le service d'interprétation simultanée.

**Le sénateur Asselin:** Eh bien, je pense qu'on devrait l'avoir dans tous les comités, car cela s'applique à tous les comités de la Chambre des communes et du Sénat.

**Le vice-président:** Vous avez raison de vous objecter qu'on ait pas ce service ici, mais je ne sais pas pourquoi. Je ne crois pas que ce soit au président du comité à voir à ce que ces facilités soient installées.

**Le sénateur Asselin:** Non, mais je constate un fait tout simplement.

**Le vice-président:** J'espère que cela ne se reproduira pas et qu'à l'avenir nous aurons le service d'interprétation simultanée, et que nous devons l'avoir.

[Traduction]

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, la salle 356-S est équipée. Pourquoi ne l'avons-nous pas utilisée cet après-midi?

**Le vice-président:** Je ne le sais pas. C'est celle-ci que l'on nous a donnée. Je pensais que nous y aurions toutes les installations. Malheureusement, comme vient de le dire le sénateur Asselin, et comme nous nous en sommes tous rendus compte, nous n'avons pas de service de traduction. Je le regrette en tant que votre président.

**Le sénateur Asselin:** Je poserai ma question en anglais, cela ne me fait rien. Si l'on déménageait le service d'entretien de Montréal à Winnipeg, pensez-vous que des employés de Montréal seraient mis à pied?

**M. Taylor:** Vous êtes en train de supposer que nous allons déménager le service d'entretien.

**Le sénateur Asselin:** Si cela arrive.

**M. Taylor:** Tout ce que je puis dire actuellement, c'est que la société n'envisage pour l'instant pas d'avoir son service d'entretien ailleurs qu'où il se trouve maintenant. Il me serait difficile de répondre à votre question sur les mises à pied à Montréal car nous n'envisageons pas d'avoir un programme d'entretien différent de celui qui existe.

**Le sénateur Desruisseaux:** Il revient entièrement à la compagnie de choisir lorsqu'on lui fait des offres?

**M. Taylor:** La direction de la société croit qu'il lui revient de prendre cette décision.

**Le sénateur Desruisseaux:** S'il n'y a pas d'autres questions supplémentaires, je passerai à une autre question qui est très courte.

**Le sénateur Benidickson:** Ma question supplémentaire touche ce point. Il y a quelques années, Air Canada avait un service d'entretien important à Winnipeg. Une partie de celui-ci a été déménagé à Montréal. Ai-je raison de penser qu'après des contestations, on s'est engagé à garder un certain volume du service d'entretien d'Air Canada à Winnipeg? Cela s'applique surtout à l'entretien des avions Viscount. Il me semble avoir lu qu'on en abandonnait l'utilisation. Un accord a-t-il été convenu ou s'est-on engagé à ce qu'un certain volume des réparations d'Air Canada continue à Winnipeg? Dans l'affirmative, s'est-on complètement acquitté de cette obligation?

**Le sénateur Langlois:** Vous parlez d'un engagement d'Air Canada?

**M. Taylor:** Je répondrai à une partie de la question et demanderai à M. Cochrane de s'occuper du reste.

**Le sénateur Benidickson:** Je ne sais pas si c'est Air Canada ou son propriétaire, le gouvernement du Canada.

**M. Taylor:** Un crédit du bilan montre qu'il existe un tel engagement. Pour en faire l'historique, Air Canada a bien déplacé sa base principale d'entretien à Montréal et cela a pris un certain temps. Ce faisant, et suite à l'enquête à laquelle on a déjà fait allusion, un engagement a été pris.

**Le sénateur Benidickson:** Je n'en ai qu'un souvenir vague et j'aimerais que vous m'en parliez.

**M. Taylor:** On a pris certains engagements lors du déplacement de cette base importante d'entretien. C'était un engagement tri-partite, entre Air Canada, la CAE et le gouvernement fédéral. La part d'Air Canada dans cet engagement était que pendant cinq ans, la compagnie devait fournir 100,000 heures par an de travail à la CAE à Winnipeg pour aider celle-ci à s'engager dans l'entreprise de l'entretien des avions et des pièces détachées. Cet engagement est encore valable pour deux ans, Air Canada l'a respecté jusqu'à aujourd'hui et a l'intention de le remplir. Il y a un certain nombre de façons de le faire. Le Viscount en était une. Il y a ensuite le matériel de coquerie et d'autres travaux qui peuvent en faire partie.

**Le sénateur Forsey:** Puis-je poser une question supplémentaire? C'est le crédit pour lequel il y a eu une enquête il y a quelque temps et qui fait l'objet de négociations?

**M. Taylor:** Exactement.

**Le sénateur Desruisseaux:** Quel serait pour les contribuables du Canada l'investissement total maintenant? Si vous l'avez sous cette forme, je veux la suivre.

**M. Cochrane:** Il est difficile de répondre à cette question, parce que l'investissement lui-même dans la société est effectué par le Canadien national et qu'il possède toutes les actions de la société. Le montant qui a été investi est de 5 millions de dollars comme le montre le bilan. C'est la mise de fonds.

En plus, Air Canada a emprunté de l'argent auprès du gouvernement et du CN afin de poursuivre son exploitation. Air Canada a emprunté environ 230 millions de dollars auprès du gouvernement. Nous devons donc cet argent au gouvernement et nous lui payons des intérêts.



**Le sénateur Desruisseaux:** Mais cela est inclus dans la dette à long terme?

**M. Cochrane:** Oui, cela fait partie de la dette à long terme.

**Le sénateur Desruisseaux:** Ce sont donc les 690 millions de dollars.

**M. Cochrane:** Un moment. Je vais vérifier. Je ne vous ai peut-être pas donné le bon chiffre. Une partie de l'argent est due au CN, une autre au gouvernement et une autre à d'autres sources. Si vous voulez me donner un instant, je pense que je vais le trouver.

**Le sénateur Desruisseaux:** D'accord.

**M. Cochrane:** Vous avez tout à fait raison. Le chiffre est plus près de 600 millions de dollars que de celui de 230 millions de dollars que je vous avais donné. Je vous fais mes excuses. Ce que je cherche maintenant, monsieur le président, c'est le détail de ce que nous devons au CN et au gouvernement. Je l'expliquerai plus tard si je le puis. Je ne pense pas que ce soit vraiment très important puisque le CN est de toute façon associé au gouvernement.

**Le sénateur Desruisseaux:** J'aimerais savoir quel est vraiment l'investissement total pour le contribuable, directement ou indirectement.

**M. Cochrane:** Je vais vous donner ce chiffre.

**Le vice-président:** Avez-vous fini vos questions, sénateur Desruisseaux?

**Le sénateur Desruisseaux:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, j'ai un certain nombre de questions à poser. Je me rends compte qu'il se fait tard et que les témoins doivent être maintenant assez fatigués, mais j'aimerais revenir à la série de questions posées par le sénateur Grosart sur la mauvaise maintenance des bagages par Air Canada. J'aimerais savoir quand et pourquoi le système de contrôle des bagages est passé de l'étiquette attachée à la poignée par une ficelle, à ce morceau de papier qui est entouré autour de la poignée et fixé au bout par de la colle. Y a-t-il une raison à ce changement?

**M. Taylor:** Oui, il y en a une. On est toujours en train de faire une évaluation. Je crois que les experts pensent que le changement était bon; je vais essayer de vous dire pourquoi.

A mesure que les aéroports grandissaient et qu'il était nécessaire d'avoir des convoyeurs pour les valises, afin qu'elles ne descendent pas seulement une glissière pour repasser sur un chariot, les étiquettes avec des ficelles avaient tendance à se prendre dans le système et à se déchirer, parce qu'elles étaient beaucoup trop lâches; lorsque la valise tombait sur le convoyeur et continuait son chemin, l'étiquette se prenait dedans. Les transporteurs ont découvert que les convoyeurs déchiraient beaucoup de ces étiquettes. Voilà pourquoi ils ont pensé à l'étiquette adhésive, comme ils l'appellent. Elle a été conçue de telle façon que l'étiquette reste plus près de la poignée du sac et ne soit pas susceptible d'être déchirée dans les séries de convoyeurs et de machines de triage.

Voilà la raison. Je suppose que l'on pourrait dire que le «jury» se demande toujours si c'est une amélioration. Tout indique que c'en est une.

**Le sénateur Riley:** Quelqu'un, je crois que c'était le sénateur Graham, a soulevé la question des bagages laissés à l'humidité. Qu'arrive-t-il à ces étiquettes lorsque les bagages sont laissés sous la pluie à cause d'un retard de chargement de l'avion? De plus, qu'arrive-t-il lorsque quelqu'un fait une petite entaille à cette étiquette? Et que se passe-t-il lorsque la colle est ramollie par la chaleur? J'ai déjà contrôlé ces étiquettes. J'ai vu ces boucles à moitié déchirées lorsque le bagage sort de l'avion.

Dernièrement, sans le demander, on m'a mis une étiquette cordée sur mon sac et j'ai demandé pourquoi. C'était une étiquette avec de la ficelle. On m'a dit qu'on la mettait si on devait changer d'avion au cours du voyage. Pourquoi les deux systèmes sont-ils utilisés?

**M. Taylor:** Les deux systèmes sont utilisés actuellement parce que ce que nous appelons les étiquettes rubanées ou étiquettes comportant des correspondances, doivent être plus grandes que les bordereaux individuels, si vous voulez. C'est, je pense, le problème que pose la conception des étiquettes à bagages. Ceux qui se spécialisent dans ce domaine n'ont sans doute pas pu trouver d'étiquette gommée qui comporterait, pour ainsi dire, un bordereau supplémentaire pour la correspondance; si bien que les deux systèmes sont encore utilisés. Je le répète, il y a une certaine controverse car il y a du pour et du contre. Avec les étiquettes adhésives vous avez l'avantage de ne pas avoir une étiquette qui ballotte et qui, par conséquent, ne pourra pas se prendre dans le mécanisme. De l'autre côté, vous courez certains risques avec les étiquettes adhésives car, par temps humide, ou certaines autres conditions, elles se détachent et la question est alors de savoir quel est le système qui comporte le moins de risques.

**Le sénateur Riley:** Pour les bagages en transit, c'est-à-dire les bagages qui sont transférés d'un avion à un autre, utilise-t-on toujours le système de l'étiquette avec une ficelle?

**M. Taylor:** S'il y a deux numéros de vol, je pense avoir raison en disant qu'on utilise la plus grande étiquette. Une fois de plus, je puis me tromper, mais je crois que j'ai raison en disant que lorsqu'il y a deux numéros de vol qui doivent tous les deux figurer sur l'étiquette, on utilise alors la plus grande.

**Le sénateur Riley:** Je parle de ma propre expérience. J'ai déposé une valise au contrôle à Ottawa et on m'a enroulé un papier autour de la poignée. Je devais changer d'avion à Montréal, on a utilisé l'étiquette en papier en dépit du fait qu'il y avait un transit, et je n'ai jamais revu mon bagage.

**M. Taylor:** Je voulais demander si c'était la valise qui avait été perdue? C'est peut-être la raison. Je ne veux pas faire de plaisanterie, mais c'est peut-être pour cela que la valise a été perdue.

**Le sénateur Riley:** Oui. J'ai voulu demander si quelqu'un, dans le transfert des bagages, se prend le doigt dans l'anneau ou si celui-ci est pris dans autre chose—c'est du papier très doux qui se déchire facilement, malgré les assurances que nous donne le personnel au sol . . .

**M. Taylor:** Comme je l'ai dit les deux systèmes comportent des risques et je soupçonne que le «jury» cherche toujours quel est le meilleur, à la longue; mais je sais que la raison pour laquelle on est passé à l'autre était celle que j'ai dite.



**Le sénateur Riley:** Pourquoi n'avez-vous pas les mêmes difficultés techniques à l'égard des étiquettes avec une ficelle qui sont attrapées dans—comment les appelez-vous?—les machines pour faire passer les bagages du comptoir à l'avion? Pourquoi ce problème n'existe-t-il pas maintenant? S'il n'existe pas, pourquoi ne pas revenir à ces étiquettes?

**M. Taylor:** C'est une très bonne question et je vais y donner suite. Je sais que les deux systèmes sont en vigueur. La question des bagages nous concerne tous—non seulement Air Canada mais toute l'industrie—car à mesure que le volume de passagers augmente, que les grands aéroports se sont agrandis, avec ces longues lignes de convoyeurs et que des conteneurs ont été utilisés, les problèmes sont devenus plus complexes. Si un conteneur est oublié, nous ne perdons maintenant pas une valise seulement mais trente. A l'occasion nous sommes devenus très bons pour perdre des bagages maintenant. C'est un problème auquel nous consacrons beaucoup d'énergie. Je voyage moi-même beaucoup et j'ai bien des expériences personnelles que je peux faire connaître à nos gens.

**Le sénateur McElman:** Je pense que nous devrions mettre le sénateur Riley dans le conteneur à bagages et sa valise sur le siège.

**Le sénateur Riley:** J'en serais très heureux si vous preniez le même avion!

Puis-je continuer. Si tel est le cas, et vous m'avez très gentiment donné des chiffres honnêtes, j'en suis sûr, à l'égard des bagages perdus, a-t-on fait une analyse sur le nombre de mauvaises manutentions de ces derniers qui découlent de la perte de l'étiquette en papier?

**M. Taylor:** Oui. Je puis vous confirmer que je n'ai connaissance d'aucun autre sujet, hormis certaines questions de sécurité dans nos avions, qui ait plus fait l'objet d'analyses et de recherches exhaustives au cours des quelques dernières années que la mauvaise manutention des bagages. A quoi est-elle due, à un mauvais étiquetage, au dépôt des bagages sur le mauvais chariot, à la déchirure des étiquettes. Nous avons même mis des plateaux en dessous de différents convoyeurs afin de déterminer quel genre de rouleaux déchirent le plus d'étiquettes. Nous avons fait énormément de recherches et d'analyses sur cette question. Non seulement nous avons étudié le genre et la taille de l'étiquette mais également ce qui peut arriver à une valise. On la laisse sur la rampe, on la met dans le mauvais chariot ou l'agent l'étiquette incorrectement—il y a maintes raisons. Si vous voulez en prendre le temps, je serai heureux d'étudier un de ces rapports d'analyse avec vous.

**Le sénateur Riley:** Une autre question simplement. Vous avez parlé des pouvoirs conférés à la compagnie par la loi constituant Air Canada qui restreint vos activités à l'exploitation de lignes aériennes, je crois.

**M. Taylor:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** Étant donné que l'on peut modifier cette mesure législative et que les pouvoirs peuvent être étendus, la société Air Canada a-t-elle jamais envisagé de se lancer dans l'industrie de construction aéronautique?

**M. Taylor:** Une proposition a été discutée en comité de l'autre endroit l'automne dernier au sujet d'une étude qu'Air Canada a faite conjointement avec d'autres intérêts relativement à l'industrie aéronautique au Canada.

**Le sénateur Benidickson:** Pouvez-vous nommer ces autres intérêts?

**M. Taylor:** La principale société était Comstock.

**Le sénateur Benidickson:** Avait-elle quelque chose à voir avec de Havilland?

**M. Taylor:** Elle touche de Havilland et Canadair mais cette proposition n'a pas été discutée ailleurs que dans ce document de travail et c'est le seul cas où elle le fut.

**Le sénateur Riley:** Je vous prie de m'excuser car je n'ai pas eu la chance d'être convoqué au Sénat avant que ceci ne soit discuté à l'autre endroit.

**Le sénateur Langlois:** Avant de laisser cet aspect de côté, et je ne m'attends pas à ce que le témoin connaisse ces chiffres sur le bout du doigt, pourrait-il quand même nous donner une estimation approximative de la perte annuelle due aux dommages faits à des bagages ou à leur perte?

**M. Taylor:** En fait, nous pouvons vous donner ce chiffre.

**M. Cochrane:** Environ 3 millions de dollars.

**Le vice-président:** Par année?

**M. Cochrane:** C'était en 1973.

**Le sénateur McElman:** 1973 a été une année extraordinaire.

**M. Cochrane:** Très extraordinaire.

**Le sénateur Benidickson:** Je pense que le sénateur Riley allait aborder une question qui a soulevé mon intérêt—et je suis modeste—et m'a bien alarmé. Le *Financial Post* de cette semaine comporte en première page un article de son principal correspondant à Ottawa, M. Clive Baxter, et j'aimerais citer quelques mots de cet article. Il dit:

Le gouvernement semble sur le point de nationaliser la société de Havilland Aviation du Canada Ltée.

Je veux être juste en éliminant quelques mots car plus loin l'article parle de l'année dernière—et c'est peut-être ce dont le sénateur Riley parlait ainsi que vous même dans votre réponse à sa question. Il continue ainsi:

L'année dernière, Air Canada et la société *Canadian International Comstock Co.*, qui étaient conjointement prêtes à acheter et à fusionner de Havilland à Toronto et Canadair Ltd. à Montréal ont fait une offre ferme d'achat à Ottawa.

Je me demande si une société exploitante exerce ou non une activité donnée ou quelqu'un à son emploi, ou si nous votons de l'argent destiné à des salaires aux fins de la fabrication ce qui empêcherait la société d'acheter sur les marchés les plus concurrentiels, mais lui permettrait d'avoir une entente au niveau de la fabrication et la ferait peut-être pencher en faveur d'un genre spécial d'appareil.

**M. Taylor:** Sénateur, je ne puis que répéter ce que j'ai dit au sénateur Riley; cette société n'est pas actuellement engagée activement dans ce genre d'entreprise.

**M. Cochrane:** Je puis vous assurer que, du point de vue financier, aucune somme n'est dépensée à cette fin.

**Le sénateur Benidickson:** Peut-être que cela n'a pas été dépensé, mais y a-t-il des employés qui consacrent leur temps à examiner le genre de choses au sujet desquelles a écrit M. Baxter la semaine dernière?



**M. Cochrane:** Non, pas à l'heure actuelle, à l'exception de l'allusion qu'a faite M. Taylor . . .

**Le sénateur Benidickson:** Il y a environ un an.

**M. Cochrane:** . . . il y a un an. Si ma mémoire est bonne—et elle l'est—personne n'a examiné ce marché avec une compagnie aérienne ou un marché similaire avec une compagnie aérienne tel que vous l'avez mentionné.

**Le vice-président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Cameron:** En ce qui concerne les bagages, les nouvelles étiquettes sont de beaucoup améliorées. Je désire affirmer que je me suis rendu compte qu'Air Canada s'occupait très bien de remplacer les bagages endommagés.

J'aimerais féliciter M. Taylor et M. Cochrane de la façon qu'ils ont répondu aux questions cet après-midi. La réunion a été longue et ils se sont acquittés de leur tâche honorablement au nom de la société qu'ils représentent.

**Des voix:** Bravo.

**Le sénateur Desruisseaux:** Monsieur le président, j'hésite à poser ma question, mais je vais le faire. Lorsque des avions sont vendus après leur utilisation par Air Canada, comment en dispose-t-on? Procède-t-on par voie d'adjudication?

**M. Cochrane:** On procède par voie d'adjudication lorsqu'on peut en obtenir. Beaucoup d'avions que nous n'utilisons plus sont très difficiles à vendre et un de nos employés au moins consacre une partie de son temps à aller visiter des clients éventuels et à essayer de les convaincre que nos avions, si détériorés soient-ils, sont en meilleure condition que ceux que vendent les autres compagnies aériennes. Nous sommes en mesure de vendre nos avions et nous ne négligeons aucun effort pour le faire.

**Le sénateur Riley:** Mais vous ne publiez pas d'appels d'offres?

**M. Cochrane:** Non. Je devrais peut-être faire deux mises au point à ce sujet.

Le gouvernement a, directement ou indirectement, investi \$636,603,000 dans Air Canada. Nous payons l'intérêt sur l'ensemble de cette somme, à l'exception d'un montant de 5 millions de dollars qui représente l'avoir et sur lequel nous payons un dividende à la Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada.

Je regrette de n'avoir pas mentionné au sujet de la perte des bagages que le chiffre—environ 3 millions de dollars—comprendait aussi les inconvénients causés aux passagers. Il s'agit des personnes qui ont subi des inconvénients et pour qui nous avons dû payer des chambres d'hôtel, des repas, etc. Ainsi que je l'ai dit, ces frais se sont élevés à environ 3 millions de dollars au cours de l'année dernière. Le chiffre relatif à la perte de bagages, à leur mauvais aiguillage et à leurs réparations s'est élevé à \$1,500,000.

**Le sénateur Desruisseaux:** N'existe-t-il aucune assurance à l'égard des bagages?

**M. Cochrane:** Ils sont automatiquement assurés. Nous avons examiné la possibilité d'acheter une assurance pour couvrir ces pertes, mais les frais d'assurance dépasseraient ce que nous avons payé.

**Le vice-président:** Je voudrais vous remercier, de la part de tous les honorables sénateurs, de votre aide et de la

façon dont vous avez répondu à nos questions cet après-midi. Vous nous avez fourni énormément de renseignements utiles.

Je prie les membres du Comité de vouloir bien demeurer à leur place après le départ des témoins car nous devons discuter d'une recommandation.

*Les témoins sortent.*

**Le vice-président:** Les honorables sénateurs se souviennent sans doute qu'une proposition a été présentée ce matin par le sénateur Grosart relativement à ce genre de loi. Je crois comprendre que le sénateur McElman a rédigé un texte se rapportant à cette proposition et je le prie de bien vouloir le lire.

**Le sénateur McElman:** Monsieur le président, je voudrais auparavant faire un bref commentaire sur la question qu'Air Canada s'engagerait dans la fabrication d'aéronefs. Je pense que le Comité devrait suivre cette question de très près. Nous avons eu un exemple récemment aux États-Unis où un fabricant, non seulement était peu disposé mais même, selon les rapports américains, a presque refusé de faire des réparations à un avion et le terrible désastre à Paris en a résulté. Ce fait souligne certainement le conflit qui se produit lorsque vous trouvez dans une situation où le transporteur participe également à la fabrication. J'ai cru devoir faire cette mise au point.

**Le vice-président:** Merci, sénateur. Avant de passer à la recommandation, nous devrions présenter une motion à savoir si le bill devrait ou non être rapporté sans amendement.

**Le sénateur McElman:** Je présente cette motion.

**Le vice-président:** Est-ce adopté honorables sénateurs.

**Des voix:** Adopté.

**Le sénateur McElman:** Monsieur le président, en ce qui a trait à la discussion qui a été tenue ce matin avec divers témoins, il a été jugé qu'il fallait ajouter quelque chose à notre rapport. J'ai composé cette recommandation, et elle se lit comme suit:

Le Comité est convaincu que la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) doit être restructurée comme l'ont indiqué les témoins qui ont comparu devant le Comité, pour corriger certaines anomalies inhérentes et plus particulièrement pour présenter l'autorisation requise sous une forme qui soit plus réaliste et à jour afin d'en faciliter l'étude par le Parlement tôt au cours de la présente année pour laquelle les autorisations sont demandées;

Par conséquent, le Comité recommande que le Sénat autorise ce Comité à entreprendre l'étude des voies par lesquelles les buts du projet de loi dont le Comité est saisi puissent être atteints d'une manière plus expéditive et satisfaisante à l'avenir.

**Le vice-président:** Y a-t-il des commentaires au sujet de cette recommandation?

**Le sénateur Riley:** Si vous répétez la première partie en anglais, ce sera très bien.

**Le vice-président:** Je crois qu'il est tout à fait juste que j'ajoute cela à notre rapport.



**Le sénateur Langlois:** Si je puis m'adresser au greffier légiste par votre intermédiaire, monsieur le président. Le Comité a-t-il besoin d'une telle autorisation pour procéder?

**M. Hopkins:** Non, il n'en a pas besoin.

**Le sénateur Langlois:** Je ne le pense pas.

**Le vice-président:** Une autorisation pour faire quoi?

**Le sénateur Langlois:** Pour effectuer cette étude. Je ne pense pas que nous ayons besoin d'être autorisé par le Sénat pour le faire.

**Le vice-président:** Cela, je ne le sais pas.

**M. Hopkins:** Je vous demande pardon, j'ai mal compris votre question. Il n'y a que deux comités du Sénat qui ont le pouvoir inhérent d'entreprendre des études. L'un d'entre eux, le Comité permanent de la régie intérieure, des budgets et de l'administration, a ce pouvoir qui lui est accordé pour la session; l'autre, le Comité permanent du règlement et de la procédure, a un pouvoir inhérent en raison des règlements. Les autres comités ne peuvent faire autre chose que ce qui leur est spécialement assigné.

**Le sénateur McElman:** C'est ce que je comprends.

**Le sénateur Langlois:** Je voulais simplement vérifier.

**Le vice-président:** C'est une bonne question.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Est-ce une recommandation?

**M. Hopkins:** C'est simplement une recommandation.

**Le sénateur Langlois:** Si ce rapport est adopté, nous serons alors obligés d'effectuer l'étude?

**M. Hopkins:** Non. Il faudrait qu'il y ait une nouvelle motion au Sénat.

**Le sénateur Forsey:** Il faudrait qu'il y ait une nouvelle motion au Sénat. C'est simplement une recommandation.

**M. Hopkins:** C'est simplement une recommandation au Sénat. Le Sénat prendra ou non les mesures qui s'imposent, à son gré.

**Le vice-président:** Même si le Sénat accepte cette recommandation?

**M. Hopkins:** Il accepte simplement d'accueillir cette recommandation.

**Le vice-président:** Alors, une autre motion est nécessaire.

**M. Hopkins:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** C'est simplement une recommandation.

**M. Hopkins:** Oui.

**Le vice-président:** Nous devons la faire afin que plus tard—exactement quand, je ne le sais pas—nous puissions en discuter avec les membres de l'opposition.

**M. Hopkins:** Il n'en tient qu'au Comité, de faire ce qu'il désire.

**Le vice-président:** Nous pourrions présenter une motion n'importe quand et dire que nous sommes actuellement prêts à étudier cette question particulière ou présenter la recommandation. Sommes-nous dans notre droit? Est-ce légal?

**Le sénateur Langlois:** Cela équivaut à un souhait pieux de notre part.

**Le vice-président:** Exactement.

**M. Hopkins:** Peut-être pourrais-je faire une observation. La discussion de ce matin indiquait que nous étions d'accord qu'il fallait présenter une recommandation. La question est la suivante: maintenant que les principaux acteurs ne sont peut-être plus présents, devrions-nous changer d'idée? La décision revient au Comité maintenant.

**Le vice-président:** Peut-être devrions-nous prendre d'autres mesures pour nous en assurer.

**Le sénateur Langlois:** Lorsque nous présenterons une motion officielle à l'avenir, nous aimerions étudier la proposition faite par le président ce matin, selon laquelle la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada devrait être modifiée. Il a fait cette proposition à nouveau ce matin.

**M. Hopkins:** Je ne veux pas dicter au Comité sa ligne de conduite. J'essaie du moins de ne pas le faire. La décision revient au Comité. Il y a eu une certaine entente ce matin en la présence plus particulièrement de certains membres de l'opposition. La décision revient entièrement au comité.

**Le vice-président:** Essayons de régler ce point pour ce soir. Pouvons-nous légalement ajouter cela à notre rapport?

**M. Hopkins:** Oui, sans engager le Sénat.

**Le vice-président:** Sans engager le Sénat. Si nous voulons faire quelque chose de plus, nous devons présenter une nouvelle motion.

**M. Hopkins:** Exactement.

**Le vice-président:** Ainsi, avant de présenter une autre motion, je crois que certains membres du Comité, sinon tout le Comité, devraient examiner le chose et établir clairement le genre de motion qui conviendrait.

**Le sénateur Riley:** C'est le reflet de l'opinion du Comité en ce qui a trait à ce genre de procédé.

**Le vice-président:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Le Sénat pourra donc voir que cela a été discuté par le Comité, que cela représente nos idées, et que c'est la recommandation du Comité.

**M. Hopkins:** C'est exact.

**Le sénateur Langlois:** Nous n'amendons pas le bill.

**Le vice-président:** Le bill est adopté. Nous rapportons le bill sans amendement. Notre rapport ne peut faire l'objet de débat mais lorsque l'orateur demandera: «Quand devra-t-on procéder à la troisième lecture de ce bill?» n'importe qui pourra prendre la parole.

**M. Hopkins:** Cela s'est produit plusieurs fois.

Le Comité suspend ses travaux.



## APPENDICE «A»

CANADIAN NATIONAL TRANSPORTATION, LIMITED  
BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1973

ACTIF		PASSIF	
Courant		Courant	
Encaisse.....	\$ 7,061.78	Comptes à payer.....	\$ 1,130,250.96
Comptes à recevoir.....	1,113,025.00	Somme due aux Chemins de fer Nationaux du Canada.....	6,750,213.42
Frais payés d'avance.....	115,629.53		\$ 7,670,464.38
	<u>\$ 1,235,716.31</u>	Avances des Chemins de fer Na- tionaux du Canada.....	13,549,609.12
Immobilisé		Avoir des actionnaires	
Matériel.....	\$ 13,269,830.78	Capital—Actions	
Moins: Amortissement comp- tabilisé.....	4,866,200.98	Autorisé:	
	<u>8,403,629.80</u>	1,500,000 actions sans valeur nominale	
Placements dans des filiales.....	15,686,165.10	Émis:	
	<u>\$ 25,325,511.31</u>	50 actions sans valeur nominale	500.00
		Bénéfices non répartis.....	3,904,987.81
			<u>3,905,437.81</u>
			<u>\$ 25,325,511.31</u>

## CANADIAN NATIONAL TRANSPORTATION, LIMITED

## ÉTAT DES REVENUS

Exercice clos le 31 décembre 1973

Revenus.....	\$ 10,723,428.93
Dépenses	
Entretien du matériel.....	\$ 2,220,031.35
Amortissement.....	937,540.00
Transport.....	5,736,135.91
Taxes.....	508,797.09
Charges financières.....	359,224.60
Administration.....	300,880.24
	<u>\$ 10,062,618.19</u>
	660,810.74
Impôt sur le revenu.....	4,377.80
Recettes nettes pour l'exercice.....	<u>\$ 656,432.94</u>

## ÉTAT DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

Solde au 31 décembre 1972.....	\$ 3,248,504.87
Bénéfices NETS pour l'année 1973.....	656,432.94
SOLDE au 31 DÉCEMBRE 1973.....	<u>\$ 3,904,937.81</u>







## NOTES EXPLICATIVES DES ÉTATS CONSOLIDÉS

## 1. Fournitures et approvisionnements

Les stocks ont été évalués au prix d'achat pondéré pour les rails, les traverses et le carburant, aux derniers prix facturés pour les fournitures neuves, à la valeur estimative ou de revente pour les fournitures usagées, désuètes ou réformées.

## 2. Participation dans des compagnies affiliées non consolidées.

## Air Canada—

Les Chemins de fer Nationaux détiennent la totalité du capital-actions émis d'Air Canada. Cette compagnie relève directement du Gouvernement du Canada par l'entremise du ministre des Transports. Ses comptes sont publiés séparément et, n'étant pas consolidés avec ceux du CN, ne sont pas comptabilisés à la valeur de consolidation. La participation des Chemins de fer Nationaux dans Air Canada est comptabilisée par le CN au prix coûtant et se décompose comme suit:

Capital-actions.....	\$ 5,000,000
Obligations non garanties.....	95,086,000
Avances.....	282,733,500
	<u>\$ 382,819,500</u>

## Entreprises en exploitation conjointe—

En date du 1er janvier 1973, les Chemins de fer Nationaux ont adopté la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation, pour leur participation dans des entreprises en exploitation conjointe, dans les cas appropriés. Les placements dans les autres entreprises sont comptabilisés pour un montant global de \$3,540,500.

La part des revenus nets des entreprises ayant fait l'objet de la comptabilisation à la valeur de consolidation qui revient aux Chemins de fer Nationaux et qui figure au poste «Autres revenus nets» était, pour 1973,

de \$5,402,851. De cette somme, \$4,820,161 représentent la part de la Compagnie dans les bénéfices non répartis de ces entreprises au 31 décembre 1972. Les participations dans des entreprises en exploitation conjointe, au 31 décembre 1973, sont les suivantes:

Chicago & Western Indiana Railroad Company..	\$ 8,552,775
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.....	6,397,161
Northern Alberta Railways Company.....	25,340,000
The Toronto Terminals Railway Company.....	9,449,750
Autres.....	6,530,589
	<u>\$ 56,270,275</u>

## 3. Immobilisations

La valeur comptable des immeubles et du matériel incorporés au Groupe le 1er janvier 1923 et qui n'ont été ni désaffectés ni remplacés par la suite est celle qui figurait dans les livres des compagnies constituantes, les acquisitions postérieures sont comptabilisées au prix coûtant.

Amortissement des lignes canadiennes: la comptabilité d'amortissement utilisée depuis 1940 pour le matériel, depuis 1954 pour les hôtels et depuis 1956 pour les voies, installations fixes et autres biens à l'exception des terrains, a de nouveau été utilisée en 1973. Les taux d'amortissement pratiqués sont fonction de la durée probable d'utilisation des biens mais ne tiennent pas compte de l'amortissement non comptabilisé au titre des exercices antérieurs alors qu'on pratiquait une comptabilité de remplacement et de désaffectation.

Amortissement des lignes américaines: la comptabilité de remplacement a de nouveau été utilisée pour les voies et la comptabilité d'amortissement pour le matériel et les autres biens à l'exception des terrains, conformément aux règlements de l'«Interstate Commerce Commission».

## 4. Dette à long terme

## EMPRUNTS OBLIGATAIRES

Taux %	Échéance		Monnaie de Paiement	En circulation le 31 décembre	
				1973	1972
	(voir renvois)				
3½	1er févr. 1974 (a)	Canadien National—20 ans.....	\$ can.	\$ 200,000,000	\$ 200,000,000
2¾	15 juin 1975 (b)	Canadien National—25 ans.....	\$ É.-U.	6,000,000	6,000,000
5	15 mai 1977 (c)	Canadien National—18 ans.....	\$ can.	74,438,500	75,706,000
4	1er févr. 1981	Canadien National—23 ans.....	\$ can.	300,000,000	300,000,000
5¾	1er janv. 1985 (c)	Canadien National—25 ans.....	\$ can.	86,032,000	87,977,000
5	1er oct. 1987 (c)	Canadien National—27 ans.....	\$ can.	137,044,000	139,849,000
5½	Perpétuelles	Buffalo & Lake Huron (oblig. 1 <sup>re</sup> hypothèque)	£ Sterling	795,366	795,366
5½	Perpétuelles	Buffalo & Lake Huron (oblig. 2 <sup>e</sup> hypothèque)	£ Sterling	1,228,398	1,228,398
	Total.....			805,498,264	811,555,764
<i>Emprunts—Gouvernement du Canada</i>					
		Chemins de fer du gouvernement canadien:			
		avances au fonds de roulement.....	\$ can.	16,983,762	16,983,762
		Lois de finance et de garantie.....	\$ can.	252,370,252	245,925,595
		Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations.....	\$ can.	819,543,500	819,543,500
	Total.....			1,088,897,514	1,082,452,857
	TOTAL DE LA DETTE À LONG TERME.....			\$ 1,894,395,778	\$ 1,894,008,621

## RENOIS:

- Refinancé le 1er février 1974 en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations, au moyen d'un prêt à cinq ans du Gouvernement du Canada portant intérêt à 7-¾% par an.
- Rachetable au pair.
- Des tranches de ½% peuvent être rachetées trimestriellement par les caisses de rachat suivant les modalités fixées lors de chaque émission.



## 5. Capital-actions

Le capital-actions des Chemins de fer Nationaux du Canada (à l'exclusion des actions privilégiées 4%) et les investissements de Sa Majesté dans les Chemins de fer gouvernementaux sont inclus dans la dette publique du Canada et sont archivés au chapitre de l'aide aux chemins de fer tels qu'ils figurent dans les Comptes publics du Canada.

## 6. Caisse de retraite

Afin de liquider les dettes actuarielles contractées au titre de ses régimes de retraite, la Compagnie se libère par annuités, conformément aux dispositions de la Loi sur les normes de prestations de pension. Ces versements sont imputés aux dépenses du Réseau. Au 31 décembre 1973, ces dettes, d'après les dernières évaluations actuarielles, se montaient à \$702,255,137; elles seront liquidées par annuités d'ici le 30 septembre 2027.

## 7. Subventions

a) Les recettes des services marchandises comprennent \$27,000,000 à recevoir du gouvernement du Canada à titre de compensation partielle pour le manque à gagner résultant de la non application d'une augmentation générale des tarifs en 1973.

b) Les versements au titre de la Loi sur les chemins de fer comprennent les subventions du gouvernement du Canada prévues par cette loi pour le maintien de certains services non rentables et de tarifs imposés (Atlantique et Maritimes). Les demandes ne peuvent en aucun cas être présentées avant la fin de l'année ou les pertes correspondantes ont été enregistrées. Les montants réclamés apparaissent en comptabilité lorsque le paiement en est approuvé.

## 8. Engagements importants

a) Les engagements relatifs à la location à bail de matériel roulant jusqu'en 1993 s'élèvent à environ \$495 millions.

b) La Canadian National Railway Company s'est chargée de garantir le paiement, intérêt et principal, d'une série de bons à émettre par Air Canada, qui atteindront un montant global de £13,000,000. Au 31 décembre 1973, le total des bons en circulation était de £12,142,062.

RÉSULTATS CONSOLIDÉS POUR EXERCICE CLOS  
AU 31 DÉCEMBRE

	1973	1972
<b>Recettes l'exploitation ferroviaire</b>		
Services marchandises— wagons complets.....	\$ 1,021,334,774	\$ 939,567,704
Services messageries et inter-modaux.....	152,442,913	143,557,548
Services voyageurs.....	55,630,169	66,755,084
Services divers.....	77,865,929	66,495,998
Subvention—Loi sur les chemins de fer.....	93,566,155	40,742,079
<b>Total.....</b>	<b>1,400,839,940</b>	<b>1,257,118,413</b>
<b>Dépenses l'exploitation ferroviaire</b>		
Entretien des installations fixes..	212,818,240	195,256,833
Entretien du matériel.....	246,579,040	234,582,933
Transport.....	548,431,667	507,368,025
Ventes.....	32,717,600	30,642,222
Services divers.....	85,558,053	66,492,352
Frais généraux.....	155,820,313	116,408,760
Impôts.....	55,832,158	52,152,396
Loyers de matériel et d'installations exploitées en commun.....	37,368,486	30,347,151
<b>Total.....</b>	<b>1,375,125,557</b>	<b>1,233,250,672</b>
<b>Revenu net de l'exploitation ferroviaire.....</b>	<b>25,714,383</b>	<b>23,867,741</b>

<b>Autres revenus nets</b>		
Télécommunications.....	16,998,510	17,012,227
Hôtels.....	4,403,949	3,162,433
Entreprises autonomes de camionnage.....	3,354,274	2,464,306
Divers (pertes).....	(1,965,567)	1,750,488
<b>Total.....</b>	<b>22,791,166</b>	<b>24,389,454</b>
<b>Revenus nets, avant intérêts de la dette.....</b>	<b>48,505,549</b>	<b>48,257,195</b>
<b>Charges financières</b>		
Intérêts de la dette.....	91,707,388	86,955,574
Moins: produits des prêts à Air Canada.....	21,877,784	20,875,908
<b>Charges financières nettes.....</b>	<b>69,829,604</b>	<b>66,079,666</b>
<b>Déficit.....</b>	<b>\$ 21,324,055</b>	<b>\$ 17,822,471</b>

PROVENANCE ET AFFECTATION DES FONDS POUR  
L'EXERCICE CLOS AU 31 DÉCEMBRE

	1973	1972
<b>Fonds de roulement au début de l'exercice.....</b>	<b>\$ 22,185,962</b>	<b>\$ 50,634,022</b>
<b>Provenance des fonds</b>		
Amortissement.....	130,217,075	126,399,029
Subvention d'équilibre: déficit de l'exercice.....	21,324,055	17,822,471
Produit d'opérations sur biens désaffectés.....	17,660,561	14,815,553
Prêts temporaires du gouvernement, autorisés par la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations, pour le paiement de titres échus des Chemins de fer Nationaux.....	—	100,000,000
Prêts temporaires du gouvernement, autorisés par les Lois de finance et de garantie de 1941 et 1942, pour l'achat de titres non échus des Chemins de fer Nationaux, suivant les modalités fixées lors de l'émission.....	6,444,657	4,257,968
Divers (net).....	5,352,231	7,295,128
	<b>180,998,579</b>	<b>270,590,149</b>
<b>Affectation des fonds</b>		
Immobilisations.....	193,684,973	173,149,242
Participation dans des companies affiliées.....	791,902	1,322,996
Déficit de l'exercice.....	21,324,055	17,822,471
Remboursements de titres échus des Chemins de fer Nationaux.....	—	100,000,000
Achat de titres non échus des Chemins de fer Nationaux, suivant les modalités fixées lors de l'émission.....	6,057,500	6,743,500
	<b>221,858,430</b>	<b>299,038,209</b>
<b>Diminution du fonds de roulement.....</b>	<b>40,859,851</b>	<b>28,448,060</b>
<b>Fonds de roulement (néгатif) à la fin de l'exercice.....</b>	<b>\$ (18,673,889)</b>	<b>\$ 22,185,962</b>

REMARQUE: Certains chiffres de 1972 ont été modifiés dans un but de comparaison.







précédent; de plus, ces derniers concordent avec les livres du Réseau. Nous avons révisé la structure du capital des Chemins de fer nationaux du Canada conformément aux dispositions de la Loi de 1952 sur la révision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada.

Nous avons accepté le montant total des investissements en installations fixes et en matériel incorporés dans les comptes du Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 1923, d'après les livres des diverses sociétés et des Chemins de fer nationaux du Canada.

Sur les voies canadiennes, le compte d'amortissement concernant le matériel a été appliqué à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1940, l'amortissement continuant en fait, pour les installations fixes.

Suite à la fin de l'année, un accord a été établi avec la Fraternité des chauffeurs et on en est arrivé à un accord de principe avec la Fraternité des agents de train, ce qui a provoqué des augmentations de salaire

rétroactives au 1<sup>er</sup> avril 1952, qui ne sont pas encore entrées en vigueur dans les comptes à l'étude.

A notre avis, compte tenu de ce qui précède, le bilan consolidé ci-dessus et les résultats consolidés ont été établis de manière à présenter un exposé fidèle de la situation financière du Réseau au 31 décembre 1952, ainsi que des recettes et dépenses consolidées pour l'année.

Le Réseau n'a pas excédé ses compétences en procédant aux opérations dont nous avons pris connaissance. Nous faisons un rapport au Parlement sur notre vérification annuelle.

Comptables agréés.

Le 2 mars 1953.

GEORGE A. TOUCHE CO.

### CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

#### RÉSULTATS CONSOLIDÉS

	1952	1951
<b>Recettes de l'exploitation ferroviaire</b>		
Marchandises.....	\$ 536,723,241	\$ 498,800,344
Passagers.....	48,466,128	47,475,661
Courrier.....	7,907,232	7,311,445
Messageries.....	35,820,500	30,670,031
Communications.....	13,870,000	12,032,631
Autres.....	32,432,314	28,544,008
<b>Total.....</b>	<b>\$ 675,219,415</b>	<b>\$ 624,834,120</b>
<b>Dépenses de l'exploitation ferroviaire</b>		
Entretien des installations fixes et des ouvrages d'art.....	\$ 121,363,896	\$ 111,560,852
Entretien du matériel.....	145,533,632	135,319,782
Trafic.....	11,192,183	10,429,825
Transport.....	316,482,722	291,366,944
Services divers.....	6,422,539	6,262,293
Frais généraux.....	33,857,943	25,210,525
<b>Total.....</b>	<b>\$ 634,852,915</b>	<b>\$ 580,150,221</b>
<b>RECETTES NETTES D'EXPLOITATION.....</b>	<b>\$ 40,366,500</b>	<b>\$ 44,683,899</b>
<b>Impôts et loyers</b>		
Impôts accumulés des chemins de fer.....	\$ 13,921,243	\$ 11,573,914
Loyers de matériel—débit net).....	6,529,937	7,172,396
Loyers d'installations exploitées en commun—débit net.....	420,996	340,140
<b>Total.....</b>	<b>\$ 20,872,176</b>	<b>\$ 19,086,450</b>
<b>REVENU NET DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE.....</b>	<b>\$ 19,494,324</b>	<b>\$ 25,597,449</b>
<b>Autres revenus</b>		
Location de voies.....	\$ 46,808	\$ 51,499
Locations diverses.....	1,220,173	1,109,768
Propriétés non affectées au transport.....	727,591	476,693
Propriétés exploitées individuellement.....	721,748	1,079,385
Exploitation hôtelière.....	535,509	588,485
Dividendes.....	401,611	414,411
Intérêts.....	1,785,817	2,242,019
Divers.....	1,829,618	1,324,414
<b>Total.....</b>	<b>\$ 7,269,475</b>	<b>\$ 7,286,674</b>
<b>Déductions du revenu</b>		
Loyers des voies tenues à bail.....	\$ 478,483	\$ 551,554
Loyers divers.....	676,200	672,809
Intérêt de la dette non consolidée.....	269,805	236,287
Amortissement de l'escompte—dette consolidée.....	503,780	573,602
Charges diverses sur le revenu.....	384,639	488,825
Profits et pertes—Débit ou crédit net.....	145,144	1,422,073
<b>Total.....</b>	<b>\$ 2,458,051</b>	<b>\$ 1,101,004</b>

#### REVENU NET AFFECTÉ AUX CHARGES FINANCIÈRES.....

	\$ 24,305,448	\$ 31,783,119
<b>Charges financières</b>		
Intérêt de la dette consolidée—publique.....	21,848,906	23,467,703
Intérêt des prêts du gouvernement.....	2,314,215	23,347,412
<b>Revenu—déficit</b>	<b>—</b>	<b>\$ 15,831,997</b>
<b>EXCÉDENT—PAYABLE AU TITRE DE DIVIDENDES SUR LES ACTIONS PRIVILÉGIÉES PORTANT INTÉRÊT À 4%.....</b>	<b>\$ 142,327</b>	<b>—</b>

NOTA: Excédent accusé en 1952 non imposable.

#### PROVENANCE ET AFFECTATION DES FONDS EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1952

Fonds de roulement au début de l'exercice.....	\$ 73,789,743
<b>Provenance des fonds</b>	
Amortissement.....	29,910,391
Excédent pour l'exercice.....	142,237
Produit d'opérations sur biens désaffectés.....	2,148,684
Prêts provisoires du gouvernement—Loi de finance et de garantie (1952).....	106,866,796
Prêts d'Air Canada.....	2,500,000
Vente d'actions privilégiées postant intérêt à 4%.....	18,486,540
Autres (net).....	2,485,512
	<b>162,540,250</b>
<b>Affectation des fonds</b>	
Nouvelles immobilisations.....	144,307,779
Excédent payable au titre de dividendes sur les actions privilégiées postant intérêt à 4%.....	142,327
Retrait des billets à terme et des séries d'obligations émises pour l'achat du matériel.....	9,702,206
	<b>154,152,312</b>
Augmentation du fonds de roulement.....	8,387,938
Fonds de roulement au terme de l'exercice.....	<b>\$ 82,177,681</b>

NOTA: L'état financier «Provenance et affectation des fonds» n'ayant pas été produit dans la présente formule pour 1952, on a établi l'état ci-haut aux fins de comparaison avec l'état visant l'exercice 1973.



## APPENDICE «D»

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA  
ÉMISSIONS D' ACTIONS PRIVILÉGIÉES  
PORTANT INTÉRÊT À 4%

1952-1973	
1952.....	\$ 18,486,540
1953.....	21,022,272
1954.....	19,206,314
1955.....	20,369,678
1956.....	23,132,994
1957.....	22,750,879
1958.....	20,966,489
1959.....	22,168,692
1960.....	21,096,001
1961.....	21,221,943
1962.....	21,939,665
1963.....	22,757,684
1964.....	24,601,897
1965.....	25,858,536
1966.....	28,043,377
1967.....	30,361,558
1968.....	30,376,193
1969.....	31,885,224
1970.....	33,432,529
1971.....	39,116,721
1972.....	— 1
1973.....	— 1
	<u>\$ 498,795,186</u>

ÉTAT RÉCAPITULATIF—ACTIONS PRIVILÉGIÉES  
PORTANT INTÉRÊT À 4%

Émises aux termes de l'article 3 de la Loi sur la révision du capital (1952) compte tenu de l'abandon d'une créance à l'État d'une valeur équivalente.....	\$ 736,385,405
Actions privilégiées émises de 1952 à 1971 inclusive = ment, tel que susmentionné.....	498,795,186
Total des actions privilégiées en circulation conformément au bilan du 31 décembre 1973.....	<u>\$ 1,235,180,591</u>

<sup>1</sup> L'achat par le gouvernement du Canada d'actions privilégiées portant intérêt à 4% dans les années 1972 et 1973 a été autorisé en vertu de la Loi de 1973 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie) comme suit:

1972.....	\$ 40,021,399
1973.....	44,475,222
	<u>\$ 84,496,621</u>

## APPENDICE «E»

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA  
EXCÉDENTS ET DÉFICITS

	Excédents	Déficits
1952*.....	\$ 142,327	
1953*.....	244,017	
1954.....		\$ 28,758,098
1955*.....	10,717,689	
1956*.....	26,076,951	
1957.....		29,572,541
1958.....		51,591,424
1959.....		43,588,290
1960.....		67,496,777
1961.....		67,307,772
1962.....		48,919,454
1963.....		43,013,517
1964.....		38,725,904
1965.....		33,414,884
1966.....		24,593,217
1967.....		35,869,197
1968.....		29,176,530
1969.....		24,646,454
1970.....		29,709,064
1971.....		24,267,741
1972.....		17,822,471
1973.....		\$ 21,324,055

\*Payable au titre de dividende sur les actions privilégiées portant intérêt à 4%.



## APPENDICE «F»

RÉSUMÉ DES REMBOURSEMENTS EFFECTUÉS  
EN VERTU DE LA LOI DE 1955 SUR LES  
REMBOURSEMENTS D'OBLIGATIONS DES CHEMINS  
DE FER NATIONAUX DU CANADA

Titres originaux remboursés au 18 janvier 1971 (ci-annexés).....	\$ 717,216,815
Moins—les prêts temporaires repayés par le CN à partir de fonds internes.....	49,177,592
Titres originaux remboursés au 18 janvier 1971 aux termes de la Loi de 1955 sur les remboursements pour les Chemins de fer Nationaux du Canada....	668,039,223
Nouveaux remboursements—	
5 décembre 1971.....	178,443,500
1 <sup>er</sup> janvier 1972.....	100,000,000
Total.....	278,443,500
	946,482,723
Source de remboursements	
Titres substitués.....	188,166,574
Moins—remplacés par les prêts temporaires (voir plus bas).....	
1967.....	6,307,351
1968.....	54,929,000
	61,227,351
	126,939,223
Prêts temporaires du gouvernement	
Total au 31 décembre 1970.....	501,100,000
Effectués au 18 janvier 1971.....	40,000,000
Effectués en 1971 et 1972 (comme ci-dessus).....	278,443,500
	819,543,500
	946,482,723

Pouvoir total exigé aux termes de la Loi de 1955 sur les remboursements pour les chemins de fer Nationaux du Canada—	188,166,574
Titres substitués émis.....	
Prêts temporaires pour lesquels des titres substitués peuvent être émis.....	819,543,500
	\$ 1,007,710,074
disons	\$ 1,000,000,000

Titres entre les mains du public et arrivant à échéance après le 1<sup>er</sup> janvier 1972:

Date	Description	Montant en souffrance au 31 décembre 1970
1 <sup>er</sup> février 1974	Obligations de 20 ans du CN à 3½%.....	\$ 200,000,000
15 juin 1975	Obligations de 25 ans du CN à 2½%.....	6,000,000 (U.S.)
15 mai 1977	Obligations de 18 ans du CN à 5%.....	78,840,000
1 <sup>er</sup> février 1981	Obligations de 23 ans du CN à 4%.....	300,000,000
1 <sup>er</sup> janvier 1985	Obligations de 25 ans du CN à 5%.....	91,980,000
1 <sup>er</sup> octobre 1987	Obligations de 27 ans du CN à 5%.....	146,756,000
		\$ 823,576,000

La dette totale du CN à long terme au 31 décembre 1970 se compose comme suit:

Titres entre les mains du public et arrivant à échéance après le 1 <sup>er</sup> janvier 1972.....	\$ 823,576,000
Titres arrivant à échéance au cours de 1971 et au 1 <sup>er</sup> janvier 1972.....	318,443,500
Prêts effectués en vertu de la Loi de 1955 sur les remboursements.....	501,100,000

Prêts effectués en vertu de la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)	235,305,815
Dette perpétuelle.....	2,023,764
Avances du gouvernement canadien aux chemins de fer nationaux pour le fonds de roulement.....	16,983,762
Dette à long terme du CN au 31 décembre 1970.....	\$ 1,897,432,841

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

TITRES ORIGINAUX SUBSTITUÉS EN VERTU DE LA LOI DE 1955  
SUR LE REMBOURSEMENT D'OBLIGATIONS DES  
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Résumé des remboursements (voir détails ci-joints)

1956.....	\$ 59,205,754
1957.....	73,267,583
1958.....	14,385,886
1959.....	38,550,000
1960.....	2,757,351
1961.....	2,713,388
1962.....	34,464,204
1963.....	250,000,000
1966.....	35,000,000
1967.....	115,992,649
1968.....	880,000
1969.....	50,000,000
1971.....	40,000,000
Total.....	\$ 717,216,815

## TITRES ORIGINAUX REMBOURSÉS EN 1956

Date d'émission	Date d'échéance	Description	Montant
1951	15 janv./56	Série V gagée sur le matériel à 2½% du CN.....	\$ 675,000
1931	1 <sup>er</sup> février	Obligations de 25 ans à 4½% du CN.....	67,368,000
1941	1 <sup>er</sup> mars	Billets de versement à 2½% des chemins de fer de T.-N.....	71,103
1948	15 mars	Série S gagée sur le matériel à 2½% du CN.....	2,800,000
1950	15 mars	Série V gagée sur le matériel à 2½%..	1,100,000
1948	1 <sup>er</sup> mai	Série T gagée sur le matériel à 2½%..	1,075,000
1951	15 juillet	Série V gagée sur le matériel à 2½%..	675,000
1906	1 <sup>er</sup> sept.	Obligations de première hypothèque de la compagnie de chemins de fer <i>Pembroke Southern</i> .....	150,000
1941	1 <sup>er</sup> sept.	Billets de versement à 2½% des chemins de fer de T.-N.....	71,108
1950	15 sept.	Série U d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	1,100,000
1948	1 <sup>er</sup> nov.	Série T d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	1,075,000
1947	1 <sup>er</sup> déc.	Série R d'obligations gagées sur le matériel à 2% du CN.....	560,000
			\$ 76,720,206

Moins le montant remboursé en vertu de la Loi de 1951 sur les remboursements d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada.....

Montant total des titres originaux remboursés en 1956 en vertu de la Loi de 1955 sur les remboursements d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada \$ 59,205,754

## TITRES ORIGINAUX REMBOURSÉS EN 1957

1951	15 janv./57	Série V d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	675,000
1941	1 <sup>er</sup> mars	Billets de versement à 2½% des chemins de fer de T.-N.....	71,583



1948	15 mars	Série S d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	2,800,000
1950	15 mars	Série V d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	1,100,000
1948	1 <sup>er</sup> mai	Série T d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	**1,075,000
1927	1 <sup>er</sup> juillet	Obligations de 30 ans à 4½% du CN..	***64,136,000
1951	15 juillet	Série V d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	675,000
1950	15 sept.	Série U d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	1,100,000
1948	1 <sup>er</sup> nov.	Série T d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	1,075,000
1947	1 <sup>er</sup> déc.	Série R d'obligations gagées sur le matériel à 2% du CN.....	560,000

Montant total des titres originaires remboursés en 1957 en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada..... \$ 73,267,583

## TITRES ORIGINAIRES REMBOURSÉS EN 1958

Date d'émission	Date d'échéance	Description	Montant
1951	15 janv./58	Série V d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	\$ 675,000
1948	15 mars	Série S d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	2,800,000
1950	15 mars	Série V d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	1,100,000
1948	1 <sup>er</sup> mai	Série T d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	1,075,000
1951	15 juillet	Série V d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	675,000
1910	20 juillet	Obligations irremboursables de première hypothèque de la compagnie de chemins de fer <i>Canadian Northern</i> .....	5,505,863
1950	15 sept.	Série U d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	1,100,000
1948	1 <sup>er</sup> nov.	Série d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	1,075,000
1929	15 nov.	Obligations de la province du Nouveau-Brunswick.....	380,023

Montant total des titres originaires remboursés en 1958 en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada.... \$14,385,886

## TITRES ORIGINAIRES REMBOURSÉS EN 1959

1939	15 janv./59	Obligations de 20 ans à 3% du CN....	35,000,000
1951	15 janv.	Série V d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	*675,000
1950	15 mars	Série U d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	*1,100,000
1951	15 juillet	Série V d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	*675,000
1950	15 sept.	Série V d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	*1,100,000

Montant total des titres originaires remboursés en 1959 en vertu de la Loi sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada..... \$ 38,550,000

## TITRES ORIGINAIRES REMBOURSÉS EN 1960

1951	15 janv./60	Série V d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	\$ *675,000
1950	15 mars	Série V d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	1,100,000
1911	4 mai	Obligations irremboursables de première hypothèque à 3½% de la compagnie des chemins de fer <i>Canadian Northern Alberta</i> .....	*307,351
1951	15 juillet	Série V d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	*675,000
Montant total des titres originaires remboursés en 1960 en vertu de la Loi de 1965 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada.....			\$ 2,757,351

## TITRES ORIGINAIRES REMBOURSÉS EN 1961

Date d'émission	Date d'échéance	Description	Montant
1951	15 janv./61	Série V d'obligations gagées sur le matériel à 2½% du CN.....	\$ 675,000
1911	19 mai	Obligations irremboursables de première hypothèque à 3½% de la compagnie <i>Canadian Northern Ontario</i> .....	2,038,388
Montant total des titres originaires remboursés en 1961 en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada.....			\$ 2,713,388

## TITRES ORIGINAIRES REMBOURSÉS EN 1962

1905	1 janv./62	Obligations de première hypothèque à 3% du <i>Grand Trunk Pacific</i> .....	26,465,130
1914	1 janv.	Obligations à 4% du <i>Grand Trunk Pacific</i> .....	7,997,074
Montant total des titres originaires remboursés en 1962 en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada.....			\$ 34,464,204

## TITRES ORIGINAIRES REMBOURSÉS EN 1963

1954	1 fév./63	Obligations 2½ mois—8 ans à 2½% du CN.....	250,000,000
Montant total des titres originaires remboursés en 1963 en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada.....			\$ 250,000,000

## TITRES ORIGINAIRES REMBOURSÉS EN 1966

1949	3 janv./66	Obligations de 17 ans à 3% du CN....	35,000,000
Montant total des titres originaires remboursés en 1966 en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada.....			\$ 35,000,000

## TITRES ORIGINAIRES REMBOURSÉS EN 1967

1947	2 janv./67	Obligations de 20 ans à 2½% du CN..	50,000,000
1960	1 <sup>er</sup> avril	Obligations de 6½ ans à 4½% du CN..	72,300,000
			\$ 122,300,000
Moins la portion des \$72,300,000 qui sert de titres substitués*			6,307,351



Montant total des titres originaux remboursés en 1967 en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada . . . . . \$ 115,992,649

\*\$6,307,351 des \$73,500,000 tirés de la vente d'obligations de 6 ans  $\frac{1}{2}$  à 4 $\frac{1}{2}$ % en 1960 ont été utilisés pour repayer des prêts temporaires au Ministre des Finances, qui ont à leur tour été utilisés pour acheter des titres arrivant à échéance en 1959 et 1960 et marqués d'un \*. Ainsi, le montant de \$6,307,351 des \$72,300,000 remboursés en 1967 ne représente pas les titres originaux mais les titres substitués.

TITRES ORIGINAUX REMBOURSÉS EN 1968

Date d'émission	Date d'échéance	Description	Montant
1959	15 mai/68	Obligations de 9 ans à 5% du CN..	\$ 55,800,000
Moins la portion des \$55,800,000 qui sont classés comme titres substitués**			54,920,000
Total des titres originaux remboursés en 1968 en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada . . . . .			\$ 880,000

\*\*Le 15 mai 1959, le CN a émis des titres pour un montant total de \$145.8 millions. De ce montant les \$65.2 millions qui ont été utilisés pour repayer des prêts temporaires au Ministre des Finances, ont à leur tour, été utilisés pour acheter des titres arrivant à échéance en 1957 et marqués \*\*. Les titres émis le 15 mai 1959 étaient des obligations de 9 ans à 5% de \$57,600,000 et des obligations de 18 ans à 5% de \$88,200,000. L'émission de \$88,200,000 arrivera à échéance en 1977 tandis que celle de \$57,600,000, dont \$55,800,000 étaient toujours en souffrance, sont arrivés à échéance en 1968. Il a été conclu que le montant de \$57,600,000 avait été utilisé pour faire une avance de \$2,680,000 à Air

Canada en 1959 et que le reste des \$54,920,000 du montant de cette émission avait été consacré au remboursement de prêts temporaires au Ministre des Finances. Il a été également assumé que le reste du montant de \$10,080,000 des \$65,000,000 marqués de \*\* avait été repayé au Ministre des Finances à partir du montant de \$88,200,000 tirés des obligations de 18 ans à 5%.

TITRES ORIGINAUX REMBOURSÉS EN 1969

Date d'émission	Date d'échéance	Description	Montant
1949	15 sept./69	Obligations de 20 ans à 2 $\frac{3}{8}$ % du CN..	70,000,000
Moins la portion repayée par le CN à partir de fonds internes			20,000,000
Montant total des titres originaux remboursés en 1969 en vertu de la Loi 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada . . .			\$ 50,000,000

TITRES ORIGINAUX REMBOURSÉS EN 1971

Date d'émission	Date d'échéance	Description	Montant
1950	16 janvier/1971	Obligations de 21 ans à 2 $\frac{1}{4}$ % du CN..	\$ 40,000,000
Montant total des titres originaux remboursés en 1971 en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada . . .			\$ 40,000,000

*(Faint mirrored text and tables from the reverse side of the page, including a list of items and a table with columns for date, amount, and description.)*



## APPENDICE «G»

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

## AVOIR DES ACTIONNAIRES

6,000,000 parts de capital-actions sans valeur au pair de la société des Chemins de fer Nationaux du Canada

31 décembre	Changement au cours de l'année	
1952	\$396,518,135	
1958	389,518,135	(\$ 7,000,000) (1)
1959	386,614,985	( 2,903,150) (2)
1960	359,963,017	( 26,651,968) (3)
1973	359,963,017	

## NOTA:

- (1) Pour tenir compte des pertes de capital occasionnées en 1956, 1957 et 1958 par le retrait de locomotives à vapeur, conformément aux dispositions de l'article 10 (2) de la Loi de 1952 sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada.
- (2) Pour tenir compte de toutes les pertes de capital accumulées à la fin de 1959, non annulées par écrit précédemment, et ayant trait au retrait de locomotives à vapeur, Loi de 1952 sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada.
- (3) Pour tenir compte des pertes de capital occasionnées en 1960 par le retrait de locomotives à vapeur, Loi de 1952 sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada.

## APPENDICE «H»

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

## AVOIR DES ACTIONNAIRES

Investissements du gouvernement du Canada dans les chemins de fer du gouvernement canadien.

31 décembre	Changements au cours de l'année	
1951	\$ 379,877,514	1952 (\$195,270)
1952	379,692,244	1953 ( 44,529)
1953	379,637,715	1954 136,800
1954	379,774,515	1955 139,765
1955	379,914,280	1956 1,235,348
1956	381,149,628	1957 429,461
1957	381,579,089	1958 50,970,050 (1)
1958	432,549,139	1959 256,335
1959	432,805,474	1960 2,789,407
1960	435,594,881	1961 2,308,161
1961	437,903,042	1962 1,363,994
1962	439,267,036	1963 1,645,579
1963	440,912,615	1964 261,821
1964	441,174,436	1965 106,856
1965	441,281,292	1966 174,000
1966	441,455,292	1967 (13,060,865) (2)
1967	428,394,427	1968 (5,070)
1968	428,389,357	1969 7,422
1969	428,396,779	1970 —
1970	428,396,779	1971 —
1971	428,396,779	1972 —
1972	428,396,779	1973 —
1973	428,396,779	

- (1) Biens appartenant à l'Hudson Bay Railway et au Réseau de communications du Nord-Ouest.
- (2) Restitution de biens des chemins de fer du gouvernement canadien—Navires et quais de Terre-Neuve.

## APPENDICE «I»

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

NOUVELLES SOMMES AUTORISÉES EN VERTU DES LOIS SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (FINANCEMENT ET GARANTIE) POUR FINANCER LE CN

(\$ Millions)

Année	Total	Dette (moins Air Canada)		
		Moins la première moitié de l'année suivante	Année courante	Actions privilégiées
1952	182.1	50.0	132.1	(1)
1953	200.3	80.0	120.3	(1)
1954	204.0	45.0	159.0	(1)
1955	92.0	40.0	52.0	(1)
1956	159.4	35.0	124.4	(1)
1957	199.1	38.0	161.1	(1)
1958	230.5	79.0	151.5	(1)
1959	155.7	25.5	130.2	(1)
1960	67.8	5.0	62.8	(1)
1961	Nul	Nul	Nul	21.2
1962	Nul	Nul	Nul	21.9
1963	Nul	Nul	Nul	22.8 (2)
1964	Nul	Nul	Nul	24.6 (2)
1965	Nul	Nul	Nul	25.9
1966	Nul	Nul	Nul	28.0 (3)
1967	Nul	Nul	Nul	30.4 (3)
1968	16.0	6.0	10.0 (5)	30.4
1969	19.0	2.0	17.0 (5)	31.9
1970	12.0	2.0	10.0 (5)	33.4
1971	Nul	Nul	Nul	39.1
1972	Nul	Nul	Nul	40.0 (4)
1973	21.0	8.0	13.0 (5)	44.5 (4)

- (1) Procurées en vertu de la Loi de 1952 sur la révision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada.
- (2) Procurées en vertu de la Loi de 1962-3 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie).
- (3) Procurées en vertu de la Loi de 1965-6 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie).
- (4) Procurées en vertu de la Loi de 1973 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie).
- (5) Prêts autorisés pour la construction de lignes d'embranchement à venir.

Montréal (Qué.), avril 1974



## APPENDICE «J»

AIR CANADA  
ÉTATS FINANCIERS—1973

## ÉTAT DU REVENU ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

(en milliers de dollars)

	Exercice terminé le 31 décembre	
	1973	1972
<b>Revenus d'exploitation</b>		
Passagers.....	\$ 568,939	\$ 473,400
Fret et colis express.....	69,137	59,599
Courrier.....	17,839	16,159
Affrètements.....	25,742	22,185
Service accessoires—net.....	16,393	11,919
<b>Total des revenus d'exploitation.....</b>	<b>698,050</b>	<b>583,262</b>
<b>Dépenses d'exploitation</b>		
Frais au vol.....	151,673	121,648
Entretien.....	103,485	86,848
Service—passagers.....	82,875	65,980
Service—appareils et trafic.....	109,875	89,824
Ventes et promotion.....	94,199	84,209
Frais généraux et d'administration.....	33,368	25,251
Amortissement et désuétude.....	76,182	64,010
<b>Total des dépenses d'exploitation.....</b>	<b>651,657</b>	<b>537,770</b>
<b>Bénéfice d'exploitation.....</b>	<b>46,393</b>	<b>45,492</b>
<b>Dépenses hors exploitation (bénéfice)</b>		
Intérêt sur la dette.....	38,912	32,477
Intérêt capitalisé.....	(3,602)	(2,712)
Perte sur cession d'éléments d'actif.....	494	967
Bénéfice hors exploitation—net.....	(1,429)	(2,456)
	34,375	28,276
<b>Bénéfice avant impôts sur le revenu.....</b>	<b>12,018</b>	<b>17,216</b>
<b>Impôts sur le revenu reportés.....</b>	<b>5,895</b>	<b>8,568</b>
<b>Bénéfice net.....</b>	<b>6,123</b>	<b>8,648</b>
<b>Bénéfice non répartis</b>		
Solde au début de l'exercice.....	42,599	34,151
Dividende.....	(200)	(200)
<b>Solde à la fin de l'exercice.....</b>	<b>\$ 48,522</b>	<b>\$ 42,599</b>







AIR CANADA  
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

## 1. Encaisse et placements à court terme

La Société a convenu, en 1972, d'acheter une participation dans Wardair Canada Ltd. La conclusion de la transaction est subordonnée à certaines conditions; entre autres, l'approbation définitive par le Gouvernement du Canada. Le poste «Encaisse et placements à court terme» comprend une somme entières de \$2,700,000 et l'intérêt couru relativement à cette convention.

## 2. Pièces de rechange, matériaux et fournitures

	1973	1972
	(\$000)	(\$000)
Pièces de rechange—au coût.....	49,718	39,597
Désuétude accumulée.....	18,120	18,002
	<u>31,598</u>	<u>21,595</u>
Matériaux et fournitures—au coût.....	4,761	4,088
	<u>36,359</u>	<u>25,683</u>

La Société pourvoit à la désuétude des pièces de rechange pour avions, déduction faite de la valeur résiduelle prévue, par des sommes imputées aux dépenses d'exploitation pendant la durée utile des appareils en cause.

## 3. Immeubles et matériel

	1973	1972
	(\$000)	(\$000)
Coût		
Matériel volant et pièces.....	908,718	706,563
Installations et matériel au sol.....	253,896	238,966
	<u>1,162,614</u>	<u>945,529</u>
Amortissement accumulé.....	401,632	335,154
Acomptes.....	760,982	610,375
	<u>65,755</u>	<u>65,330</u>
	<u>826,737</u>	<u>675,705</u>

La Société a adopté la méthode de l'amortissement linéaire, déterminé selon l'échelle suivante de durée utile estimative:

Matériel volant et pièces	
Boeing 747.....	16 ans
Lockheed 1011—	
propriété de la Société.....	16 ans
louées.....	15 ans
DC-8.....	14 ans
DC-9.....	12 ans
Viscount (entièrement amortis)	
Installations et matériel au sol.....	de 5 à 30 ans

En 1973, la Société a commencé d'exploiter, en vertu d'un bail de 15 ans, deux appareils L1011, en alternance avec une autre ligne aérienne. Du point de vue comptable, ces appareils sont considérés comme s'ils étaient la propriété de la Société. La dette à long terme fait état des obligations découlant de ce bail, à l'exclusion des dispositions touchant l'intérêt.

## 4. Dette à long terme

	Principal	
	1973	1972
	(\$000)	(\$000)
Chemins de fer Nationaux du Canada et Gouvernement du Canada		
—Billets et obligations non garanties habituellement renouvelés à échéance		
Billets à demande—3.5%.....	27,000	27,000
Billets renouvelables semestriellement—3.9%-7.1%.....	227,371	227,371
Billets et obligations non garanties:		
	Échéance	Taux d'intérêt
		%
	1973	3.9-7.4
	1976	5.2
	1977	5.2-6.6
	1978	6.5-7.0
	1979	5.6-6.4
	1980	6.7-7.2
	1980	6.8
	1981	4.2-7.6
	1981	7.6
	1985	5.9
	1987	5.2
	—	22,680
	33,342	33,342
	33,360	33,360
	22,680	—
	67,000	67,000
	75,000	75,000
	15,000*	15,000*
	6,500	6,500
	39,783*	39,783*
	17,497	17,497
	67,069	67,069

\*A rembourser en dollars US.

	Principal	
	1973	1972
	(\$000)	(\$000)
Billets remboursables en livres sterling, principal et intérêt à 5½%, par versements semestriels sur 10 ans, jusqu'en 1984....	29,703	9,040
Billets remboursables en dollars US, principal et intérêt à 6%, par versements semestriels sur 10 ans, jusqu'en 1984....	14,362	—
Loyer d'avions à payer en dollars US, par versements semestriels constants sur 15 ans, jusqu'en 1987 (note 3).....	17,234	—
Autre élément de la dette à long terme.	2,769	—
	<u>695,670</u>	<u>604,642</u>
Moins la portion exigible de la dette à long terme.....	4,675	528
	<u>690,995</u>	<u>604,114</u>

La dette à long terme remboursable en devises étrangères a été convertie selon les cours en vigueur aux dates d'émission. Calculé d'après le cours du 31 décembre 1973, le principal serait d'environ \$5,420,000 moins élevé.



5. Engagements

Les engagements relatifs à l'acquisition de 12 avions et de moteurs de rechange correspondants s'établissaient au 31 décembre 1973, déduction faite des acomptes, à environ \$120,000,000. Postérieurement au 31 décembre 1973, la Société a contracté un engagement relatif à l'achat d'un autre Boeing 747 et de six Boeing 727 au coût d'environ \$90,000,000.

Voici le tableau de livraison des appareils:

	1974	1975
Douglas DC-9.....	2	—
Lockheed L1011.....	4	—
Boeing 747.....	2	—
Boeing 727.....	5	6
	—	—

Les engagements relatifs aux installations et au matériel au sol sont de \$13,000,000.

La Société s'est engagée à utiliser annuellement 100,000 heures des services d'un fournisseur durant les deux prochaines années; le coût de services analogues a été de \$1,700,000 en 1973.

Les obligations annuelles relatives à la location à long terme d'installations étaient de \$8,569,000 au 31 décembre 1973.

6. Régimes de retraite

Conformément à la loi sur les Normes de prestations de pension, la Société pourvoit au passif mathématique des régimes de retraite par des paiements annuels de \$2,097,000, imputés à l'exploitation. La valeur mathématique actuelle de ces paiements est d'environ \$22,000,000.

7. Chiffres comparés

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été regroupés pour permettre la comparaison avec ceux du présent exercice.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa.





DEUXIÈME SESSION DE LA VINGT-NEUVIÈME LÉGISLATURE  
1974

## SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

# TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Vice-président:* L'honorable MAURICE BOURGET

---

Fascicule n° 5

---

LE VENDREDI 3 MAI 1974

---

**Seule et unique séance sur le bill C-27 intitulé:**  
Loi visant à faciliter le déplacement des lignes de chemin de fer ou  
l'itinéraire du trafic ferroviaire dans des zones urbaines et à  
fournir une aide financière en vue de l'exécution des  
travaux pour la protection, la sécurité et la  
commodité du public aux croisements  
de chemin de fer.

---

RAPPORT DU COMITÉ

---

(Témoins: voir le procès-verbal)



COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICA-  
TIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig.

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget.

Les honorables sénateurs:

Argue, H.	Haig, J. C.
Blois, F. M.	Langlois, L.
Bourget, M.	Lawson, E. M.
Buckwold, S. L.	*Martin, P.
Denis, A.	McElman, C.
Eudes, R.	McNamara, W. C.
*Flynn, J.	Molgat, G.
Forsey, E.	Petten, W. J.
Fournier, E.	Prowse, J. H.
(Madawaska- Restigouche)	Riley, D.
Graham, B. A.	Smith, D.
	Welch, F. C.

20 Membres

(Quorum 5)

Membres d'office



# Ordre de renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 2 mai 1974:

Suivant l'Ordre du jour l'honorable sénateur Cameron propose, appuyé par l'honorable sénateur Perreault, que le bill C-27, intitulé: «Loi visant à faciliter le déplacement des lignes de chemin de fer ou l'itinéraire du trafic ferroviaire dans les zones urbaines et à fournir une aide financière en vue de l'exécution de travaux pour la protection, la sécurité et la commodité du public aux croisements de chemin de fer», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Cameron propose, appuyé par l'honorable sénateur Laing, C.P., que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier



# Procès-verbal

Le vendredi 3 mai 1974

(8)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10 h 30.

*Présents:* Les honorables sénateurs Bourget (*vice-président*), Argue, Blois, Buckwold, Forsey, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Graham, McElman, McNamara et Riley.(10)

*Aussi présent:* M. E. Russel Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité entreprend l'étude du bill C-27 intitulé

«Loi visant à faciliter le déplacement des lignes de chemin de fer ou l'itinéraire du trafic ferroviaire dans des zones urbaines et à fournir une aide financière en vue de l'exécution de travaux pour la protection, la sécurité et la commodité du public aux croisements de chemin de fer».

Les témoins suivants ont pris la parole pour expliquer le bill: M. Homer B. Neilly, conseiller, Transports de surface, ministère des Transports;

M. D. F. Ryan, directeur général de la coordination, Ministère d'État des Affaires urbaines;

M. A. G. Hibbard, directeur adjoint du génie, Commission canadienne des transports.

Sur motion dûment déposée, il est décidé de faire rapport dudit bill sans amendement.

A 11 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du Comité*

Denis Bouffard



# Rapport du comité

Le vendredi 3 mai 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui on a déferé le bill C-27, intitulé: «Loi visant à faciliter le déplacement des lignes de chemin de fer ou l'itinéraire du trafic ferroviaire dans des zones urbaines et à fournir une aide financière en vue de l'exécution de travaux pour la protection, la sécurité et la commodité du public aux croisements de chemin de fer», a, conformément à l'Ordre de renvoi du jeudi 2 mai 1974, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis.

*Le vice-président*  
Maurice Bourget



# Le comité sénatorial permanent des Transports et des communications

## Témoignages

Ottawa, le vendredi 3 mai 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill C-27, Loi visant à faciliter le déplacement des lignes de chemin de fer ou l'itinéraire du trafic ferroviaire dans des zones urbaines et à fournir une aide financière en vue de l'exécution de travaux pour la protection, la sécurité et la commodité du public aux croisements de chemin de fer, se réunit aujourd'hui à 10 h 30 afin d'étudier le présent bill.

**Le sénateur Maurice Bourget** (président suppléant) occupe le fauteuil.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, nous étudions ce matin le bill C-27 qui porte sur le déplacement des lignes de chemin de fer et l'aide financière fournie en vue de l'exécution de travaux. Nous accueillons comme témoins ce matin MM. D. F. Ryan du ministère d'État des Affaires urbaines; H. B. Neilly, du ministère des Transports (politique, planification et projets importants) et A. G. Hibbard de la Commission canadienne des transports. J'ai demandé à ces messieurs s'ils désiraient faire des observations avant que les honorables sénateurs ne leur posent des questions. Ils m'ont répondu qu'ils n'avaient aucune observation à faire et qu'ils seraient heureux de répondre à toutes les questions.

**Le sénateur Buckwold:** J'aimerais faire une observation d'ordre général. Hier au Sénat, j'ai fait un bref discours dans lequel j'ai mentionné qu'avant ma nomination au Sénat, j'étais maire de Saskatoon. Aux environs de 1961, cette ville a conclu un marché avec le CN afin de déplacer le réseau ferroviaire du centre-ville de Saskatoon. La ville a négocié avec le CN et lui a versé des millions de dollars, et celui-ci a déplacé les lignes et aménagé de nouvelles gares de triage. Je vous fait part de ce renseignement afin de préciser que j'ai déjà participé à un tel marché qui a été conclu dans des conditions difficiles. Les résultats ont été tellement spectaculaires que j'encouragerais fortement les sénateurs à appuyer de leur mieux le présent projet de loi. Je tiens également à exprimer de cette façon ma reconnaissance aux ministères concernant cette mesure que nous désirions depuis longtemps.

Ma première question serait la suivante: Les dispositions du projet de loi sont-elles rétroactives? Il n'est pas nécessaire qu'on réponde à cette question. Je présume que notre ville ne pourra pas réclamer 50 p. 100 du coût du projet de 1961. Par contre, j'estime que nous nous sommes tirés à bon marché, car le coût du projet était vraiment inférieur à même 50 p. 100 de ce qu'il en coûterait actuellement pour exécuter ces travaux, et nous ne regrettons donc rien.

J'aimerais signaler l'importance de relier les lignes de transport au centre-ville et des répercussions financières du présent projet de loi afin d'assurer un système de transport en commun rapide de la gare (et nous parlons

fondamentalement des gares jusqu'au centre-ville. A titre d'exemple, la ville d'Ottawa a déplacé sa gare du centre-ville, mais elle fait face actuellement au problème suivant: les voyageurs n'utilisent plus le réseau ferroviaire, car il n'est plus commode. Pourriez-vous nous dire si dans le processus de planification, le programme d'immobilisations et le fonctionnement continu du plan de transport, le système de transport en commun sera normalement subventionné? Le présent projet de loi accordera-t-il une aide financière à la municipalité afin de relier la gare au centre-ville par des lignes de transport appropriées?

**M. Homer B. Neilly, conseiller politique du Rail et des Routes (Surface) ministère des Transports:** Le projet de loi ne prévoit aucune aide spéciale pour l'aménagement d'un système de transport en commun rapide. Par contre, il stipule que le plan de transport conçu en fonction du projet de déplacement peut comprendre l'utilisation du droit de passage du chemin de fer pour l'aménagement des lignes de transport en commun rapides. Voilà l'une des possibilités d'application du plan.

**Le sénateur Buckwold:** Cette question ferait-elle simplement partie du processus de planification?

**M. Neilly:** Oui.

**Le sénateur Buckwold:** Qui assumerait les frais d'établissement? Si une ville désirait utiliser les dispositions de la présente loi et se servir du droit de passage pour aménager un système de transport en commun, les frais d'établissement en cause feraient-ils partie du coût du projet?

**M. Neilly:** Je dirais que la plupart des frais ne seraient pas couverts, mais le ministère des transports a mis en marche un processus de planification qui pourrait entraîner le versement de subventions pour l'aménagement de systèmes de transport en commun rapides ou pour les projets que vous avez mentionnés. Actuellement, aucune aide précise n'est prévue à cette fin.

**M. D. F. Ryan, directeur général de la coordination, ministère d'État des affaires urbaines:** Si vous me permettez de faire une observation à ce sujet, je dirais que de fait, s'il s'agissait de transférer le droit de propriété des terrains du chemin de fer à un autre titulaire comme une ville, cette transaction figurerait dans le bilan en tant que coût net pour la société ferroviaire et bénéficierait d'une contribution fédérale de 50 pour cent.

**Le sénateur Buckwold:** Si la municipalité achetait le droit de passage.

**M. Ryan:** Oui, ou la province.

**Le sénateur Buckwold:** Dans le cas de la ville de Saskatoon, il s'agissait d'environ 30 acres de terrains du centre-ville. Comme part du marché, la ville a reçu de la société ferroviaire le droit de passage complet de l'ancienne ligne



principale du CN l'a convertie en voie rapide à un prix relativement bas; le terrain est donc devenu une voie publique et est maintenant l'une des grandes artères de centre-ville de Saskatoon.

En outre, la ville a négocié l'aménagement des rues transversales, de certains espaces verts peu étendus et ainsi de suite. Voilà les seuls terrains que la ville a obtenus. La société ferroviaire a conservé la propriété de tous les autres terrains.

Vous affirmez donc que dans de telles circonstances les sommes que la ville a versées pour obtenir le droit de propriété de ces terrains feraient partie des frais d'établissement n'est-ce pas?

**M. Ryan:** Le calcul se fait de la façon suivante: on prend les frais nets de déplacement des lignes de chemin de fer, soit les frais d'aménagement des nouvelles installations moins le montant obtenu pour les anciennes installations, et ces frais seraient partagés à 50 pour cent. Si de fait, en ce qui concerne les anciennes installations, il s'agit de la vente de leur droit de passage pour une certaine somme et l'achat de nouveaux droits de passage pour un autre montant, la différence entre les deux serait partagée. On peut prétendre que dans la mesure où ces terrains ont été mis à la disposition de la ville afin qu'elle puisse les acquérir, elle a donc été aidée du fait que les frais de déplacement des lignes de chemin de fer étaient subventionnés à 50 p. 100 par le fédéral. Je dirais donc qu'il s'agit d'un avantage indirect plutôt que d'une contribution directe à l'acquisition des terrains.

**Le sénateur Buckwold:** Je peux me rendre compte que cette question ne sera pas aussi simple qu'elle peut sembler l'être.

Adopteriez-vous alors le principe fondamental selon lequel les sociétés ferroviaires conserveraient, de fait, la propriété des terrains, à l'exception des parcelles vendues à la municipalité pour l'aménagement de rues ou d'espaces verts et ainsi de suite et que les principaux frais seront les montants que la municipalité versera à la société de chemin de fer pour la construction de nouvelles installations afin d'assurer le service ferroviaire?

**M. Ryan:** Fort heureusement, les dispositions de la loi sont extrêmement souples à cet égard. De fait, elles stipulent qu'aucune solution n'est imposée et que dans chaque cas, la propriété des terrains abandonnés de la société ferroviaire sera décidée au mieux des intérêts de la localité particulière. Il existe une vaste gamme de possibilités: la société ferroviaire peut conserver le droit de propriété des terrains ou le transmettre à un autre organisme public, municipal ou provincial, ou en dernier lieu, confier au gouvernement fédéral la tâche d'administrer ces terrains jusqu'à ce qu'ils soient réaménagés.

Il existe donc une gamme complète de possibilités en ce qui concerne le droit de propriété des terrains vacants.

**Le sénateur Buckwold:** Le présent projet de loi a-t-il été examiné par la Fédération canadienne des maires et des municipalités? Dans l'affirmative, a-t-il obtenu son approbation?

**M. Ryan:** Si je cherchais à obtenir un ferme appui pour le présent projet de loi, je m'adresserais en premier lieu à la Fédération.

**Le sénateur Buckwold:** C'est exact. Autrement dit, sous sa forme actuelle, le bill est acceptable pour tous les maires des villes en cause, n'est-ce pas?

**M. Ryan:** On a fait parvenir à la Fédération des exemplaires du projet de loi le jour où il a été déposé à la Chambre des communes, et celle-ci nous a fait part de son enthousiasme à son égard.

**Le sénateur Buckwold:** Je soutiens qu'il s'agit du plus grand appui dont pourrait bénéficier ce projet de loi. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président suppléant:** A-t-il été également discuté avec les provinces?

**M. Ryan:** Le projet de loi lui-même ne pouvait faire l'objet d'une discussion avec les provinces, car il n'avait pas été présenté à la Chambre des communes, mais on peut dire qu'au moins à deux reprises les principes du projet de loi ont été discutés avec les provinces. L'événement le plus marquant a été la conférence sur les affaires urbaines qui a réuni les représentants des trois paliers du gouvernement à Edmonton en octobre dernier. C'est à ce moment-là qu'on a rendu public les intentions du gouvernement à l'égard du présent projet de loi. Je dirais qu'elles ont été bien accueillies par les provinces.

**Le président suppléant:** Il n'y a aucun doute à ce sujet, mais je voulais savoir s'il avait été discuté. Monsieur Neilly, avez-vous d'autres observations à faire?

**M. Neilly:** Oui, monsieur le président. En outre, on a formulé bien des représentations au cours des années, du moins ces 20 dernières années, en ce qui concerne la nécessité d'accorder des subventions plus importantes aux termes des dispositions sur la Caisse des passages à niveau de chemin de fer, dont traite la Partie III du présent projet de loi, et de façon générale, la nécessité également de ce qu'on appelle une «aide spéciale» pour l'aménagement très coûteux de croisements étagés lorsque les frais sont extraordinaires. Je suis sûr que plusieurs municipalités seront heureuses des subventions accrues mises à leur disposition en vertu du bill.

**Le président suppléant:** Je sais que la ville de Québec le sera.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Monsieur le président, au sujet de la gare d'Ottawa, les témoins savent-ils si les taxis en service entre la gare et le centre-ville sont exploités en vertu d'une concession?

**M. Neilly:** Je regrette de ne pouvoir répondre à cette question. Je ne le sais pas.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Qui pourrait y répondre?

**M. A. G. Hibbard, directeur adjoint de la direction du génie, Commission canadienne des Transports:** La compagnie de chemins de fer, je crois.

**Le président suppléant:** Tant le CN que le CP?

**M. Hibbard:** Oui, le CN et le CP.

**Le sénateur Forsey:** Le CP n'existe presque plus en ce qui concerne le transport des voyageurs à Ottawa.

**M. Hibbard:** C'est vrai. Seul le «Canadien» passe par Ottawa.

**Le sénateur Forsey:** Et le train qui va à Montebello.



**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** A mon avis, dans toute cette question de taxis, on se fiche du public. On m'a laissé entendre que la concession pour le service de taxi est détenue par le Canadien National. Il serait très intéressant d'examiner plus tard un exemplaire de ce contrat de concession pour voir quelles sont exactement les obligations des taxis. Quiconque a dû recourir au service de taxi à la gare de chemin de fer sait qu'il n'a fait qu'empirer. Il est commun de trouver, au maximum, cinq taxis pour transporter environ 75 personnes, et je pense spécialement aux trains qui arrivent de Montréal.

Dernièrement, on a inauguré un service d'autobus, mais il n'y a pas de compartiment pour les bagages et les gens sont entassés comme des sardines. En plus de tout cela, même si vous pouvez obtenir un taxi ou l'autobus, vous devez attendre au moins 15 à 20 minutes. Que peut-on faire à ce sujet?

**M. Neilly:** Je dirais simplement qu'il me fera plaisir de transmettre ces commentaires aux chemins de fer.

**Le président suppléant:** En fait, j'ai eu la même expérience que le sénateur Fournier. Très souvent, quand je viens de Montréal, je dois attendre 15 à 20 minutes pour un taxi. Je crois que c'est le cas pour tout le monde. Le sénateur Fournier et d'autres ont soulevé cette question au Sénat, mais on n'a jamais rien fait. Avant de transmettre quelque commentaire que ce soit aux chemins de fer, le Sénat devrait poser des questions déterminées afin de découvrir ce qui ne va pas et qui en est responsable. En d'autres termes, le Sénat même devrait le faire.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Je suis d'accord.

**Le sénateur Buckwold:** Comme je l'ai dit hier, un des plus importants facteurs de toute cette question est le confort du public, mais la vérité en est que les chemins de fer s'en fichent. Ils s'en fichent réellement. Du moins, avant la crise énergétique, l'attitude des chemins de fer, à l'exception partielle peut-être du CN, était de décourager le service-voyageurs. Les chemins de fer n'y sont tout simplement pas intéressés. Pour eux, c'est une exploitation perdante et un casse-tête. Ils ne se sont certainement pas efforcés de prévoir des installations confortables pour le public.

Pour en revenir à la situation de Saskatoon, la gare est maintenant située à environ cinq milles du centre-ville et, dans ce cas, les chemins de fer n'auraient certainement pas pu se désintéresser davantage du confort de leurs clients pour se rendre au centre-ville. Pour eux, le transport public est strictement une responsabilité municipale.

Je dois admettre que je ne m'inquiète pas trop des taxis. C'est un problème qui concerne assez peu de gens. Je m'intéresse au transport public pour la masse des voyageurs qui arrivent en train et s'attendent à pouvoir se rendre à prix modique au moins au centre-ville par un moyen de transport public et de là se servir du réseau de transport général. Je dois de nouveau souligner qu'il s'agit là de l'aspect le plus important d'un bon fonctionnement.

**Le sénateur Forsey:** Bravo!

**M. Neilly:** Si vous me permettez de dire quelque chose, un des principes du bill c'est qu'il y ait un plan de transport et un plan d'aménagement pour la région urbaine. Or, ces plans seront en grande partie sous la surveillance des autorités locales, tant provinciales que municipales, qui devront les approuver. C'est-à-dire que toutes les municipa-

lités et la province devront s'accorder là-dessus avant que la commission puisse considérer un projet.

**Le sénateur Buckwold:** Monsieur Neilly, les plus beaux plans du monde ne veulent pas nécessairement dire qu'un autre service municipal va soudainement mettre à perte des autobus en service. La planification en elle-même n'est pas la réponse. Évidemment, la planification vient d'abord, mais l'exploitation réelle du système de transport est une chose qui dépasse de beaucoup l'étape de la planification. Elle est très dispendieuse et le maintien de ces services entraîne une lourde perte pour la municipalité. Les municipalités pensent peut-être que les autres niveaux de gouvernement devraient leur accorder des dédommagements financiers.

**Le sénateur McNamara:** J'ai une question supplémentaire. Est-il vrai que les chemins de fer ont une responsabilité bien déterminée de fournir le transport de la gare au centre-ville? La Loi sur les chemins de fer contient-elle une disposition à ce sujet? Ou s'agit-il tout simplement du fait que nous aimerions les voir fournir ce service?

**M. Neilly:** A ma connaissance, la Loi sur les chemins de fer ne dit rien au sujet du transport de la gare ou vers la gare. La loi sur les chemins de fer n'en parle pas.

**Le président suppléant:** Et le présent bill ne prévoit rien qui pourrait aider?

**M. Neilly:** Seulement dans la mesure où la planification comprendrait le transport rapide, disons vers le centre-ville, si, de fait, la gare était déplacée. Rien dans le présent bill ne permettrait de déplacer la gare sans le consentement des municipalités locales et de la province.

**Le sénateur Forsey:** En fait, elle ne serait pas nécessairement déplacée. Elle pourrait être laissée au centre et réaménagée sur place.

**M. Neilly:** C'est exact.

**M. Hibbard:** La seule portion de la Loi sur les chemins de fer qui, à ma connaissance, se rapporte à cette situation est celle qui dit que l'emplacement de la gare doit être approuvé par la CCT, et ces emplacements ont été approuvés. Or, si une gare devait être déplacée, j'imagine que cette disposition s'appliquerait et que le réaménagement lui-même comprendrait l'emplacement de la gare qui devrait être approuvé par la CCT.

**Le sénateur Forsey:** Je crois, si vous me permettez d'intervenir ici, que toute la gamme des questions du sénateur Buckwold pourra revêtir plus d'importance à l'avenir, parce qu'il me semble très clair, aujourd'hui, que nous nous acheminons, à cause de la pollution, à cause de la crise énergétique, etc., vers un retour au transport ferroviaire des voyageurs dans certains domaines, pour des trajets assez courts, et que ce qui présentement semble un inconvénient pour un nombre assez restreint de gens, disons,—le genre de situation que nous avons ici à Ottawa—pourrait le devenir pour un nombre beaucoup plus considérable si le genre de développement, dont les experts en transport parlent actuellement, se réalise.

**Le sénateur McElman:** Je sais que ce n'est peut-être pas le principal sujet de discussion sur le présent bill, mais il est certainement intéressant. A mon point de vue, il est très intéressant.

Les craintes qu'expriment certains membres du Comité sont très réelles. Comme vous me l'avez entendu dire



auparavant en Comité et à la Chambre, je viens de Fredericton, la seule capitale provinciale au Canada qui n'ait pas de service ferroviaire de voyageurs. C'est un exemple de ce que les chemins de fer feront si on le leur laisse la bride au cou. A une certaine époque où la municipalité de Fredericton et la province n'avaient pas trop d'influence sur les chemins de fer, ceux-ci ont fait comme bon leur semblait et le service de voyageurs a été complètement suspendu vers Fredericton.

**Le sénateur Riley:** Avec l'approbation de la CCT.

**Le sénateur McElman:** C'est vrai. Des autobus sont à la disposition . . .

**Le sénateur Forsey:** Mais pas le dimanche.

**Le sénateur McElman:** C'est vrai.

**Le président suppléant:** Pas le dimanche?

**Le sénateur McElman:** C'est exact. Si vous voulez voyager par le CP, le trajet le plus court à travers le Maine vers Montréal, il vous faut prendre un autobus, qui n'appartient pas à la société ferroviaire, et franchir les quelque 27 milles qui vous séparent de Fredericton Junction pour atteindre la ligne principale du CP. Si vous voulez traverser le Canada par le CN, il vous faut faire 25 à 30 milles dans l'autre direction pour rejoindre la ligne principale du CN à McGivney Junction; ici encore, il faut utiliser l'autobus ou votre propre voiture.

Il s'agit d'une situation scandaleuse. On ne fait preuve d'aucune considération pour la population—absolument aucune.

**Le sénateur Forsey:** Pardonnez-moi, sénateur, mais les dimanches, il vous faut même prendre un taxi qui vous coûte \$15 pour vous rendre de Fredericton à Fredericton Junction, pour prendre le soir le train pour Montréal.

**Le sénateur Buckwold:** Qu'est-ce qu'un dollar comptant aujourd'hui?

**Le sénateur McElman:** Voilà ce que les sociétés ferroviaires sont disposées à faire avec, comme l'a dit le sénateur Riley, l'approbation de la CCT. Une capitale provinciale se trouve ainsi tout à fait isolée.

Or, ce bill est fort bien accueilli à Fredericton, aussi bien qu'au Nouveau-Brunswick. Deux villes en particulier, Fredericton et Moncton, se sont efforcées depuis beaucoup d'années d'obtenir ce résultat. Les lignes ferroviaires principales traversent Moncton, mais non Fredericton. La ville de Saint-Jean a entrepris, je crois, certains pourparlers, mais moins que les deux autres villes. Je vous ai parlé du service de passagers à Fredericton mais, dans la partie principale de la ville, soit le plateau de Fredericton—un plateau alluvien où se trouve le centre de la ville—au moins cinq lignes traversent les rues principales. Pour le résidant habituel de Fredericton, le CN et le CP ne font qu'entraver la circulation. Le maire de Fredericton, M. J. W. Bird, est, depuis quelques 15 jours, président de la Fédération canadienne des maires et municipalités et il a fort bien accueilli le présent bill, tout comme la ville de Moncton d'ailleurs. Si on parvient un jour à supprimer cet inconvénient créé par les chemins de fer à Fredericton, on dansera sûrement dans les rues parce que ces sociétés ne nous ont rien apporté d'autre au cours des récentes années.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Au fond, c'est une gare de triage.

**Le sénateur McElman:** Comme le dit le sénateur Fournier, c'est une gare de triage. Non seulement c'est un inconvénient, mais il nous a été de plus impossible d'obtenir de la collaboration, même pour ce qui est des passages à niveau. Beaucoup de passages à niveau dangereux se trouvent dans la municipalité de Fredericton et je vous en donne un exemple. Nous avons, sur ce qu'on appelle la colline, une université remarquable et la ligne de chemin de fer passe à moins de 50 verges de son entrée principale, ou défilent chaque jour des milliers d'étudiants, et pourtant, il n'y a encore aucun étagement des voies. Les chemins de fers constituent un inconvénient dans la ville de Fredericton et je n'ai pas caché mon ressentiment à ce sujet.

Le parrain de ce bill, le sénateur Donald Cameron, s'est un peu inquiété de ce que les chemins de fer pourraient, en vertu de ce bill, réaliser une somme importante d'argent à laquelle ils n'ont pas droit. Puisque l'assiette des voies ferrées étaient initialement la propriété de la Couronne, plus tard transmise aux chemins de fer, le parrain de ce bill croyait, avec raison à mon avis, que l'emprise devait revenir à la Couronne. Mais il ne savait pas si cela était réalisable sur le plan juridique. Si j'ai bien compris, il y a divergence d'opinion quant à savoir si cette propriété devrait revenir à la Couronne. Dans la plupart des cas, je crois qu'elle ne lui reviendrait pas. De toute façon, nous avons ici des témoins qui pourront nous donner des exemples de ce qui se produira en diverses parties du pays lorsque des mesures seront prises en vertu du présent bill. Ces témoins peuvent-ils nous dire si le terrain reviendra à la Couronne ou s'il demeurera la propriété des chemins de fer, par exemple lorsqu'il est situé dans des endroits de choix dans les municipalités intéressées? S'il y a certains cas où la propriété devrait revenir à la Couronne, pourraient-ils nous en citer quelques-uns?

**M. Neilly:** Si nous avons bien compris le ministère de la Justice, la situation est, de façon générale, que la propriété foncière des chemins de fer leur appartient, y compris le terrain qui leur a été cédé par le gouvernement fédéral. Quoique ce soit généralement le cas, la règle n'est toutefois pas invariable. Pour préciser quelle est exactement la situation à l'égard d'un droit de passage donné, il faudrait étudier les chartes des chemins de fer et les documents de transfert de la propriété foncière. Il n'est donc pas facile de vous répondre au sujet d'un terrain donné.

Mais il existe une précision à ce sujet. Avant 1903, les terrains cédés, c'est-à-dire les terrains de la Couronne cédés aux chemins de fer, comprenaient habituellement les droits miniers. Après 1903, il n'en était plus ainsi, sauf si les instruments de transfert stipulaient expressément que ces droits miniers étaient compris. Il y a sûrement des cas où le terrain a été retourné à la Couronne. Par exemple, à Winnipeg, une partie de la gare de triage du CP, lorsqu'elle n'est pas utilisée à des fins ferroviaires, retourne à la Couronne, mais je ne saurais dire s'il s'agit de la Couronne fédérale ou de la provinciale. Il y a de nombreux droits de ce genre liés à ce terrain.

Ce bill ne modifie en aucune sorte les droits ou les intérêts actuels des chemins de fer à l'égard de toute propriété. Les terrains grevés par des droits de retour ne sont pas visés par le bill. Et si les sociétés ferroviaires en sont directement propriétaires, ils ne sont pas touchés non plus. Le bill stipule de fait que les chemins de fer ne réaliseront aucun ni ne subiront aucune perte, lors de la réalisation de ces projets de déplacement.



**Le sénateur McElman:** C'est donc dire que chaque cas sera traité indépendamment, suivant les droits, de retour ou autres, qui lui sont attachés?

**M. Neilly:** C'est exact.

**Le sénateur McElman:** Et vous avez là-dessus un avis juridique?

**M. Neilly:** Oui, le point de vue du ministère de la Justice et celui du contentieux de la CCT.

**Le sénateur Forsey:** Qui dédient les titres de propriété de l'ancien «Intercolonial»? La Couronne, n'est-ce pas?

**M. Neilly:** Je crois que si, mais je ne saurais l'affirmer.

**M. E. Russell Hopkins, conseiller juridique et parlementaire:** Ce serait là un intéressant sujet de recherche.

**Le sénateur McElman:** Votre allusion aux droits miniers est très intéressante, mais j'espère qu'il n'y a pas de droits miniers liés aux biens que possèdent les sociétés ferroviaires dans la ville de Fredericton.

**Le sénateur Blois:** Monsieur le président, j'aurais quelques questions à poser. Je ne suis pas sûr que ceux qui sont ici puissent y répondre et il leur faudra peut-être en faire part au CN. Je résumerai d'abord les circonstances qui entourent les questions que je voudrais poser. Il s'agit de la gare du CN, dans la ville de Truro, en Nouvelle-Écosse. Il y a quelque 60 ans, on y a construit une belle gare en pierre rouge, parce que c'était alors un centre ferroviaire important. Quelqu'un a décidé par la suite qu'elle était trop grande et qu'il fallait y apporter certaines modifications. On a donc résolu de démolir la vieille gare, qu'on a remplacée par une nouvelle, qui ressemble un peu à la gare de Moncton. Mais il est arrivé, et je voudrais bien savoir pourquoi, que certaines dispositions ont été prises avec la société ferroviaire pour qu'une société provinciale d'immeuble, dont les membres proviennent surtout de Halifax, achète cette propriété pour y construire un centre d'achat important. Nombre des locaux ont déjà été loués mais il en reste plusieurs et, à mon avis, ils ne le seront jamais tous. Il n'y a pas de terrain de stationnement et l'endroit est situé tout au bout de la ville. Je suis heureux de n'avoir pas investi d'argent dans cette transaction.

Au fond, on se plaint de ce que la vieille gare ait été démolie pour être remplacée par une plus petite. Il n'y a aucune indication à la descente du train. Je m'y suis rendu il y a quelques semaines et, bien que Truro soit ma ville natale, j'ignorais s'il me fallait tourner à droite ou à gauche. Les voyageurs doivent longer un mur pour déboucher soudain sur une place. Mais rien n'indique qu'il s'agit de la gare de chemins de fer, d'une succursale de la Régie des alcools ou de quelque autre magasin. Aucune indication quant à la position de la gare lorsqu'on achète un billet ou lorsqu'il s'agit de déboucher sur la rue principale. Il n'y a aucune indication. Tous s'en plaignent. Il y a quelques semaines, j'ai rencontré à ce sujet un haut fonctionnaire. J'aimerais savoir qui a vendu cette propriété, combien on l'a payé et si on prend des mesures pour en faire un endroit propre aux services des usagers.

On se plaint, en outre, que les trains s'arrêtent le plus loin possible pour rendre encore plus difficile, semble-t-il, la descente des passagers. Lorsque je suis descendu du train, je ne savais où me diriger et, après avoir marché un bon moment, j'ai dû demander à quelqu'un «Comment, diable, se rend-on à la gare?» La situation est très grave et donne au public une très mauvaise opinion des Chemins

de fer Nationaux du Canada. Aussi, j'aimerais savoir qui a autorisé la démolition de l'ancienne gare et la vente ou la location du terrain à une société immobilière pour la construction d'un centre commercial, et voir si une amélioration quelconque est possible?

**Le président suppléant:** Quelqu'un ici serait-il en mesure de répondre à cette question?

**M. Neilly:** Je ne peux apporter aucune précision sur les détails de cette entente. Dans une certaine mesure, l'usage qui est fait d'une propriété des Chemins de fer relève de la direction de la compagnie et celle-ci n'a pas à demander de permission à quiconque; je ne dis pas que c'est ici le cas.

**Le sénateur Blois:** Pour ma part, je crois que c'est le cas et, quoi qu'il en soit, c'est la pagaille et j'aimerais bien savoir pourquoi.

**Le président suppléant:** Vous n'avez pas abordé la question avec le vice-président? Le vice-président est en poste à Moncton, pour cette région. Avez-vous discuté avec lui de cette question?

**Le sénateur Blois:** Non, je ne l'ai pas fait.

**Le président suppléant:** Peut-être pourrait-il vous renseigner sur ce sujet ou encore le président du comité pourrait-il écrire au CN pour obtenir la réponse.

**Le sénateur Blois:** J'apprécierais beaucoup qu'on le fasse, parce que beaucoup de personnes m'ont interrogé à ce sujet.

**Le sénateur McElman:** La Commission canadienne des transports aurait dû approuver l'emplacement de la gare, n'est-ce pas?

**M. Neilly:** Mais ils n'ont pas changé l'emplacement, n'est-ce pas?

**Le sénateur Blois:** Non, elle est pratiquement située au même endroit.

**M. Neilly:** Ceci n'a donc pas entraîné un changement d'emplacement.

**Le sénateur Blois:** Je pourrais ajouter que plusieurs voies ont été enlevées et que d'autres le seront encore. Il existe une autre situation grave dont vous n'êtes probablement pas au fait. Un grand secteur de la ville est situé de l'autre côté des voies ferrées et il a été entendu qu'on aménagerait un trottoir traversant sept ou neuf voies. Ce trottoir mesure environ 40 pouces de large. Beaucoup d'écoliers doivent l'emprunter et, une fois de l'autre côté des voies, il leur faut chercher où se trouve la rue principale. On m'a fait voir comment les choses se passaient. Il n'y a qu'un petit passage, sans indication aucune, sans fenêtre d'aucune sorte, mais qui, je crois, est éclairé le soir. C'est vraiment honteux.

**Le président suppléant:** La seule façon de régler ce problème serait d'écrire au président du CN ou au vice-président de l'exploitation. Nous pourrions nous réunir pour rédiger une telle lettre.

**M. Neilly:** Monsieur le président, puis-je dire un mot sur cette question? Le présent bill modifie la définition d'un croisement de chemin de fer et stipule qu'une aide peut être accordée pour la construction d'un trottoir destiné aux piétons. Ici s'appliquent les dispositions relatives aux



passages par au-dessus et par en-dessous destinés aux véhicules, un croisement étagé, en d'autres mots.

**Le sénateur Blois:** Pendant des années, il y a eu un viaduc et durant 35 ans, les gens ont dû traverser ces voies à leurs risques et périls. Ils n'étaient protégés d'aucune façon.

**Le sénateur Buckwold:** Tout ce que je pourrais ajouter c'est que je ne vois pas très bien comment quelqu'un peut se perdre dans Truro.

**Le sénateur Blois:** Eh bien, vous êtes un habitué des grandes villes, aussi vous ne pouvez tout simplement pas comprendre. Je vous dirai que c'est une des belles villes du Canada. C'est l'une des quelques localités qui n'a pas été aidée financièrement en 1929 et dans les années 30. Les habitants de la ville n'ont reçu aucune aide du gouvernement, mais ont assuré leur financement eux-mêmes et le font encore. Ils ne méritent pas ce qu'on leur fait aujourd'hui.

**Le sénateur Buckwold:** Je veux qu'il soit très clair que ma remarque était facétieuse; je m'attendais à une réponse aussi vive.

**Le sénateur Forsey:** Il est honteux d'avoir remplacé cette belle pierre rouge par de la matière plastique; c'est une tache dans le paysage.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, je m'interroge sur la signification, à la Partie III, de l'article (18)(1) du bill qui se lit comme suit:

Doit être conservé dans les comptes du Canada un compte qui continuera d'être appelé «Caisse des passages à niveau de chemin de fer».

Je ne connais pas très bien cette Caisse des passages à niveau de chemin de fer actuelle; quelle est sa source de financement?

**M. Neilly:** Les crédits sont affectés selon la procédure courante, soit selon les prévisions budgétaires et les lois portant affectation de crédits.

**Le sénateur Riley:** Dans le passé, une aide a-t-elle été payée sur la caisse à l'occasion de nombreux travaux exécutés relativement à la construction de croisements étagés?

**M. Neilly:** Oui; la Caisse des passages à niveaux existe depuis 1909 et des millions de dollars en ont été prélevés en vue d'aider les travaux exécutés relativement à la construction ou à la reconstruction de croisements étagés.

**Le sénateur Riley:** Pour aider les Chemins de fer?

**M. Neilly:** Effectivement pour aider la construction. Les Chemins de fer ont également contribué au financement du coût de ces travaux. Les sommes accordées ont été relativement minimes; en vertu de la Partie III, il y a trois parties participant à tous les projets—l'administration des voies publiques, la compagnie de chemin de fer et la Caisse des passages à niveau de chemin de fer. Et, sous réserve de certaines limitations, jusqu'à 80 p. 100 du coût des travaux peut être payé sur la Caisse dans le cas de nouveaux croisements étagés.

**Le sénateur Riley:** Actuellement, ou en vertu du nouvel article?

**M. Neilly:** Les dispositions de l'ancienne loi prévoyaient 80 p. 100 jusqu'à concurrence de 500,000 dollars, pour les

travaux de construction. Le nouvel article prévoit 80 p. 100 ou 1 million de dollars dans le même cas. En cas de reconstruction, l'ancien article prévoyait 50 p. 100 ou 250,000 dollars alors que la nouvelle disposition précise 50 p. 100 jusqu'à concurrence de 625,000 dollars. On a plus que doublé les limites financières relatives aux projets aidés par la Caisse des passages à niveau. En outre, la partie II prévoit des subventions spéciales pour des croisements étagés très coûteux qui pourraient de beaucoup dépasser les montants actuellement autorisés.

**Le sénateur Riley:** J'aimerais maintenant me référer à l'article 20 (1) (a), (b), (c) et (d) du bill. Ma première question se rapporte à l'alinéa (a) qui se lit comme suit:

(a) de travaux effectivement exécutés en vue de la protection, de la sécurité et de la commodité du public relativement à des passages à niveau de chemin de fer existants;

Cette disposition prévoit-elle des fonds supplémentaires aux allocations actuelles?

**M. Neilly:** Il s'agit ici de la formule générale selon laquelle la Commission contrôle certains fonds accordés pour aider à la construction ou à la reconstruction de croisements étagés. C'est tout simplement une répétition des dispositions actuelles de la Loi sur les chemins de fer.

**Le sénateur Riley:** Cette précision s'applique-t-elle également aux alinéas (b), (c) et (d)?

**M. Neilly:** Il y a une addition mineure à l'alinéa (d) qui prévoit l'installation, sur les locomotives, de feux tournants.

**Le sénateur Riley:** Pourquoi cette addition? Cette question ne relève-t-elle pas de la Compagnie de chemin de fer? Pourquoi prélever des sommes du Fonds du revenu consolidé, ou de toutes autres sources, en vue de l'installation, sur les locomotives, de feux tournants? Ils sont nécessaires pour libérer les voies du gibier et mieux signaler au public, le soir, qu'un train approche, mais je ne parviens pas à comprendre pourquoi le gouvernement doit contribuer aux coûts d'installation de ces feux ou les payer en majeure partie.

**M. Hibbard:** A l'heure actuelle, le fonds sert à assurer la protection des passages automobiles, c'est-à-dire à l'installation des feux clignotants et des barrières.

**Le sénateur Riley:** Je vois.

**M. Hibbard:** Il contribue également à l'installation, sur les côtés des wagons, de signaux réfléchissants. On croit que les feux tournants, que l'on actionnerait seulement au moment où la locomotive s'approche du passage à niveau, constitueraient un avertissement supplémentaire pour les gens circulant sur les voies publiques.

**Le sénateur Riley:** Les feux tournants sont maintenant utilisés sur beaucoup de trains circulant dans les régions boisées pour éviter que le gibier ne soit attiré par un énorme feu fixe sur la locomotive, n'est-ce pas?

**M. Hibbard:** Oui. Ce serait un type différent de feux. Ce serait des feux clignotants, semblables à ceux qui sont installés sur les voitures des policiers et les ambulances.

**M. Hopkins:** Ce type de feux servirait à avertir les gens?

**M. Hibbard:** Oui, il servirait à cette fin.



**M. Hopkins:** Et non pas les animaux?

**M. Hibbard:** Oui.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Ces feux tournants sont très efficaces dans les régions boisées et quiconque a voyagé à bord d'une locomotive, le soir, ne peut nier leur efficacité; on peut, en effet, voir ce qui se produit sans eux. Aussi, je dirais qu'ils sont très efficaces.

**M. Hibbard:** On a jugé que ce serait un élément supplémentaire de sécurité aux croisements et qu'il attirerait l'attention des conducteurs.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Je suis d'accord.

**Le sénateur Riley:** Le sénateur Fournier se réfère au genre de feux dont j'ai déjà parlé et non aux feux clignotants?

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Oui.

**Le sénateur Riley:** J'ai parlé d'un feu rotatif qui n'effrait pas les bêtes comme un rayon continu. Il a présenté de grands avantages pour les chemins de fer, notamment à Edmundston. Je ne sais pas s'il y a encore un train de jour à partir de Woodstock?

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Non.

**Le sénateur Buckwold:** M. le président, peut-être pourrions-nous revenir directement à la loi elle-même, sans pour autant minimiser l'importance d'autres questions qui en valent la peine? Je m'inquiète beaucoup du financement. Bien que les montants semblent être très généreux, ils nous ramènent au prix d'il y a dix ou douze ans, quand les limites n'autorisaient pas un financement suffisant. La proposition est très généreuse puisqu'elle porte à \$1 million, le montant antérieur qui était de \$500,000. Mais si \$500,000 ne suffisait pas il y a dix ans, un million ne place pas la municipalité dans une meilleure position maintenant qu'elle ne l'était en vertu des dispositions antérieures. Je sais que vous parlez d'allocations spéciales, mais, dans ce cas, je crois comprendre que vous payez un maximum de 50 p. 100, tandis que dans l'autre cas, vous versez 80 p. 100.

**M. Neilly:** La formule de la Partie II, concernant les croisements étagés très coûteux prévoit le paiement de 80 p. 100 du premier million et quart, c'est-à-dire la même somme que pour la Caisse des passages à niveau, de chemins de fer. Pour ce qui est des 3.75 millions, suivants, le coût total s'élève à 5 millions, dont le gouvernement assume 60 p. 100. Au delà de 5 millions, la contribution fédérale, tombe à 40 p. 100 des frais. Il y a donc une échelle variable, une indexation.

**Le sénateur Buckwold:** Je la sais. Je dis tout simplement que votre ministère devrait promptement étudier la possibilité d'augmenter l'échelle des contributions de 80 p. 100 afin de permettre aux municipalités de faire les travaux nécessaires sans être obérées. Étant donné la montée en flèche des prix depuis la rédaction du projet de loi et la fixation de ces montants, il faudrait étudier le plus vite possible le moyen de les relever afin d'aider les municipalités et d'encourager la mise en valeur de ces fonds. La Caisse des passages à niveaux du chemin de fer paie 80 p. 100 des frais et les chemins de fer en assument probablement 7 p. 100.

**M. Neilly:** Cinq p. 100.

**Le sénateur Buckwold:** Cinq ou 7 p. 100 et la municipalité se charge du reste. Ce n'est pas trop difficile. Mais quand les croisements étagés coûtent plus cher—et tous coûtent plus cher de nos jours à part les passages moins importants—la différence de pourcentage impose un fardeau très lourd à la municipalité. Je présume que la part des compagnies ferroviaires n'augmente pas; c'est la municipalité qui assume le pourcentage plus élevé.

**M. Neilly:** Dans la Partie II, on prévoit que la Commission canadienne des transports décidera des frais qui seront payés par les autres parties. Il n'y a pas de règles à ce sujet. Cela relève de la Commission. Il est inévitable que la municipalité paie un pourcentage plus élevé une fois qu'elle dépasse le montant de 1.25 million de dollars auquel s'applique le pourcentage de 80 p. 100.

**Le sénateur Buckwold:** A mon avis, les limites supérieures ne sont pas assez élevées étant donné les prix inflationnistes qui ont maintenant cours et qui sont plus élevés que les anciens niveaux.

**M. Neilly:** Nous avons eu de nombreuses discussions avec le ministère des Finances et le Conseil du Trésor et je peux seulement dire que c'est tout ce que nous avons pu obtenir.

**Le sénateur Buckwold:** Je suis sûr que les municipalités iront frapper à votre porte et diront: «Écoutez, avec \$1 million aujourd'hui nous ne pouvons pas en faire autant qu'il y a dix ans.»

**Le sénateur Forsey:** C'est un rattrapage.

**M. Hibbard:** Depuis dix-huit mois, je me suis souvent entretenu avec les ministères provinciaux de la voirie et les municipalités au sujet des passages à niveau et je suis certain qu'ils seront très heureux que la somme ait été portée de \$500 milles à un \$1 million. Dans la plupart des cas, les frais s'appliquant aux passages à niveaux n'excèdent pas \$1,250,000; si bien qu'il obtiendraient environ 80 pour cent. Dans les cas où la somme est plus élevée, ils reçoivent une aide supplémentaire aux termes de la Partie II, sous la forme d'une subvention spéciale. Je suis certain qu'ils seront enchantés de cette augmentation.

**Le sénateur Buckwold:** Temporairement.

**M. Hibbard:** Il est difficile de prévoir jusqu'où ira l'inflation.

**Le sénateur Forsey:** Jusqu'ici, tout va bien.

**M. Ryan:** Je ne pense pas qu'on n'ait pensé encore à les indexer.

**Le sénateur Riley:** Qu'elles sont les dernières statistiques disponibles au sujet des accidents en général ou des accidents entraînant des pertes de vie survenus à des passages à niveau?

**M. Hibbard:** Je n'ai pas les chiffres ici.

**Le sénateur Riley:** Donnez-nous un chiffre approximatif.

**M. Hibbard:** Je ne peux pas vous donner de chiffres mais d'après un graphique, je peux vous dire ceci: en 1957, il y a eu aux passages à niveau autant de pertes de vie que dans des accidents de la route. Depuis ce temps, le nombre d'accidents aux passages à niveau est resté à peu près le même. De fait, il a diminué quelque peu tandis que le nombre d'accidents de la route a beaucoup augmenté.



D'après le graphique, nous croyons que l'aide qu'assure la Caisse des passages à niveau en vue de la protection a été tout à fait valable.

**M. Ryan:** Je n'ai pas d'objection à vous donner ce graphique, s'il peut vous être utile.

**Le sénateur Riley:** Quel est le rôle de la CCT en ce qui a trait à l'amélioration des dispositifs de sécurité aux passages à niveau? La CCT attend-elle qu'une municipalité, province, ou un particulier porte plainte ou surveille-t-elle la situation de près. A-t-elle l'autorisation de donner des directives aux compagnies ferroviaires en vue de l'amélioration des signaux de sécurité et ainsi de suite?

**M. Hibbard:** Oui. Son action est double. En général, la CCT prend des mesures à la suite de plaintes. Nous n'avons pas le personnel nécessaire pour surveiller les passages à niveau. Quand nous recevons une demande ou une plainte, nous prenons des mesures sans délai. Nous faisons une enquête sur les lieux, les parties en cause discutent de la question et on ordonne d'apporter les améliorations possibles.

**Le sénateur Riley:** Je présume que la CCT conserve un dossier des accidents aux passages à niveau chaque année?

**M. Hibbard:** Nous le faisons.

**Le sénateur Riley:** Si le nombre de ces accidents augmente, est-ce qu'elle dit à la compagnie ferroviaire intéressée, «Il semble y avoir un défaut dans le dispositif d'avertissement au passage a ou b. Nous voulons que vous présentiez un projet d'amélioration.»

**M. Hibbard:** C'est ce qu'on fait. Quand il y a des accidents graves aux passages à niveau, la CCT prend immédiatement des mesures de sa propre initiative. Récemment, il y a eu des audiences sur les accidents survenus à des passages à niveau.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** La politique du ministère ne veut-elle pas qu'on attende qu'il y ait un accident avant de prendre les mesures?

**M. Hibbard:** Non. Il y a des dangers à tous les passages à niveau même ceux qui sont protégés. Nous essayons de prendre des mesures quand nous savons que les dangers sont sérieux. Comme je l'ai dit, nous ne possédons pas le personnel nécessaire pour faire annuellement un examen détaillé de tous les passages à niveau.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Quand j'étais député à la Chambre des communes, j'ai fait une demande au sujet de deux passages dangereux. Dans les deux réponses, on m'a dit qu'il n'y avait pas eu d'accident. Quelqu'un s'est fait tué, on a pris des mesures, mais il a fallu un accident.

**Le président adjoint:** Malheureusement, il en est souvent ainsi. Les gens attendent que surviennent un accident avant de prendre des mesures. La Commission devrait prendre l'initiative.

**M. Hibbard:** Nous avons des preuves que de nombreux accidents se sont produits aux passages protégés par des feux automatiques et même des barrières.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Mais cela ne justifie pas une demande faite par un habitant de la région qui sait ce qui se passe tous les jours? On ne peut

pas faire grand-chose tant que quelqu'un n'y a pas laissé la vie?

**M. Hibbard:** Tout ce que je peux vous répondre est que nous prenons en général des mesures pour enquêter sur les lieux au sujet des plaintes.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Je n'ai pas à discuter avec vous à cet égard.

**M. Neilly:** Si je puis ajouter un mot, monsieur le président, il y a 35,000 croisements de chemin de fer traversant les autoroutes au Canada dont seulement 6,000 environ sont protégées soit par un croisement étagé, des barrières ou des feux. Lorsque je dis «protéger», j'entends par là quelque chose au delà de l'enseigne en forme de croix qui se trouve à tous les croisements de chemins de fer. L'affectation des sommes d'argent disponibles à tous les croisements de chemins de fer et choisir ceux qui doivent recevoir une protection additionnelle n'est pas chose facile. Il serait bien sûr extrêmement coûteux d'avoir des croisements étagés ou des barrières à tous les croisements de chemin de fer. Même s'il s'agit d'une protection minimum comme des signaux lumineux, le coût serait extrêmement élevé.

**Le sénateur Riley:** J'ai une question à l'intention de M. Hibbard, monsieur le président. Je désire dire au tout début, que je crois savoir que la CCT a envoyé une directive au CN un peu plus tôt cette année en ce qui concerne le nombre accru de déraillements dans la province du Nouveau-Brunswick. Quelles mesures ont été prises concernant cette directive?

**M. Hibbard:** Il y a deux ans, nous avons eu une audience publique en ce qui concerne la sécurité des opérations sur les chemins de fer. A la suite de cette audience, un rapport a été publié dans lequel on a demandé aux chemins de fer de prendre certaines mesures et de soumettre un rapport portant sur celles qu'ils se proposent de prendre. Ce rapport vient tout juste d'être publié et la CCT a créé un comité consultatif sur la sécurité des chemins de fer qui comprend des représentants de la CCT, des deux chemins de fer principaux, de l'Association des chemins de fer et de la main-d'œuvre. Ce comité étudie actuellement la question des déraillements.

**Le sénateur Riley:** Au risque d'être un peu étroit d'esprit, j'aimerais attirer votre attention à nouveau sur les déraillements qui sont survenus au Nouveau-Brunswick. J'ai lu quelque part que la CCT a émis une directive à l'intention du CN concernant ces déraillements. J'ignore le libellé de cette directive mais je présume qu'elle réclamait du CN qu'elle devrait appliquer une surveillance plus étroite sur les plateformes et les rails. Je crois savoir que ce ne sont pas seulement les plateformes et les rails qui sont la cause de ces déraillements mais il semble que les signalements, ou quel que soit le nom, qui apparaissent sur les boîtes chaudes et ainsi de suite ne sont pas étroitement surveillés.

**M. Hibbard:** L'inspection des trains et des wagons.

**Le sénateur Riley:** En effet, l'inspection des roues des wagons ou partout où ce dispositif peut devenir surchauffé.

**M. Hibbard:** Sénateur, je ne suis pas au courant de quelque directive précise que ce soit à cet égard. Je sais que toute cette question fera l'objet d'étude par le comité consultatif. Cette étude ne prendra pas seulement en con-



sidération les lacunes ayant trait à l'entretien des routes mais également celles se rapportant à l'exploitation et à l'équipement.

**Le sénateur Riley:** Pendant que cette étude est en marche, nous continuerons d'avoir des déraillements.

**M. Hibbard:** Ces questions ont été examinées lorsqu'il s'agissait de cas particuliers et on a ordonné aux chemins de fer de corriger la situation. Je suis familier avec certains accidents qui sont survenus dans l'Est où nous avons constaté que la construction de certains ponts était défectueuse. Par suite de nos enquêtes, les sociétés de chemin de fer ont été priées de corriger ces situations. Nous n'avons pas eu à leur donner des ordres parce que lorsque ces déficiences leur ont été signalées, elles ont convenu d'effectuer les modifications nécessaires.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Sans vouloir entrer dans les détails, je tiens à vous signaler que dans mon temps un groupe de quatre travailleurs examinait à chaque jour une section de quelques six à huit milles et s'occupait du calage des rails et des choses de la sorte. De nos jours, les sections ont été augmentées de six à huit milles de longueur jusqu'à quelque 35 à 40 milles. En même temps, le groupe de travailleurs a été réduit à trois hommes et ce groupe se déplace en voiture le long de la voie. Comment peut-on s'attendre à ce que ces hommes effectuent une inspection étroite de la plateforme et des rails lorsqu'ils se déplacent en voiture d'un croisement à l'autre? La seule chose qu'ils font est de nettoyer les croisements. En effet, l'inspecteur vérifie chaque jour l'état de la voie sur une distance de trois ou quatre sections et fait son rapport.

Je sais qu'il s'est produit récemment au Nouveau-Brunswick un déraillement qui a causé pour environ un million de dollars de dégâts, et que l'inspecteur aurait pu évité s'il avait inspecté la voie en temps opportun. Mais comment voulez-vous que trois inspecteurs qui passent sur la route dans leur voiture puissent déceler les défauts dans la plate-forme de la voie ferrée?

**Le sénateur Riley:** Sans compter que le nombre d'inspections a été réduit.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** C'est à dire que les équipes d'inspection, qui comprenaient autrefois quatre hommes pour six à huit milles de voie ferrée, ont été réduites à trois hommes préposés à l'inspection d'un tronçon d'une longueur de 35 à 40 milles; et les équipes se déplacent aujourd'hui en voiture sur la route.

**Le sénateur Riley:** Ces ouvriers ont ce qu'il faut pour réparer la voie n'est-ce pas?

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Il y a une autre équipe qui se déplace par camion et si une boîte chaude est brûlée, le wagon recouvert est placé sur une voie d'évitement où l'équipe du camion vient le réparer.

Je trouve que ce service laisse beaucoup à désirer. La cause de tous ces déraillements est plutôt évidente.

**M. Hibbard:** Je trouve ces remarques fort pertinentes. Ce sont les sociétés ferroviaires et non la CCT qui gèrent les chemins de fer. L'entretien des voies ferrées a changé considérablement au cours des 25 dernières années. Je ne le dis pas pour justifier les chemins de fer, mais simplement pour signaler ce qui a eu lieu. La direction affectait autrefois un certain nombre d'hommes à l'inspection de courtes sections, et le travail était en grande partie

manuel. Aujourd'hui, il se fait à la machine. Il s'est transformé: les courtes sections inspectées par de nombreux employés sont devenues des sections plus étendues dont l'entretien est assuré par de grosses équipes mécanisées. C'est ainsi que les sociétés ferroviaires expliquent le changement.

Il est exact que le mauvais état de la voie cause aujourd'hui beaucoup plus d'accidents qu'il y a trois ans. C'est pourquoi la CCT mène à ce sujet une enquête approfondie, étudie le mode d'entretien des sections et note la réduction du personnel d'inspection. Elle étudie sans doute aussi le mode d'inspection.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Je ne veux pas m'engager dans une discussion avec M. Hibbard. J'admets tout ce qu'il a dit. Mais j'ajoute qu'au printemps, lorsque le sol était encore gelé, on pouvait, en marchant le long de la voie ferrée, voir les cales de support utilisées pour maintenir le niveau de la plateforme. Aujourd'hui, on ne voit plus ces cales. On ne voit qu'un grand trou, et s'il passe un train à 50 ou 70 milles à l'heure, il déraile tout simplement et s'embourbe.

**M. Hibbard:** J'en conviens que cela s'est produit.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Aujourd'hui, les chemins de fer n'utilisent plus de cales de support.

**M. Hibbard:** Les chemins de fer préfèrent réduire la vitesse plutôt que de placer des cales.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Vous me faites rire.

**Le sénateur Buckwold:** Monsieur le président, peut-être seriez-vous disposé à recevoir maintenant une motion pour faire rapport du bill, car j'imagine que nous aurions toutes sortes de remarques à faire. A-t-on jamais du bien à dire au sujet des chemins de fer? Je trouve pourtant qu'il y a certaines choses qu'ils font très bien.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** J'en conviens.

**Le sénateur Riley:** Le CP a-t-il, par voie de bail ou de transfert de titres, acquis la plateforme de la voie, depuis la frontière du Nouveau-Brunswick jusqu'à celle du Québec, y compris le tronçon qui passe par le Maine?

**M. Hibbard:** Je crois que le CP est en train de négocier en ce sens. Je ne saurais vous dire si les pourparlers sont terminés, mais ils négocient afin d'en obtenir une partie.

**Le sénateur Riley:** Si j'ai bien compris, il négociait à cet effet, parce que jusqu'ici, le CP a contribué à l'entretien de la plateforme de la voie, même s'il n'était pas chargé de la sous-couche et de l'épaulement du ballast, de l'entretien et des réparations de la plateforme.

**M. Hibbard:** C'est exact. Cette responsabilité leur incombe, en vertu d'une entente fondée, je crois, sur l'usage de la voie. Comme le CP a le plus de trains, c'est lui qui assume la plupart des frais. Il n'y a pas très longtemps, du moins c'est ce que j'ai pu comprendre, les pourparlers étaient en cours en vue d'acheter une partie de cette voie ferrée. Je ne sais pas au juste de quelle distance il s'agit, mais je sais que la société négocie afin d'en obtenir une partie. J'ignore en outre si les négociations sont terminées.

**Le sénateur McElman:** Il y a trois semaines, on signalait dans un compte rendu de presse que le CP est déjà pro-



priétaire d'une partie de la voie qui traverse le Maine, en vertu d'un bail à long terme ou parce qu'il l'a acheté autrefois, et que la société venait tout juste de terminer les négociations et était prêt à compléter la transaction. On y disait aussi que les négociations au sujet du reste de la voie traversant le Maine étaient également achevées. C'était, je l'ai dit, un compte rendu de presse, mais c'est ce qu'on pouvait y lire.

Je pourrais peut-être ajouter un mot à l'appui de ce qu'a dit le sénateur Riley au sujet des accidents. Je crois qu'il parlait surtout de la ligne principale du CN qui relie Halifax à Québec en passant pas Moncton et le Nouveau-Brunswick. Les employés qui assurent la la circulation des trains sur cette ligne sont très inquiets. Certains ont écrit aux rédacteurs des journaux des lettres anonymes où ils parlent de l'état déplorable de la plateforme de la voie ferrée. Il y a eu, de la part de la CCT, je ne dirais pas une directive mais, en tout cas, une déclaration, disant qu'on avait négligé d'entretenir la plateforme de la voie ferrée dans cette région, ou encore que la construction n'en avait pas été assez soignée. Le fonctionnaire principal du CN à Moncton a déclaré avec colère que c'était faux et que les faits étaient mal rapportés. Il s'est produit, peu après sa déclaration, deux accidents extrêmement graves sur ce même tronçon de ligne, et le CN a subi des pertes forts élevées. Le fonctionnaire supérieur du CN à Moncton n'a pas fait d'autres déclarations mais les cheminots expriment encore par lettre leur mécontentement à ce sujet. Si j'ai bien compris, au cours des dernières semaines, on a

exécuté beaucoup plus de travaux d'entretien sur le tronçon de ligne dont parlait tout à l'heure le sénateur Riley avec une certaine inquiétude.

**Le sénateur Riley:** Heureusement que ce sont des trains de marchandises qui ont déraillés car autrement il y aurait peut-être eu des morts.

**Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche):** Le «Ocean Limited» a déraillé à Rivière du Loup.

**Le sénateur Riley:** Oui. Je parlais de l'accident qui s'est produit au Nouveau-Brunswick, sur la voie principale.

**Le président suppléant:** Y a-t-il d'autres questions? Sinon, je vous remercie messieurs de nous avoir aidé, et je remercie également les honorables sénateurs.

**Le sénateur Buckwold:** J'aimerais remercier aussi ces messieurs qui ont bien voulu répondre à nos questions.

**Le sénateur McElman:** Et qui ont fait preuve de tant de patience.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, est-il convenu que nous fassions rapport du bill, sans amendement.

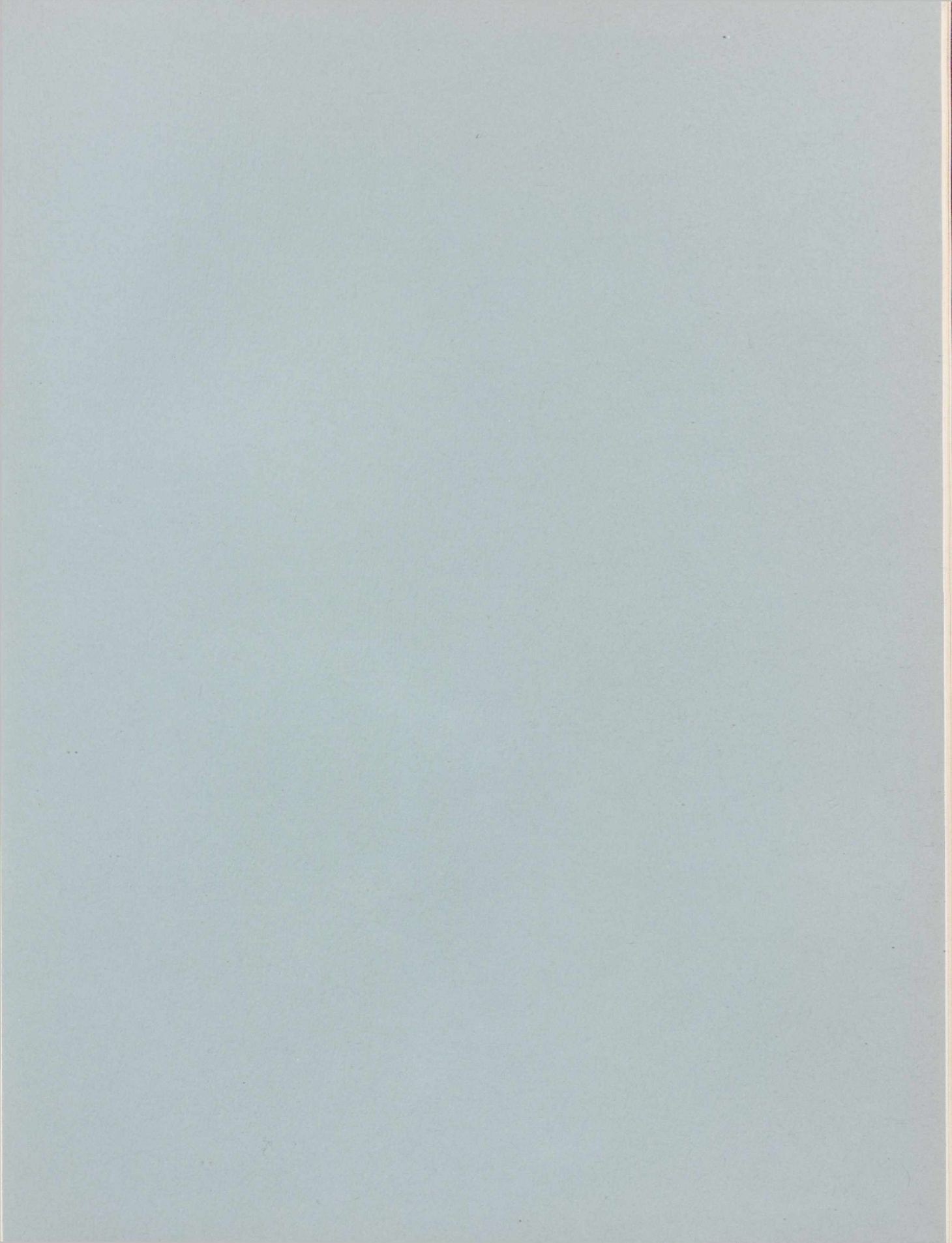
**Des voix:** D'accord.

La séance est levée.

















Deuxième session de la vingt-neuvième législature

1974

## SÉNAT DU CANADA

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES

# TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG*

---

## I N D E X

DES DÉLIBÉRATIONS

(Fascicules n<sup>os</sup> 1 à 5 inclusivement)





Douzième session de la vingt-neuvième législature

1974

Préparé par le

Service de référence,

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT.

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

# TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable J. CAMPBELL HAIG

## INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

(Fascicules n° 1 à 5 inclusivement)



INDEX

**Aéroports**

Toronto, aéroport 2 4:27-8

**Air Canada**

Acomptes sur

Avions en construction 4:28

Concorde, remboursement 4:30

Air Jamaïca, entente, rentabilité 4:32-3

Avions DC-8, DC-9, classes, confort 4:23-6

Bagages, manutention 4:33-4, 38-9, 40

Contrat services, Sociétés CAE, Winnipeg 4:32, 37

Contrôles de sécurité 4:34

Entretien, bases 4:36-7

États financiers

Dette à long terme, remboursement 4:29

Dividendes 4:28

Emprunts bancaires 4:28

Financement à court terme, coût 4:33, 35-6

Fonds de roulement 4:28

1973, dépôt 3:14-6; 4:8, 53-6

Placements, Air Jamaïca 4:32-3, 36

Revenus, «services accessoires» 4:30

Fabrication avions, intérêt 4:39-40

Filiale, Air Transit 4:36

Frais d'escale 4:27, 31, 34-5

Halifax, bureau, service réservations 4:29-30

Horaires, établissement, consultation transporteurs régionaux 4:31

Impôts sur revenu 4:28

Investissement total, gouvernement 4:37-8, 40

Liste d'attente, système priorité 4:29

Matériel, dépréciation, amortissement 4:31-2

Relation avec CN 4:16

Services

Guichets, téléphoniques 4:25, 30, 34

Réservations, système 4:30

Tarifs, comparaison 4:33

Trafic, volume 4:31

Vols

Nolisés 4:33

Ottawa-Toronto, nombre 4:26

*Voir aussi*

Bill C-5

**Asselin, hon. Martial, sénateur (Stadacona)**

Bill C-5 4:27, 29, 37

**Benidickson, hon. William, sénateur (Kenora-Rainy River)**

Bill C-5 3:5-8, 11, 13-18; 4:8, 13-4, 16-9, 37, 39-40

Bill S-3 1:10

**Bill C-5—Loi de 1973 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie)**

Discussions

Art. 13—Par. 6(1) du c.311 des S.R. de 1952 s'applique pendant nouvelle année 3:10, 17

Art. 14—Vérification 3:13, 15

Exposé, explication articles 3:9-10, 13

Nécessité 4:15

Objet 3:6, 9

Rapport au Sénat sans amendement 4:6, 40

Urgence 3:6

*Voir aussi*

Chemins de fer nationaux du Canada

**Bill C-27—Loi sur déplacement lignes et croisements chemins de fer**

Discussions

Art. 18(1)—Caisse passages à niveau 5:11

Art. 20(1)—Manière affecter fonds caisse 5:11-2

Rapport au Sénat sans amendement 5:5-15

*Voir aussi*

Chemins de fer

**Bill S-3—Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile**

Discussions

Art. 3—Marque de commerce nationale 2:12

Art. 4(1)—Règlements concernant marque nationale de sécurité 2:10, 12, 13, 16, 18

Art. 5—Interdictions applicables aux fabricants ou distributeurs 1:12

Art. 6—Exportation et expédition d'une province à autre 1:8

Art. 7(1)—Règlements concernant importation pneus 2:13

Art. 7(2)—Interdiction 1:8

Art. 8—Avis des défauts 2:13

Application 1:6, 8, 9; 2:13

But 1:6; 2:8

Constitutionnalité 1:7-8, 11; 2:10

Définitions, discussion

Normes de sécurité 2:11

Pneu 2:11

Véhicule automobile 2:11, 12

Lois complémentaires provinciales 1:9, 11; 2:10

Nécessité 1:9, 10; 2:8

Portée 1:6, 8-9

Rapport au Sénat sans amendement 2:5

*Voir aussi*

Pneus

**Blois, hon. Frederick M., sénateur (Colchester-Hants)**

Bill C-27 5:10-1

**Bourget, hon. Maurice, sénateur (Les Laurentides)**

Bill S-3 1:7-8



**Bourget, hon. Maurice, sénateur (Les Laurentides), président suppléant du Comité**

Bill C-5 3:5, 7-18; 4:7-8, 16-9, 22-3, 34, 37, 40-1  
 Bill C-27 5:6-10, 13, 15

**Buckwold, hon. Sidney L., sénateur (Saskatoon)**

Bill C-27 5:6-12, 14

**CN**

*Voir*

Chemins de fer nationaux du Canada

**CNTL**

*Voir*

Canadian National Transportation Limited

**Cameron, hon. Donald, sénateur (Banff)**

Bill C-5 4:11, 21-3, 40

**Campbell, M. Gordon, Directeur, Direction sécurité automobile et routière, min. Transports**

Bill S-3

Discussion 2:10, 15, 17-20

Exposé 2:6-9

**Canadian National Transportation Limited**

Actif 4:10

Activités 4:11

Manitoba 4:10

Ontario 4:10

Prairies 4:11

Québec 4:11

Bilan, revenus, bénéfices non répartis, 31 déc. 1973  
 4:8, 18-9, 42

États financiers, divulgation 3:14

Sociétés de camionnage exploités séparément 4:11

Statut, activités 3:12-3; 4:8-10

Subsides 4:10

*Voir aussi*

Eastern Transport

**Canadien Pacifique**

Paiements gouvernementaux, 1972, 1973 4:18

**Céréales**

Transport 4:19-22

**Chemins de fer**

Comité consultatif sur sécurité, composition, travaux  
 5:13-4

Déraillements, Nouveau-Brunswick, causes 5:13-5

Gares, liaison centre-ville 5:6, 8

Fredericton 5:9

Ottawa 5:7-8

Saskatoon 5:8

Lignes, déplacement

Bill C-27, consultation municipalités, provinces 5:7

Subventions 5:6

Locomotives, feux tournants 5:11-2

Passages à niveau

Accidents, statistiques 5:12-3

Caisse, financement, source 5:11

Commission canadienne des transports, rôle 5:13

Croisements étagés, construction, subventions 5:12

Plateformes, entretien 5:14, 15

Rôle dans transport 4:22

Terrains, droit de propriété, transfert 5:6-7, 9-10

Trains, unitaires, inconvénients 4:21-2

*Voir aussi*

Bill C-27

Canadien Pacifique

Chemins de fer nationaux du Canada

**Chemins de fer nationaux du Canada**

Actionnaires, avoir 4:17-8, 52

Actions privilégiées, intérêt 4% 1952-73 4:17, 48

Situation en 1972 3:17; 4:15

Bilan 1974, perspectives 4:8, 12

Céréales, transport 4:19-22

Conventions collectives, salaires, barème 4:12-3

Déficit, 1973, cause 4:7, 11

Dépenses en immobilisation et garanties, système 4:13-5

États financiers

Intérimaires, 1973 4:8, 18, 43-6

1952 4:46-7

Vérification, dépôt 3:12, 14-6

Excédents et déficits, 1952-73 4:48

Filiales, compagnies affiliées, états financiers, vérification 3:13-4

Fonctionnement en 1973, aperçu 4:7-8

Gouvernement, investissements, 1951-73 4:52

Grève, pertes encourues 4:7-8, 11-2

Industrie hôtelière, participation 4:16

Lignes d'embranchement, financement 3:18

Loi, amélioration, besoin 4:15-6, 17

Obligations

Émission, processus, garanties 3:10-2; 4:13, 14

Remboursement 4:15

Président, directeur général, fonctions, séparation 4:16

Rapport annuel et états financiers

Disponibilité 3:6, 7-8

Signature par vérificateurs 4:13

Résumé remboursements effectués en vertu Loi 1955 sur remboursements obligations 4:19, 49-51

Sommes autorisées en vertu Lois sur Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et Garantie), 1952-73 4:52

Subventions fédérales, 1972, 1973 4:18

Vérificateurs 3:13, 16

*Voir aussi*

Bill C-5

**Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie), Loi de 1973**

*Voir*

Bill C-5

**Clarke, M. Charles E., Vice-président et conseiller juridique, Goodyear Tyre & Rubber Company of Canada Ltd.**

Bill S-3

Discussion 2:14, 17

Exposé 2:12-3

**Cochrane, M. Michael, Vice-président, Finances, Air Canada**

Bill C-5 4:28-33, 36-40

**Comité de l'Association canadienne de normalisation pour la sécurité des pneus d'automobiles**

Bill S-3, exposé 1:5-6



- Création 1:5  
Membres 1:5  
Normes établies 1:5
- Conseil canadien de la sécurité**  
Bill S-3, exposé 1:5-6  
Organisme, nature, rôle 1:5
- Cooper, M. G.M., Avocat en chef, Chemins de fer nationaux du Canada**  
Bill C-5  
Discussion 3:10-3, 15-8; 4:34  
Exposé 3:9-10, 13-4
- Corner, M. W.R., Vice-président, Comptabilité, Chemins de fer nationaux du Canada**  
Bill C-5 3:7, 9, 11-4, 16-8; 4:9-10, 12, 19
- Denis, hon. Azellus, sénateur (Lasalle)**  
Bill C-5 3:9  
Bill S-3 1:7
- Déplacement des lignes et croisements de Chemins de fer, Loi sur**  
Voir  
Bill C-27
- Desruisseaux, hon. Paul, sénateur (Wellington)**  
Bill C-5 3:7-8, 10, 13, 16; 4: 36-8, 40
- Eastern Transport**  
Relations avec CNTL 4:9, 10  
Siège social 4:9
- États-Unis**  
Pneus, fabrication, normes 1:6
- Farmer, M. P. J., Directeur exécutif, Conseil canadien de la sécurité**  
Bill S-3  
Discussion 1:6-11  
Exposé 1:5-6
- Flynn, hon. Jacques, sénateur (Rougemont)**  
Bill C-5 3:5, 8, 14-6, 18; 4:11-2  
Bill S-3 2:12, 17-20
- Forsey, hon. Eugene A., sénateur (Nepean)**  
Bill C-5 4:13, 18, 37, 41  
Bill C-27 5:7-12  
Bill S-3 1:7-12
- Foster, M. Myles, Directeur, Finances de l'État, min. Finances**  
États financiers CN, Air Canada 3:15
- Fournier, hon. Edgar-E., sénateur (Madawaska-Restigouche)**  
Bill C-5 4:41  
Bill C-27 5:7-9, 12-5
- Gélinas, hon. Louis-P., sénateur (Montarville)**  
Bill C-5 4:30
- Goudie, M. Jack J., Directeur technique, Firestone Tire and Rubber Company of Canada Ltd.**  
Bill S-3  
Discussion 2:11, 14, 19-20  
Exposé 2:11
- Graham, hon. B. Alasdair, sénateur (The Highlands)**  
Bill C-5 4:16, 30
- Gray, M. J. T., Exécutif principal du ministère—Contentieux, min. Transports**  
Système rappel pneus 2:16-7
- Graydon, M. Kenneth, Président, Rubber Association of Canada**  
Bill S-3  
Discussion 2:12-4, 20  
Exposé 2:10
- Grosart, hon. Allister, sénateur (Pickering)**  
Bill C-5 4:13-6, 18-23, 27-9, 33
- Haig, hon. J. Campbell, sénateur (River Heights), Président du Comité**  
Bill S-3 1:5, 9, 11-2; 2:6, 10, 12, 18, 20
- Hibbard, M. A. G., Directeur adjoint, génie, Commission canadienne des transports**  
Bill C-27 5:7-8, 11-4
- Langlois, hon. Léopold, sénateur (Grandville)**  
Bill C-5 3:7-8, 12-3, 16, 18; 4:8, 11-4, 16-9, 21-4, 27-9, 32-7, 39, 41  
Bill S-3 2:20
- McElman, hon. Charles, sénateur (Nashwaak Valley)**  
Bill C-5 3:15-6; 4:12, 19, 23-4, 30, 35, 39-40  
Bill C-27 5:8-10, 15  
Bill S-3 1:11; 2:6, 15, 17, 20
- MacMillan, M. M. J., Président, Chemins de fer nationaux du Canada**  
Bilan consolidé 31 déc. 1973  
Discussion 4:8-22  
Exposé 4:7-8
- McNamara, William C., sénateur (Winnipeg)**  
Bill C-27 5:8
- MacNeill, M. H. Gordon, Président, Goodyear Tire & Rubber Company of Canada Ltd.**  
Système rappel pneus 2:14-8
- Molgat, hon. Gildas L., sénateur (Ste-Rose)**  
Bill C-5 4:19-21
- Molson, hon. Hartland de M., sénateur (Alma)**  
Bill C-5 4:24, 31-3
- Moore, M. J. Doran, Président, Firestone Tire and Rubber Company of Canada Ltd.**  
Système rappel pneus 2:15-9
- Neilly, M. Horner B., Conseiller, Transports de surface, min. Transports**  
Bill C-27 5:6-13
- Neiman, hon. Joan, sénateur (Peel)**  
Bill S-3 1:8-12; 2:12-5, 20
- Pneus**  
Cloutés, utilisation 1:7, 10, 11  
Coût, majoration 2:15  
Défectueux, accidents causés 1:7, 9-10; 2:9, 10, 16



- (à) Deux plis, explications 2:19
- Fabrication, vente 1:7; 2:11-2, 13
- Importation, contrôle, nécessité 1:10
- Industrie, importance 2:9
- Inspection, entretien 1:7
- Marque nationale de sécurité 1:11, 12; 2:12, 18, 20
- Modèle 2:19-20
- Normes fabrication
  - Autres pays 1:6
  - Modification 2:9
- Rappel, système 2:10-1, 13-8
  - Coût 2:15
  - États-Unis 2:14, 15
- (de) Rechange
  - Normes de sécurité, conformité 2:9
  - Réglementation vente, responsabilité provinciale 1:5-6
  - Rechapés 1:6, 8; 2:12, 18-9
  - Réglementation, origine 1:5
  - Règlements actuels 2:9
  - Sécurité, normes
    - Nationales 1:5
    - Provinces
      - Consultation 1:7, 8
      - Responsabilités 1:5-6, 7, 8, 9
  - Voir aussi
- Bill S-3

#### Rapports au Sénat

- Bill C-5 4:6
- Bill C-27 5:5
- Bill S-3 2:5

#### Riley, hon. Daniel A., sénateur (Saint John)

- Bill C-5 3:5, 10-6; 4:8-11, 18, 22, 24, 28, 38-41
- Bill C-27 5:9, 11-5
- Bill S-3 2:12, 15-6, 18

#### Ryan, M. D. F., Directeur général coordination, min. Affaires urbaines

- Bill C-27 5:6-7, 12-3

#### Sécurité des pneus de véhicule automobile, Loi

- Voir
- Bill S-3

#### Sécurité routière

- Statistiques 2:6-7
- Transports, min., responsabilités 2:7-8

#### Smith, hon. Donald, sénateur (Queens-Shelburne)

- Bill C-5 4:8, 30, 35

#### Sparrow, hon. Herbert Orville, sénateur (The Battlefords)

- Bill C-5 3:9, 11, 14-6

#### Taylor, M. Claude I., Vice-président, Affaires extérieures, Air Canada

- Bill C-5 3:14; 4:23-7, 29-31, 33-9

#### Transports, Ministère

- Sécurité routière
  - Programme, objectif 2:7
  - Programmes reliés à 2:7-8

#### Transports et des Communications, Comité sénatorial permanent

- Hopkins, M. E. Russel, secrétaire légiste et conseiller parlementaire 1:7-9; 3:11; 4:14, 24, 27, 41; 5:10-2
- Recommandation, améliorations possibles, méthode financement Chemins de fer nationaux 4:5, 6, 40-1

#### Truro, N.-É

- Gare, problèmes 5:9
- Voies ferrées, passage pour piétons 5:9-10

#### van Roggen, hon. George C., sénateur (Vancouver-Point Grey)

- Bill S-3 1:6, 8-12; 2:8-16, 18

#### Appendices

- A—Canadian National Transportation, Limited. Bilan, revenus, bénéfices non répartis, 31 déc. 1973 4:42
- B—Chemins de fer nationaux du Canada, États financiers intérimaires 1973, «Bilan consolidé», «Résultats consolidés», «Provenance et affectation fonds» 4:43-6
- C—Bilan consolidé, 31 déc. 1952 4:46-7
- D—CN, émissions actions privilégiées portant intérêt à 4% 1952-73 4:48
- E—CN, excédent et déficits, 1952-73 4:48
- F—Résumé remboursements effectués en vertu Loi 1955 sur remboursements d'obligations des Chemins de fer nationaux du Canada 4:49-51
- G—CN, avoir des actionnaires 4:52
- H—CN, investissements du gouvernement 4:52
- I—Nouvelles sommes autorisées en vertu Lois sur Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie) entre 1952 et 1973 4:52
- J—Air Canada, États financiers—1973 4:53-6

#### Témoins

- Campbell, M. Gordon, Directeur, Direction sécurité automobile et routière, min. Transports
- Clarke, M. Charles, Vice-président et conseiller juridique, Goodyear Tyre & Rubber Company of Canada Ltd.
- Cochrane, M. Michael, Vice-président, Finances, Air Canada
- Cooper, M. G. M., Avocat en chef, Chemins de fer nationaux du Canada
- Corner, M. W. R., Vice-président, Comptabilité, Chemins de fer nationaux du Canada
- Farmer, M. P. J., Directeur exécutif, Conseil canadien de la sécurité
- Foster, M. Myles, Directeur, Finances de l'État, min. Finances
- Goudie, M. Jack J., Directeur technique, Firestone Tire & Rubber Company of Canada Ltd.
- Gray, M. J. T., Exécutif principal du ministère—Contentieux, min. Transports
- Graydon, M. Kenneth, Président, Rubber Association of Canada
- Hibbard, M. A. G., Directeur adjoint, génie, Commission canadienne des transports
- MacMillan, M. M. J., Président, Chemins de fer nationaux du Canada



- MacNeill, M. H. Gordon, Président, Goodyear Tire & Rubber Company of Canada Ltd.
- Moore, M. J. Doran, Président, Firestone Tire & Rubber Company of Canada Ltd.
- Neilly, M. Homer B., Conseiller, Transports de surface, min. Transports
- Ryan, M. D. F., Directeur général coordination, min. Affaires urbaines
- Taylor, M. Claude I., Vice-président, Affaires extérieures, Air Canada

Pour pagination voir Index par ordre alphabétique



Transport et communications

- MacNeil, M. H. Gordon, Directeur Général, Canadian Pacific Railway
- Morris, M. J. D. (M. J. D.), Directeur, Canadian Pacific Railway
- Nelson, M. (M. Nelson), Directeur, Canadian Pacific Railway
- Ripley, M. (M. Ripley), Directeur, Canadian Pacific Railway
- Trotter, M. (M. Trotter), Directeur, Canadian Pacific Railway
- Wright, M. (M. Wright), Directeur, Canadian Pacific Railway

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.

Le présent rapport est le résultat de l'enquête effectuée par le Comité d'enquête sur le transport et les communications.







