

J
103
H72
1951
C44
A4

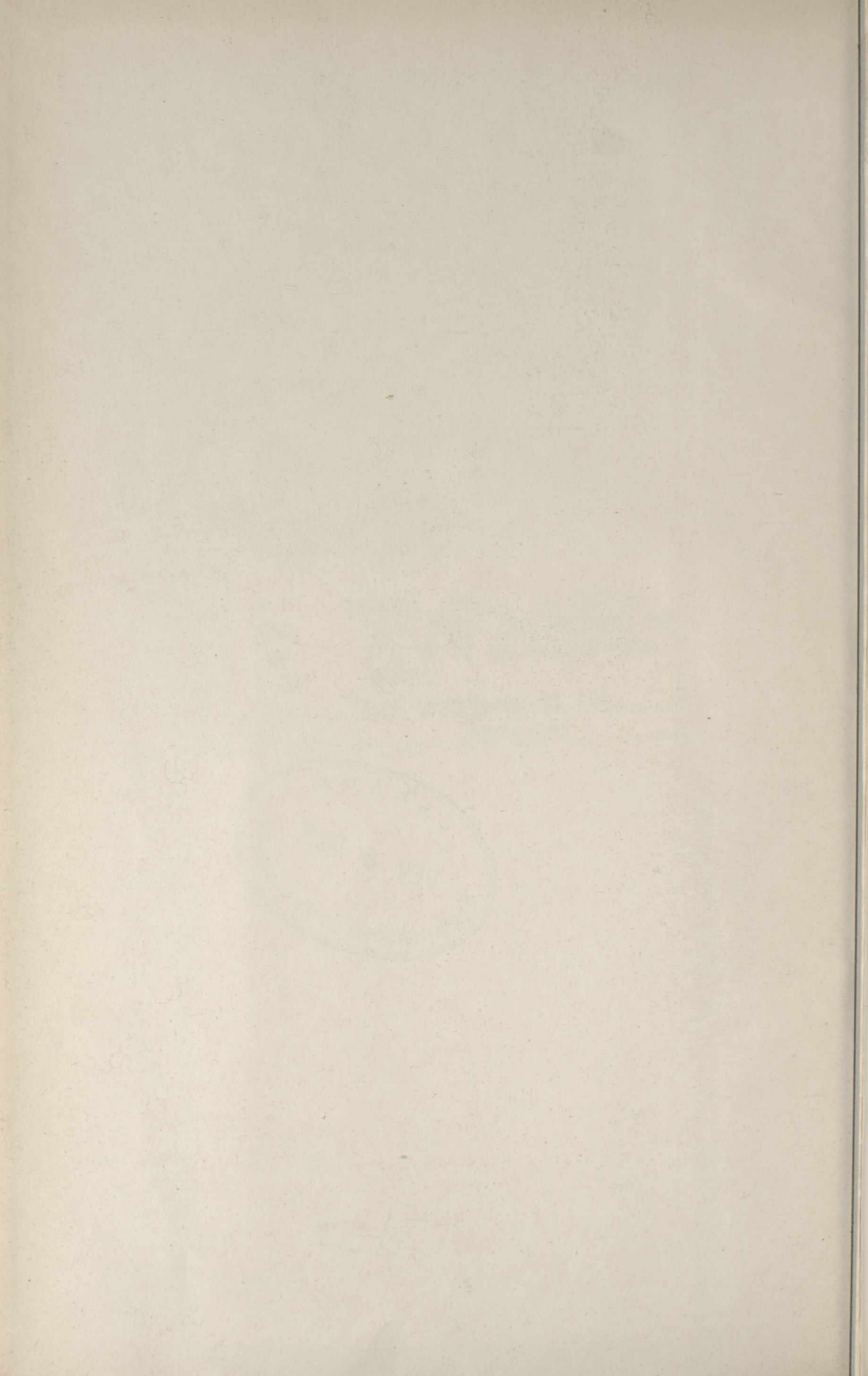


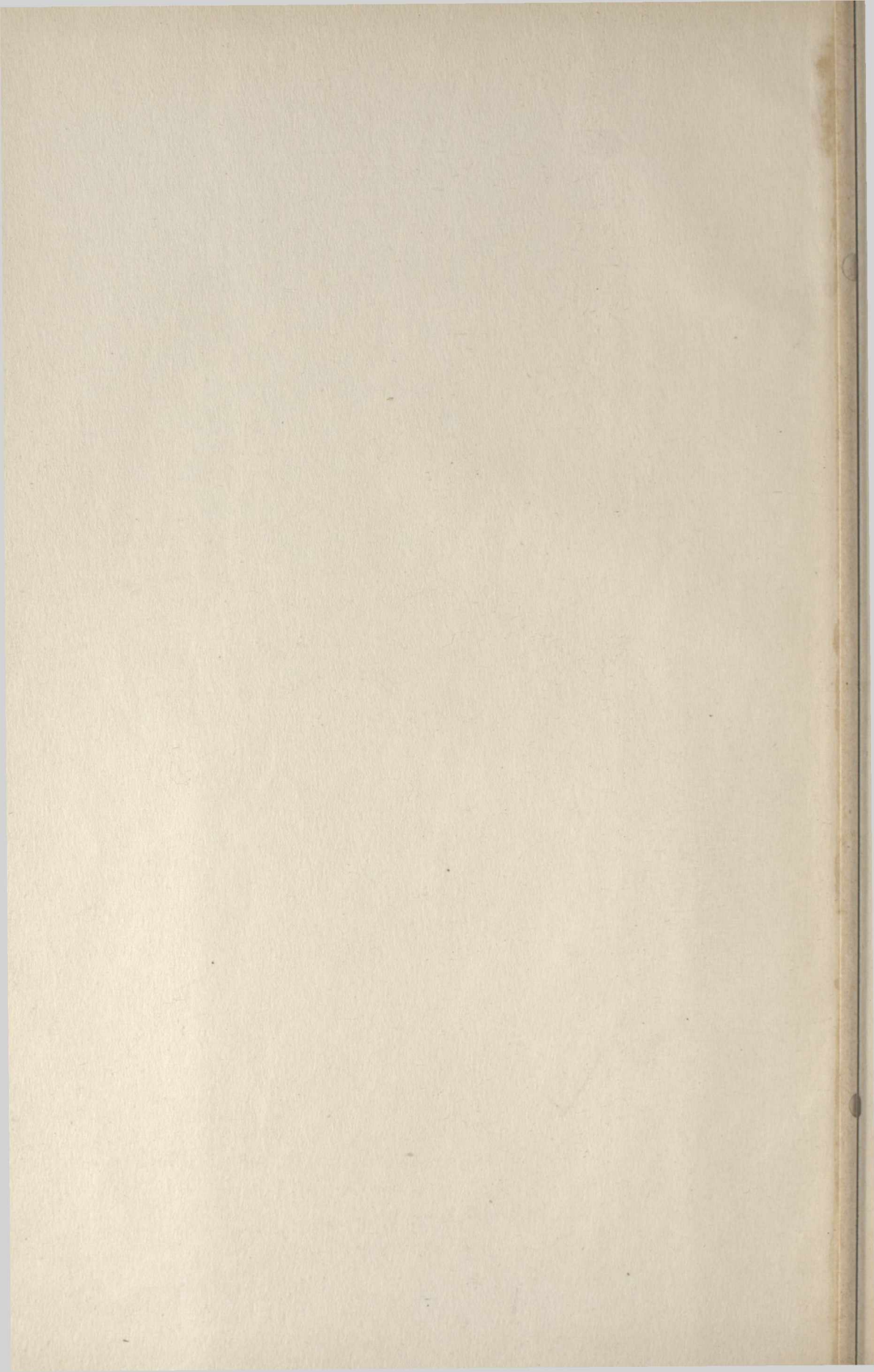
J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. SESS. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1951 CHANDE ...
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM







CHAMBRE DES COMMUNES

1951

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PRÉSIDENT: M. HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 1



SÉANCES DES JEUDI 12 AVRIL ET LUNDI

16 AVRIL 1951

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX
DU CANADA (1950)

TÉMOINS:

M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président du National-Canadien et de son conseil d'administration, MM. T. J. Gracey, contrôleur, et S. F. Dingle, vice-président.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DU ROI ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1951

**COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE
QUE L'ÉTAT POSSÈDE, EXPLOITE ET CONTRÔLE**

Président: M. Hughes Cleaver.

Vice-président: M. H. B. McCulloch.

MM.

Benidickson
Bourget
Carter
Cavers
Cleaver
Follwell
Fraser
Fulton
George

Gillis
Gosselin
Hatfield
Healy
Helme
James
Knight
Macdonald
(Edmonton-Est)

Macdonnell
McCulloch
McLure
Mott
Mutch
Picard
Pouliot
Thomas

Secrétaire: Antonio Plouffe

ORDRES DE RENVOI

MARDI 10 avril 1951.

Résolu,—Qu'un Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué en vue de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, aux *Canadian National (West Indies) Steamships* et aux Lignes aériennes Trans-Canada, sous réserve cependant des droits du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics; que ledit Comité soit autorisé à assigner des personnes, à faire produire documents et dossiers, à faire rapport à l'occasion et que, nonobstant les dispositions de l'article 65 du Règlement concernant la restriction du nombre des membres, ledit Comité se compose de MM. Benidickson, Bourget, Carter, Cavers, Clark, Follwell, Fraser, Fulton, George, Gillis, Gosselin, Hatfield, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell, McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Picard, Pouliot et Thomas.

MERCREDI 11 avril 1951.

Ordonné,—Que les rapports annuels pour 1950 du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* et du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, et le rapport soumis au Parlement par les vérificateurs relativement au réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et à la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, déposés sur le bureau le 3 avril 1951, ainsi que le budget des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'exercice 1951, déposés aujourd'hui, soient renvoyés au comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, ainsi que les crédits suivants du Budget des dépenses de 1951-1952:

Crédit n° 493—Déficit du bac transbordeur et des termini de l'Île du Prince-Édouard.

Crédit n° 495—Déficit de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

Crédit n° 501—Loi des tarifs de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—paiement, à l'égard de la réduction de 20 p. 100 dans les taux de tarif, aux chemins de fer Nationaux du Canada et aux autres chemins de fer fonctionnant dans le territoire désigné par la Loi.

Et que la résolution adoptée par la Chambre le 12 mars 1951, renvoyant certains crédits au comité des subsides, soit annulée dans la mesure où elle vise les crédits n°s 493, 495 et 501.

Que le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada sur les opérations de l'année terminée le 31 mars 1950, déposé le 19 mars 1951, et le rapport des vérificateurs au Parlement, couvrant les opérations des mêmes Lignes durant la même année, et déposé le 20 mars 1951, soient renvoyés audit Comité.

Ordonné,—Que le nom de M. Cleaver soit substitué à celui de M. Clark sur la liste des membres dudit Comité.

Ordonné,—Que le quorum dudit Comité soit réduit de treize à huit membres.

Ordonné,—Que ledit Comité ait la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Ordonné,—Que ledit Comité ait le droit de faire imprimer, au jour le jour, 700 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement.

Certifié conforme.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

JEUDI 12 avril 1951.

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

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Que son quorum soit réduit de treize à huit membres.
2. Qu'il lui soit permis de se réunir pendant les séances de la Chambre.
3. Qu'il ait le droit de faire imprimer, au jour le jour, 700 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HUGHES CLEAVER.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 12 avril 1951.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin.

Présents: MM. Benidickson, Bourget, Carter, Cavers, Cleaver, Fraser, George, Gosselin, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Mott, Pouliot et Thomas (18).

Le secrétaire du Comité prie les membres de présenter les noms de candidats à la présidence.

Sur la proposition de M. McCulloch, appuyée par M. Cavers, M. Cleaver est élu président à l'unanimité des voix et occupe le fauteuil.

Sur la proposition de M. Macdonald (*Edmonton-Est*), il est

Décidé,—Que le Comité recommande la réduction de son quorum de treize à huit membres.

Sur la proposition de M. Knight, il est

Décidé,—Que le Comité demande la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Sur la proposition de M. Fraser, il est

Décidé,—Que le Comité sollicite l'autorisation de faire imprimer, au jour le jour, 700 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages.

Il est *ordonné,*—Que le président fasse un rapport dans ce sens.

L'élection du vice-président ainsi que celle du sous-comité directeur sont différées.

Le Comité convient de commencer l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada (1950), le 16 avril prochain.

Sur la proposition de M. James, le Comité s'ajourne au lundi 16 avril, à 11 heures.

LUNDI 16 avril 1951.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, se réunit à 11 heures. Le président, M. Cleaver, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Benidickson, Carter, Cleaver, Fraser, Fulton, George, Gillis, Helme, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch et Thomas (15).

Aussi présents: L'honorable Lionel Chevrier, ministre des Transports; MM. Donald Gordon, président du National-Canadien et de son conseil d'administration; S. F. Dingle, vice-président (exploitation), T. V. Gracey, contrôleur, T. H. Cooper, vice-président (finances), S. H. May, contrôleur adjoint, J. A. McDonald, adjoint spécial au président, G. H. Lash, directeur des relations extérieures du réseau.

MM. J. C. Lessard, sous-ministre des Transports, F. T. Collins, adjoint de haut fonctionnaire et secrétaire, W. A. Thorton, adjoint de haut fonctionnaire et A. Paradis.

M. Donald Gordon est appelé. Il donne lecture d'un exposé préliminaire, puis du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada (1950).

Il est secondé par MM. Gracey et Dingle.

Il est convenu de différer l'examen de sa lettre d'introduction.

On dépose sur le bureau des chiffres relatifs au louage de wagons à marchandises et au paiement, par le National-Canadien et ses filiales, de droits, de change étranger, etc. Il est ordonné de les consigner au compte rendu.

Il est ordonné en outre de consigner au compte rendu les tableaux qui partent de la page 24 du rapport.

Le ministre des Transports donne aussitôt les dates des nominations des directeurs dernièrement nommés. On donnera plus tard les dates des nominations des directeurs les plus anciens.

L'interrogatoire du témoin, sur la question de fourgons, prend un temps assez long.

Sur la proposition de M. Macdonald, il est

Décidé,—Que M. McCulloch soit nommé vice-président.

Sur la proposition de M. Mutch, il est

Décidé,—Que MM. Fulton, Fraser, Gillis, James et McCulloch, ainsi que le président, composent le sous-comité directeur.

A 1 h. 5 de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA RÉUNION

La séance est reprise à 4 heures sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Benidickson, Carter, Cleaver, Fraser, Fulton, George, Gillis, Healy, Helme, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell, McCulloch, McLure, Mott, Mutch et Thomas (17).

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

Le Comité continue d'interroger M. Gordon.

Le témoin donne les dates des nominations des directeurs les plus anciens du National-Canadien.

Le président annonce aux membres que le Comité se réunira, pendant le reste de la semaine, dans la salle 368 du Sénat.

A 6 heures, le Comité s'ajourne à mardi 17 avril, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
ANTONIO PLOUFFE.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 16 avril 1951.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Cleaver.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Allons-nous considérer tout d'abord le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada? M. Gordon a la parole.

M. DONALD GORDON, C.M.G. (président des chemins de fer Nationaux du Canada): Monsieur le président, j'aimerais présenter un court exposé préliminaire sur la forme et le style du rapport. Il m'est difficile, je l'avoue, d'imaginer que plus d'une année s'est écoulée depuis que j'ai comparu pour la première fois devant le Comité comme représentant de la direction du National-Canadien. Cette année a été fort chargée et a donné d'assez bons résultats, mais à maint égard elle a apporté des tracas et de nombreux changements importants. Parmi les membres du personnel, quelques hauts fonctionnaires bien connus ont été radiés des listes. Veuillez vous reporter, pour commencer, à l'énumération des fonctionnaires d'administration et de direction, donnée à la page 3 du rapport.

Vous remarquerez que deux vice-présidents ont pris leur retraite: M. J. P. Johnson, vice-président de la région de l'Ouest, le 1^{er} octobre 1950, et M. Alis-tair Fraser, vice-président du trafic, le 15 mars 1951. Tous deux se sont dévoués aux intérêts de la compagnie durant de longues années de bons et loyaux services. Le 22 octobre 1950, un homme que beaucoup d'entre vous connaissent, M. Walter S. Thompson, a pris sa retraite, après avoir fourni, à titre de directeur des relations extérieures, de loyaux et excellents services qui lui ont valu la reconnaissance de directions successives. Dans mon propre bureau, la mort de mon assistant, M. G. W. V. Shaw, a causé une autre perte cruelle à la compagnie, d'autant plus que M. Shaw était un homme encore peu âgé.

Je me dispenserai de parler maintenant des autres changements qui se sont produits parmi les hauts fonctionnaires du personnel, car ils sont mentionnés au chapitre du rapport consacré à la difficulté administrative provenant du nombre exceptionnellement élevé de ces fonctionnaires qui prennent leur retraite et de ceux qui sont sur le point de la prendre.

Je crois qu'il serait avantageux pour vous qu'avant de me mettre à vous faire lecture du rapport, je vous donne quelques explications sur la méthode suivie cette année en matière de préparation du texte et de présentation des sujets, méthode qui est un peu différente de celle d'autrefois.

Le rapport se divise en trois parties principales, qui sont d'abord la lettre de présentation, puis le sommaire de l'exploitation durant l'exercice 1950, enfin, l'inventaire comptable et la statistique. La lettre de présentation est destinée à un libre exposé général des problèmes et de méthodes administratifs qui ne pourraient cadrer comme il faut avec une analyse qui se borne surtout à l'exercice 1950. On s'est donc efforcé d'y faire voir les résultats de 1950 sous leur vrai jour et de broser un tableau à la fois rétrospectif et futur des effets exercés par l'évolution constante des conditions économiques sur le réseau du National-Canadien, en faisant ressortir quelques-uns des problèmes immédiats qui restent à être résolus au cours de l'année prochaine.

L'exposé du rapport commence à la page 6, au chapitre intitulé "Sommaire de l'exploitation". Ce sommaire s'étend plus longuement sur l'explication des résultats obtenus, de manière à faciliter votre examen de ces résultats. Chacun des principaux articles des comptes de recettes et de capital est l'objet d'une explication. Nous avons tâché aussi, sans allonger le rapport outre mesure, de montrer l'effet exercé par certaines circonstances économiques sur le volume de notre trafic et le montant de nos recettes, les efforts faits pour améliorer les résultats de notre exploitation et être à la hauteur des progrès techniques, et la participation du National-Canadien à la vie industrielle et à l'essor économique du pays. Bien que l'exposé soit un peu plus long que ceux des années précédentes, il n'en faudrait pas moins un bien plus grand nombre de pages pour donner une bonne idée des efforts physiques d'environ 113,000 cheminots occupés à faire marcher un réseau ferroviaire dont les voies pourraient encercler le globe, sans parler des employés d'hôtels, de lignes de navigation, de services de communications et de diverses autres entreprises commerciales. J'espère cependant que les photographies vous permettront de combler cette lacune dans une certaine mesure.

L'inventaire comptable et la statistique de la dernière partie fournit d'abondants renseignements et il vous sera facile de consulter les rubriques principales énumérées à la table des matières, page 3. Je fais remarquer en outre que les deux états de compte les plus essentiels au rapport se trouvent facilement en se reportant au milieu de la brochure; vous y trouverez le bilan sur une double page et, au verso, l'état des revenus pour l'ensemble du réseau.

Passant maintenant à la page 4 du rapport, je vais donner lecture de la lettre d'introduction adressée à l'honorable Lionel Chevrier, ministre des Transports, à Ottawa.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTREAL, le 10 mars 1951.

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

Monsieur le ministre,

Au nom du Conseil d'administration il vous est ici soumis le rapport de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1950.

L'exploitation du Réseau National, en 1950, a bénéficié d'une grande activité dans les affaires et du développement intense des ressources naturelles. Un volume plus grand de marchandises transportées et de plus hauts taux de transport ont produit une recette brute record et malgré la hausse des prix et des salaires, la recette nette s'est élevée à près de 60 millions de dollars. Cependant, après le service de la dette, le déficit du revenu est de \$3,261,235.

Relativement parlant, ces chiffres sont encourageants, mais il y a deux bonnes raisons pour lesquelles les résultats de l'exercice ne doivent pas être acceptés comme preuve que le problème financier du Canadien National est à la veille d'être résolu. En premier lieu, le Réseau porte toujours le lourd fardeau de charges fixes d'intérêts, comme conséquence de la structure financière artificielle qui, depuis la constitution du Réseau, en 1923, empêche de se rendre bien compte de la valeur économique de celui-ci. Cet état de choses et le décalage qui existe entre les taux et les frais d'exploitation expliquent bien l'anomalie des déficits de revenu enregistrés durant les années d'après-guerre,—de 1946 à 1950 inclusivement,—en dépit du fait que le volume des marchandises

transportées, calculé en tonnes-milles productives, a été, en moyenne, de 72 p. 100 plus fort qu'en 1923. En second lieu, il faut considérer que le Réseau aura certainement à faire face, au cours de 1951, à de substantielles augmentations de prix et de salaires. D'importantes hausses de prix se sont déjà fait sentir depuis le commencement de cette année et l'inauguration de la semaine de 40 heures, le 1^{er} juin prochain, augmentera sensiblement nos frais d'exploitation.

La méthode de recapitalisation est l'une des principales questions à régler après que les recommandations de la Commission royale du Transport auront été rendues publiques.

Les changements apportés à la structure économique du Canada au cours des deux dernières décades ont marqué le progrès qui a amené notre pays au rang de grande puissance industrielle et ont modifié sérieusement le caractère du trafic-marchandises. Le fait est notable quand on compare les statistiques du tonnage productif par denrées pour 1929 et 1950. Sous la rubrique générale "Produits manufacturés et divers" on voit que le nombre de tonnes transformées a augmenté de près de 6 millions ou de 28 p. 100 et que durant la même période, le nombre de tonnes de produits miniers transportées a augmenté de près de 7 millions ou de 29 p. 100. A ces deux postes figurent 65 p. 100 du volume des marchandises transportées par le Réseau en 1929 et plus de 70 p. 100 en 1950.

Ces changements dans la composition des chargements ont été accompagnés d'un accroissement de la population, de progrès marqués en technologie et d'importantes additions à nos richesses naturelles. Bref, la base économique s'est élargie durant les années d'après-guerre à mesure que l'activité économique a atteint de nouveaux sommets. A cause de tous ces changements, la Direction du chemin de fer a été confrontée par le problème d'avoir à ajuster l'exploitation à la capacité du Réseau. Les mauvaises années ont été marquées par un excès de capacité et un resserrement financier, les années de grande prospérité par un manque de matériel et l'inflation des principales dépenses. Dans l'intervalle, les taux de marchandises ont été de plus en plus affectés par la concurrence du transport routier et il a été démontré qu'à leur plus haut niveau, ils sont considérés comme prohibitifs. A cause des grosses immobilisations dans un matériel durable, des changements importants à brève échéance, sont impraticables. Le développement industriel dans les villes tend à gêner l'agrandissement des terminus ferroviaires et autres installations nécessaires à l'exploitation tout en multipliant les demandes de service. Les nouveaux embranchements doivent être aussi considérés comme des placements à perpétuité à cause de la difficulté d'obtenir la permission d'abandonner des lignes, même quand des services suppléants peuvent être fournis. Dans le cas du Canadien National, ces difficultés viennent s'ajouter à celles résultant de la constitution d'un réseau fait de parties composantes sans rapport entre elles. Néanmoins, à cause des perspectives économiques et du rôle essentiel que le Canadien National joue dans la sécurité du Canada, il est évident que de grosses dépenses de capital pour matériel et installations sont à prévoir au cours des prochaines années si le Canadien National doit assurer le prompt service qui convient.

Comme le Canadien National est le plus gros employeurs de main-d'œuvre industrielle et le plus gros acheteur de matériaux industriels au pays, il n'est pas surprenant que les effets de l'inflation se reflètent largement dans les comptes du Réseau. L'un des résultats de l'inflation qui occupe actuellement la Direction est la nécessité de modifier le plan de pension de façon à tenir compte de la dépréciation de l'argent et de ses effets sur les plus basses pensions payées aux retraités.

Un autre changement important dans les conditions économiques qui affectent les chemins de fer résulte du développement du transport routier

au cours des deux dernières décades. Les mesures correctives permettant d'établir la concurrence du pneu et du rail sur une base équitable échappent au contrôle de la Division du chemin de fer et il est à espérer que le rapport de la Commission royale aura quelque chose d'important à dire à ce sujet. Entre temps, le champ des décisions ouvert à la Direction de ce réseau est exploré objectivement d'un double point de vue. Le premier consiste à remettre à l'étude les taux, services et techniques d'exploitation qui s'appliquent au trafic de concurrence; le second consiste à collaborer avec d'autres membres de l'Association des chemins de fer pour étudier à fond les problèmes communs, dont l'un est créé par l'absence de statistiques complètes sur l'exploitation des camions au Canada.

De plusieurs façons, l'année 1950 a été difficile pour tous ceux qui servent le Réseau National. Les événements de l'année ont mis à l'épreuve la capacité de chacun et soumis à la tension d'une grève les relations entre la Direction et le travail syndiqué. En fin de compte, il a été démontré que le Canadien National est une organisation saine et de bon fonctionnement, douée d'un grand esprit de cohésion et capable de se mesurer à des circonstances ardues.

Le président et directeur général,
D. GORDON.

Je passe maintenant au chapitre relatif au sommaire de l'exploitation, page 6.

SOMMAIRE DE L'EXPLOITATION

Voici le sommaire de l'exploitation en 1950 où sont comparés les chiffres pour 1950 et 1949:

	1950	1949
Recettes d'exploitation	\$553,831,581	\$500,723,386
Frais d'exploitation	493,997,079	478,501,660
Recette nette d'exploitation	\$ 59,834,502	\$ 22,221,726
Impôts, location de matériel et autres comptes de revenus	17,417,730	18,163,818
Applicable au paiement des intérêts	\$ 42,416,772	\$ 4,057,908
Intérêts sur les obligations entre les mains du public	24,019,158	24,302,651
Applicable au paiement des intérêts dus à l'État	\$ 18,397,614	\$ 20,244,743
Intérêts dus à l'État	21,658,849	21,798,283
Déficit de revenu	\$ 3,261,235	\$ 42,043,026

L'état des revenus apparaît à la page 26.

RECETTES D'EXPLOITATION

L'augmentation substantielle des recettes d'exploitation est attribuable à de plus hauts taux de marchandises et, à un moindre degré, à l'augmentation du trafic. Les recettes du service des marchandises ont augmenté de 13 p. 100, celles du service des voyageurs ont diminué de 7·8 p. 100 et les recettes des messageries ont été pratiquement les mêmes qu'en 1949.

Taux de marchandises

Le 25 mai, la Commission du transport du Canada a rendu un jugement final dans la cause de l'Association des chemins de fer qui avait demandé, en juillet 1948, d'augmenter de 20 p. 100 les taux de marchandises. Par des jugements successifs de la Commission, l'augmentation de 8 p. 100, en vigueur le 11 octobre 1949, a été portée à 16 p. 100 à partir du 23 mars 1950 et à 20 p. 100 à partir du 16 juin 1950. Ces jugements accordaient des augmentations particulières sur le charbon et le coke s'élevant à un total de 15c. la tonne sur les taux en vigueur avant octobre 1949.

Les augmentations de taux ainsi autorisées ont valu au réseau \$28,016,000 de recettes de plus qu'en 1949.

A la suite de la demande du gouvernement de Terre-Neuve, en novembre 1949, la Commission du transport ordonna, le 22 janvier 1951, des réductions substantielles, à partir du 1^{er} mars, des taux de transport, tant à l'entrée qu'à la sortie des marchandises de cette province. Dans son jugement, la Commission reconnut que "malheureusement cette décision tendrait à alourdir le fardeau des frais assumés par le chemin de fer à qui a été confiée l'exploitation du *Newfoundland Railway*".

Le 21 décembre, après que l'arbitre nommé en vertu de la Loi pour le maintien de l'exploitation des chemins de fer, pour régler le différend avec les employés non affectés à l'exploitation, eut rendu sa décision, le National-Canadien se joignit à l'Association des chemins de fer pour demander une augmentation spécifique de 10c. la tonne sur le charbon et le coke, et une augmentation générale de 5 p. 100 des autres taux de marchandises, ces augmentations devant prendre effet immédiatement. En même temps, demande a été faite d'une autre augmentation des taux de marchandises afin de contrebalancer les frais additionnels d'exploitation résultant de l'établissement de la semaine de 40 heures, le 1^{er} juin 1951, augmentation qui comptera à partir de cette date. L'audition de la cause commença le 19 janvier, et le 25 janvier la Commission réserva jugement quant à la demande relative à l'augmentation de 5 p. 100.

Tout au cours de l'année, afin d'aider la Commission chargée de l'enquête générale sur les taux de marchandises ordonnée par l'arrêté-en-conseil C.P. 1487 du 7 avril 1948, le National-Canadien et les autres chemins de fer associés ont poursuivi des études sur la praticabilité de l'égalisation des taux de marchandises. L'audition de cette cause importante doit reprendre à Ottawa le 15 mai prochain.

L'augmentation de 21 p. 100 des taux de marchandises autorisée par la Commission du transport en mars 1948, ainsi que l'augmentation subséquente de 20 p. 100, a haussé le niveau des taux maximums par classe de marchandises de 45.2 p. 100 par rapport à ceux en force durant la période s'étendant de 1922 à 1948. Toutefois, à cause de certaines exceptions aux augmentations générales, notamment dans le cas des taux de grains passant par le Nid-de-Corbeau, les augmentations réelles ont été en moyenne de 35 p. 100. Par comparaison, les taux de marchandises sur les chemins de fer américains ont été augmentés de façon générale de 57.3 p. 100 par rapport à ceux en vigueur en septembre 1939, et une nouvelle demande pour d'autres augmentations est présentement devant l'*Interstate Commerce Commission*. Au cours de la même période, les taux de marchandises dans le Royaume-Uni ont augmenté de 81 p. 100. Il est encore vrai que le niveau moyen des taux de marchandises au Canada est l'un des plus bas au monde.

Volume du trafic sur rail

Le nombre de tonnes de marchandises transportées au cours de l'année a augmenté de 5.9 p. 100, mais la recette par tonne-milles n'a été que de 3.4 p. 100 supérieure comme suite d'une réduction dans les chargements moyens.

De grosses augmentations ont été enregistrées dans le transport du charbon et du coke, du bois-d'œuvre, des minerais, concentrés et autres produits miniers, du papier à journal et de la pâte de bois, des automobiles et de leurs accessoires, du fer de rebut, de l'huile de chauffage et de l'huile brute. L'augmentation dans le transport productif du charbon bitumineux s'explique en grande partie par le renouvellement des stocks industriels à la suite d'une longue période de production intermittente par les mines américaines. Le trafic des produits forestiers et miniers reflète une production accrue, comme

conséquence d'une plus grande activité des affaires au Canada et aux États-Unis. L'augmentation dans le transport des automobiles et de leurs accessoires peut être attribuée à l'exubérance du marché canadien. D'autre part, l'augmentation du trafic de l'huile brute a un caractère passager, car durant les derniers mois de 1950 on a vu un détournement de ce trafic par les pipe-lines de l'Alberta.

La réduction considérable dans le volume de grain transporté est due surtout à une récolte tardive, faisant suite à des dégâts importants causés par le froid dans l'Ouest. Les chargements de bois de pulpe ont été inférieurs à ceux de 1949, les papeteries ayant employé leurs réserves jusqu'à tard dans l'année. La diminution de 11.4 p. 100 dans les expéditions par lots brisés est due en grande partie à la concurrence des camions.

Le nombre des passagers transportés ainsi que le nombre moyen de milles qu'ils ont parcourus ont diminué durant l'année, le nombre de voyageurs-milles accusant une réduction de 13.1 p. 100. Ceci est dû principalement aux interruptions de services de trains (mentionnées à la page 18), mais aussi au fait que touristes et voyageurs ont comprimé leurs dépenses et que l'automobile et l'avion sont de plus en plus utilisés.

FRAIS D'EXPLOITATION

L'augmentation dans le trafic-marchandises est surtout responsable d'une augmentation de \$15,495,419 ou de 3.2 p. 100 dans les frais d'exploitation. Ceux-ci ont atteint un nouveau sommet. Dans les frais additionnels, les augmentations de salaires figurent pour \$4,627,000 et la hausse des prix pour \$3,740,000. Le détail des frais encourus à six postes principaux apparaît aux pages 27 à 29.

La réserve pour entretien différé a été épuisée par une dépense de 9 millions de dollars au cours de l'année.

Prix

L'index des prix de tous les matériaux de chemin de fer, basé sur 1936-1938=100 accuse une hausse de 5.4 p. 100 durant l'année au niveau de 201. A l'exclusion de trois matériaux importants: traverses, charbon et huile du chauffage,—dont les prix ont été relativement stables,—l'index des prix de tous les autres matériaux accuse une augmentation de près de 8 p. 100 entre mai et la fin de l'année. Si les prix à la fin de l'année avaient été en vigueur pendant tout 1950 les frais d'exploitation auraient été majorés de 6 millions de dollars ou presque.

Rémunération des employés

Par suite de la décision rendue le 18 décembre par l'arbitre chargé de régler le différend entre les chemins de fer et les employés non affectés à l'exploitation, le règlement final de ce différend impliquait:

- (i) Pour les employés autres que ceux des hôtels et pour les employés au transport par eau, une augmentation, à partir du 31 août 1950, de 3c. l'heure, en plus des 4c. l'heure accordés par la Loi du maintien de l'exploitation des chemins de fer; à partir du 1^{er} juin 1951, une semaine de cinq jours et de quarante heures sans réduction du salaire hebdomadaire et un contrat de deux ans à partir du 1^{er} septembre 1950.
- (ii) Pour les employés d'hôtels et les employés au transport par eau, un contrat d'un an à partir du 1^{er} septembre 1950, avec l'augmentation de 4c. l'heure accordée par la Loi du maintien de l'exploitation des chemins de fer, mais à l'exclusion des changements ci-haut mentionnés dans les salaires et les heures de travail.

Sur une base annuelle, le coût additionnel de la seule augmentation de salaires s'élève à \$13,076,600 pour les employés intéressés. Mais la principale

répercussion sur les frais d'exploitation ne se fera pas sentir avant la mise en pratique, le 1^{er} juin 1951, de la semaine de quarante heures. Sans même estimer la dépense en argent, il convient de se rappeler que la réduction des heures de travail, de 48 à 40, sans diminution du salaire hebdomadaire, représente déjà une augmentation de 20 p. 100 du salaire-horaire.

AUTRES COMPTES DE REVENUS

Le débit net de ces comptes accuse une réduction de \$1,169,015. Un plus grand emploi de wagons de marchandises étrangers a coûté à la Compagnie \$1,936,957. La prime de 5 p. 100 sur \$17,338,000 d'obligations garanties-or, 40 ans, rachetées le 1^{er} février, y compris l'escompte non-amorti, a coûté \$1,025,580. Cette dernière somme représente \$2,800,676 de moins que le coût d'un rachat similiaire de 57.7 millions de dollars d'obligations en 1949.

IMMOBILISATIONS

Elles se sont élevées en 1950 à \$38,022,056 (voir détail page 32), dont \$21,362,780 étaient pour du nouveau matériel.

FINANCE

Deux émissions d'obligations et une émission de certificats du Trust du matériel ont été vendues durant l'année.

Une émission de 40 millions de dollars d'obligations à 2 $\frac{7}{8}$ p. 100, 21 ans, a été faite le 16 janvier 1950, au coût pour la Compagnie de 2.95 p. 100. Elle a servi à financer des immobilisations, à rencontrer le paiement de principal au Trust du matériel et à racheter \$17,338,000 d'obligations, à 5 p. 100, échéant le 1^{er} février 1970 et rappelées le 1^{er} février 1950.

Le 15 juin, 6 millions de dollars d'obligations à 2 $\frac{3}{4}$ p. 100, 25 ans, payables en fonds américains, ont été vendues au coût de 2.73 p. 100. Cette émission a servi à rembourser deux émissions d'obligations à 4 p. 100, dont \$5,872,000 venaient à échéance le 1^{er} juillet 1950, et le reliquat, le 1^{er} octobre 1950, le tout payable en fonds américains.

Ces rachats permettent de réaliser une économie annuelle de \$404,872.

Le 15 mars 1950, une émission de 22 millions de dollars d'obligations à 2 $\frac{1}{4}$ p. 100 de certificats en série du Trust du matériel, 10 ans, échéant semi-annuellement en deux versements égaux de capital, a été vendue au coût de 2.37 p. 100. Cette émission a permis de rencontrer environ 75 p. 100 du coût d'achat du nouveau matériel.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS

Nombre de projets importants ont progressé durant l'année.

Au terminus des marchandises Bonaventure qui occupe un site stratégique à Montréal, le hangar des entrées et trois quais de transfert ont été complétés et de même que l'entrepôt de sortie, fonctionnaient à plein à la fin de l'année. Ce terminus, le plus nouveau et le plus grand au Canada, est mécanisé sur une haute échelle. Les travaux ont été commencés sur l'un des trois projets encore à réaliser, soit sur un édifice de bureaux à quatre étages qui, lorsque terminé, permettra la démolition de l'ancienne gare Bonaventure et la reconstruction, par la ville, de rues adjacentes. On commencera bientôt la construction de la chaufferie centrale et du bureau du contremaître d'entrepôts.

Les travaux d'améliorations qui permettront d'augmenter par plus de 1,000 wagons la capacité de la gare de Mimico, dans la banlieue de Toronto, ont été poursuivis durant l'année. Les deux tiers de ces travaux ont été complétés et de nouvelles voies ont été mises en service pour le trafic local et direct. On a aussi fini d'élargir la gare à marchandises de Vancouver.

Aux usines de la Pointe St-Charles, à Montréal, les plus importantes du réseau, les travaux ont commencé à l'atelier de peinture et à la table de transfert qui figurent au programme de reconstruction générale.

Le nouvel hangar à marchandises, à Edmonton, commencé en 1949 pour répondre aux exigences d'un trafic considérablement augmenté, a été inauguré en novembre 1950. A la fin de l'année, il ne restait que des travaux secondaires à exécuter et les voies à compléter. La réalisation d'un projet connexe, soit la réorganisation de la gare à marchandises d'Edmonton, a aussi été avancée au cours de l'année.

A la mi-décembre, un vaste programme de deux ans pour l'agrandissement de la gare Turcot, à Montréal, a été autorisé et les travaux ont commencé au début de 1951. L'agrandissement permettra d'améliorer la circulation dans cette gare.

L'édifice de l'Aviation civile internationale, siège social de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Association internationale du transport aérien, a été inauguré officiellement le 1^{er} juin. Cet édifice est partie du plan d'ensemble du terminus de Montréal qui, une fois complètement réalisé, comprendra un hôtel et un édifice de bureaux. Des travaux préliminaires à ce développement ont été commencés en octobre 1950 quand a été amorcée la structure de nouvelles voies dans le secteur de la Gare Centrale. Une fois terminés, ces travaux permettront de décongestionner le trafic suburbain aux heures d'affluence.

Le progrès de tous les projets en marche dépendra en grande partie des matériaux disponibles en 1951.

Avant de passer au chapitre suivant, monsieur le président, le Comité notera qu'il vient ensuite un tableau des commandes et des livraisons de matériel que j'aimerais faire insérer dans le rapport. Veuillez m'excuser d'en donner lecture ici.

Le PRÉSIDENT: Oui.

COMMANDES ET LIVRAISONS DE MATÉRIEL

Au cours de 1950, les livraisons de matériel ont été les suivantes:

MATÉRIEL POUR MARCHANDISES

490	wagons plates-formes de 50 tonnes
5	wagons plates-formes surbaissés de 135 tonnes
100	wagons-trémies de 70 tonnes
25	wagons pour automobiles de 30 tonnes pour Terre-Neuve
60	wagons de 30 tonnes pour Terre-Neuve

MATÉRIEL POUR VOYAGEURS ET MESSAGERIES

20	wagons-chambrettes-duplex
25	voitures climatisées
50	fourgons à bagages
3	fourgons à bagages pour Terre-Neuve

LOCOMOTIVES

8	Diesel-électriques de 1500 c.v.
3	Diesel-électriques de manœuvre de 1000 c.v.
18	Diesel-électriques de 600 c.v.
3	locomotives électriques

MATÉRIEL DE SERVICE

11	charrues à neige en acier
6	étendeurs Jordan
1	treuil industriel Diesel

* Le matériel commandé à la fin de l'année était le suivant. Lorsque non indiqué autrement la livraison en est attendue en 1951.

MATÉRIEL POUR MARCHANDISES

- 100 wagons-trémies couverts de 70 tonnes
- 5,000 wagons de 50 tonnes
- 40 wagons de 30 tonnes pour Terre-Neuve

MATÉRIEL POUR VOYAGEURS ET MESSAGERIES

- *6 automotrices, à multiples unités
- *12 voitures remorques, genres multiples unités
- 50 fourgons à bagages
- 5 fourgons poste-messageries
- 6 wagons-lits pour Terre-Neuve
- *3 fourgons-poste pour Terre-Neuve
- 10 fourgons-messageries frigorifiques pour Terre-Neuve
- 4 fourgons à bagages pour le Grand Trunk Western Railroad

LOCOMOTIVES

- 22 Diesel-électriques de manœuvre de 800 c.v.
- 18 Diesel-électriques de manœuvre de 1000 c.v.
- 20 Diesel-électriques de grande ligne de 1600 c.v.
- 28 Diesel-électriques de grande ligne de 1500 c.v.

MATÉRIEL DE SERVICE

- 28 wagons à bascule, à air comprimé, de 50 tonnes, d'une capacité de 30 verges cubes
- 20 wagons à bascule de 30 tonnes, d'une capacité de 16 verges cubes, pour Terre-Neuve
- 2 wagons à bascule, à air comprimé, de 50 tonnes, d'une capacité de 30 verges cubes, pour le Vermont Central
- 4 charrues à neige en acier
- 1 grue à locomotive Diesel-électrique de 30 tonnes
- 1 grue à locomotive et poussoir de pilotis
- 1 grue dynamatique à 8 roues pour Terre-Neuve.

*Une partie de ce matériel ne sera pas livrée avant 1952.

M. GORDON:

AMÉLIORATIONS TECHNOLOGIQUES

Les nouvelles constructions et le nouveau matériel roulant mentionnés plus haut incorporent divers progrès techniques, tant dans les modèles que dans le rendement.

Locomotives

Les 29 locomotives Diesel achetées au cours de l'année portent le nombre total en service à 177, dont 121 servent à la manœuvre. Dix-huit locomotives de manœuvre sur lignes ont été mises en service sur l'Île du Prince-Édouard, complétant ainsi l'exploitation par Diesel dans ce territoire. Les huit locomotives de grande ligne, de 1500 c.v., reçues l'an dernier ont été mises en service entre Montréal et le district du Lac St. Jean, ce qui permet un trafic lourd plus efficace et plus économique sur de fortes rampes.

Une série de courses d'essai sur longs parcours, avec train de voyageurs, a été entreprise avec des locomotives Diesel de grande ligne afin de se rendre compte du rendement à espérer de ce genre de traction.

Dans la région de l'Ouest, la conversion de 47 autres locomotives à vapeur en locomotives à l'huile a porté à 211 le nombre total de ce genre de locomotives en service. Aucune locomotive à vapeur brûlant du charbon est maintenant en service dans le district de Colombie-Britannique ou sur la ligne principale du district d'Alberta, à l'ouest d'Edmonton.

Au cours de l'année le département des recherches et du développement a obtenu des résultats encourageants d'expériences visant à une meilleure utilisation du combustible dans les locomotives brûlant du charbon. Ce département a suivi aussi de près le développement des locomotives à l'huile et à turbines à gaz qui promettent toutes deux de grands avantages d'exploitation.

Chaque type différent de locomotive présente une combinaison particulière d'avantages tant au point de vue de l'exploitation que du coût initial. Ces avantages relatifs sont sujets à changer selon leurs composantes, y compris le prix et la disponibilité des combustibles. A cause de cela et du fait que toute immobilisation importante dans un type quelconque de locomotive implique le risque que ce type ne devienne désuet, la Direction a pris soin de ne pas trop s'engager en faveur de l'un ou de l'autre type. Une étude, poursuivie déjà depuis quelques mois, vise à déterminer quelle place doit être accordée à chaque type de locomotive dans un programme à longue échéance.

Matériel pour voyageurs

Au cours de l'année 1950 ont été introduits pour la première fois au Canada des wagons-chambrettes-duplex et vingt ont été attelés à nos principaux trains. Ce nouveau type de wagons-lits, qui offre une cabine fermée à prix modéré, est très populaire auprès du public voyageur.

Le reconditionnement de trois wagons-lits-salons-buffets au cours de l'année et les changements apportés à quatre wagons-lits standards et à six wagons-restaurants faisaient partie du programme de modernisation de notre matériel pour voyageurs. De plus, on a commencé à modifier cinq autres wagons-lits et trois wagons-restaurants.

Matériel de signalisation

Au cours de 1950, des travaux ont été commencés pour l'extension du contrôle centralisé du trafic, système d'ordonnance des trains par lequel des signaux contrôlés électriquement remplacent les ordres de route et l'autorité des indicateurs. On procède actuellement à l'installation de ce système sur un secteur de 148 milles entre Hornepayne et Foleyet (Ont.) et sur un secteur de 35 milles entre Pontiac et West Durand (Mich.), sur les lignes du Grand Trunk Western.

L'installation des signaux du bloc automatique sur toute la voie principale en territoire montagneux, depuis Jasper (Alb.), jusqu'à Port Mann (C.-B.) a été aussi réalisée en partie. Durant 1950, une installation a été complétée entre Red Pass Junction et Jackman (C.-B.) et les travaux ont commencé sur le secteur Jasper-Red Pass Junction.

Les travaux d'installation de signaux d'enclenchement électrique dans la gare de Mimico (Ont.) et à Portage La Prairie (Man.), ont aussi été commencés. Ce système, en usage dans les terminus, permet de contrôler d'un point central des aiguilles et des signaux électrifiés.

Matériel pour l'entretien de la voie

Un nettoyeur mobile de ballast a été essayé qui promet de réaliser de substantielles économies dans l'entretien de la voie. L'acquisition de quatre bourreurs de traverses de deux types différents a permis d'étendre l'emploi de ce genre de machine.

Autres recherches

Des recherches ont été entreprises sur la réfrigération, le modèle et la construction des wagons à marchandises, l'usage d'alliage d'acier dans les parties de locomotives et le repérage des pailles dans l'acier au moyen d'épreuves supersoniques. Des expériences ont révélé l'avantage qu'il y aurait à se servir d'huile dans les fournaux des wagons-restaurants et les changements nécessaires seront effectués. Un nouveau modèle de porte pour les wagons à grain a été dessiné et sera bientôt d'usage général. Des techniques de contrôle ont aussi été conçues pour la vérification des moteurs Diesel, qui permettent de substantielles économies d'exploitation. De concert avec le Pacifique-Canadien, des spécifications uniformes ont été arrêtées pour les wagons à marchandises fermés. La possibilité d'autres standardisations est à l'étude.

L'introduction de la semaine de 40 heures offre la possibilité d'employer de nouveaux moyens d'économiser temps et labeur et encourage la poursuite d'économies tendant à contre-balancer le coût additionnel de la main-d'œuvre.

ÉTAT DE LA PROPRIÉTÉ

Par comparaison avec 1939, l'exploitation du National-Canadien s'exerce à un nouveau et plus haut niveau de trafic tout en utilisant en grande partie du matériel et des installations dont la durée de service a été réduite par au moins onze ans. En dépit de nombreuses additions et améliorations au cours de ces onze années, il reste encore beaucoup à faire. A la fin de 1950, un quart environ du matériel pour marchandises, la moitié du matériel pour voyageurs et 72 p. 100 des locomotives étaient vieux de plus de trente ans. Malgré le vaste programme de modernisation et de reconstruction qui a permis de garder en service ce matériel, les retraits doivent nécessairement être plus nombreux au cours des prochaines années. De grosses commandes de matériel ont été placées, mais à cause de la rareté des matériaux et de la congestion industrielle résultant du programme de défense, les livraisons seront lentes et incertaines.

Entre-temps, le manque de matériel pour marchandises qui s'est fait sentir dans le second semestre de 1950 et a continué à se faire sentir cette année, démontre que notre parc à wagons est insuffisant pour satisfaire aux demandes qui nous sont faites quand le trafic saisonnier atteint son sommet. Pour parer à cette situation un effort concerté a été fait pour accélérer le programme de réparations, améliorer la distribution des wagons, réduire autant que possible les délais dans les gares et assurer le retour des wagons circulant sur les lignes étrangères. La coopération des expéditeurs a été invitée pour assurer la remise en service rapide des wagons et encourager les chargements complets. D'autres mesures du même genre sont à l'étude.

Une des causes de la rareté des wagons est la capacité insuffisante des gares et la congestion qui en découle. Le développement rapide de l'industrie dans les centres urbains, ajouté au haut niveau de trafic, a aggravé un problème qui a ses racines dans le fait que les lignes constituantes du réseau National-Canadien n'ont pas été conçues pour être exploitées comme un tout. Bien que quelques-uns de ces handicaps soient permanents, chaque fois que possible des améliorations sont réalisées, par ordre de priorité, aussi vite que les conditions le permettent.

Au cours de l'année le programme d'entretien différé a été quelque peu avancé et l'on peut dire de façon générale que l'état des voies et de l'infrastructure est satisfaisant.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

Les résultats de l'exploitation d'un chemin de fer sont calculés à l'aide de statistiques dont quelques-unes s'appliquent au volume et au standard du

service et d'autres au coût de revient. Certaines statistiques comparent des unités physiques et d'autres des unités monétaires. Les statistiques suivantes font ressortir les principales comparaisons à faire avec le rendement en 1949.

Le volume de trafic transporté chaque jour par mille de voie, autrement dit la densité du trafic, aide à mesurer le service des marchandises. En 1950, les chiffres étaient de 4,172 tonnes-milles par mille contre 3,926 tonnes-milles en 1949.

Un résultat important est la moyenne de chargement d'un wagon de marchandises. En 1950, elle a été de 28·7 tonnes contre 28·9 tonnes en 1949. La diminution de 0·2 tonne est due surtout à la plus petite quantité de grain transporté de l'Ouest canadien.

L'emploi des wagons à marchandises est mesuré par le nombre de wagon-milles qu'un wagon en service parcourt chaque jour. Ce nombre était de 45·2 milles en 1950 contre 43·5 milles l'année précédente.

La puissance moyenne de toutes les locomotives affectées au service des marchandises est mesurée par leur puissance de traction en livres. Cette puissance était de 50,500 livres en 1950 contre 50,100 en 1949.

La bonne exploitation du service des marchandises est mesurée par le tonnage moyen tiré par les locomotives, le poids des wagons et de leur contenu étant compris dans le total. Ce tonnage moyen en 1950 a été de 1,471 tonnes contre 1,457 l'année précédente.

La rapidité du service des marchandises est mesurée par la vitesse moyenne d'un train de marchandises. En 1950, cette vitesse était de 16·3 milles à l'heure contre 16·1 milles en 1949.

Un item important est le coût du combustible consommé dans les locomotives. Il est mesuré par le nombre de livres de charbon consommé pour tirer 1,000 tonnes de wagons sur une distance d'un mille. Le chiffre pour 1950 était de 114 livres contre 117 en 1949.

Dans le service des voyageurs la moyenne des voitures de voyageurs a augmenté de 8·7 wagons à 8·8 wagons.

Le mouvement en temps des principaux trains accuse un recul allant de 64·9 p. 100 de trains en temps à 61·2 p. 100.

Le coût moyen d'entretien d'une locomotive moyenne a été de 38·96c. par locomotive-mille en 1950 contre 37·91c. en 1949, et le coût moyen d'entretien d'un wagon à marchandises moyen, exprimé en cents par mille, a été de 1·728c. en 1950 contre 1·630c. en 1949, alors que le coût d'entretien d'une voiture à voyageurs moyenne a été de 7·214c. par mille contre 6·497c. Ces augmentations sont dues surtout aux hausses de prix et aux augmentations de salaires.

Interruption des services de trains

Le résultat de l'exploitation en 1950 a été affecté par de graves inondations en diverses parties du pays qui ont sérieusement désorganisé le service de trains et causé de fortes dépenses d'entretien.

Des périodes de froid prolongées à des températures aussi basses que 45 degrés sous zéro se sont produites dans les provinces des Prairies durant les premiers mois de l'année. La moyenne de température en janvier, de Regina à la côte du Pacifique, a été la plus basse jamais enregistrée.

La glace, les arrêts de circulation dus à la neige, les avalanches de roches en Colombie-Britannique, en janvier et février, ont coupé les lignes de communications et causé des interruptions de service qui ont duré jusqu'à douze jours.

Au printemps, de graves inondations se sont produites sur la ligne de Gaspé. Deux grands ponts ont été emportés et la voie a été lavée à plusieurs endroits sur des distances allant jusqu'à un mille. Afin d'assurer le ravitaillement des endroits isolés pendant une période de 31 jours, alors que la circulation des trains était interrompue, deux petits vaisseaux ont été nolisés pour huit voyages entre Campbellton, Chandler et Gaspé.

Le débordement de la rivière Rouge, en mai et juin, a été un véritable désastre. Grâce aux mesures prises dès le début, le chemin de fer a pu apporter une aide utile durant la période de crise. Vingt-huit trains spéciaux ont été employés au transport des évacués et du ravitaillement et pendant huit jours, ces trains ont fait la navette entre Winnipeg et St-Boniface, en utilisant le seul pont demeuré debout. Ils ont transporté plus de 100,000 voyageurs. Les dégâts causés au chemin de fer, y compris l'effondrement de 36 milles de voie, ont été de l'ordre de \$508,000.

Les inondations en Colombie-Britannique au printemps dernier ont forcé des interruptions de service durant de courtes périodes.

Ces violences de la nature ont exigé, comme jamais, la mise en œuvre des ressources du réseau, un grand effort d'endurance et beaucoup d'ingéniosité de la part du personnel. Il est agréable de pouvoir rappeler que le public a su apprécier cet effort à sa juste valeur.

Une disette de charbon causée par des grèves prolongées dans les mines américaines a amené des réductions dans les services de trains-voyageurs pendant une période de trois mois, terminée le 9 mars. Aucune difficulté n'a été éprouvée par la suite à refaire les stocks de charbon.

HÔTELS

Les hôtels et les stations estivales du réseau qui offrent un excellent service aux touristes et aux délégués aux congrès internationaux, non seulement complètent notre service de voyageurs, mais contribuent à gagner des dollars américains au Canada. Les hôtels du National-Canadien jouent un rôle important dans la vie sociale et augmentent le revenu des villes où ils sont situés. Les stations estivales sont bien connues à travers tout le continent.

Le revenu d'exploitation des neuf grands hôtels du National-Canadien et des trois stations estivales s'élève à \$565,853 en 1950 contre \$1,053,280 en 1949. Ces chiffres embrassent le Newfoundland Hotel dont l'exploitation a été confiée au réseau en octobre 1949, mais ne comprennent pas ceux de l'Hôtel Vancouver dont le National-Canadien est le propriétaire, mais qui est exploité en commun avec le Pacifique-Canadien.

La réduction importante dans le revenu de l'exploitation des hôtels est due surtout à la diminution des recettes brutes et à une charge de \$174,000, portée aux frais d'exploitation, pour retraits, changements et remplacements coïncidant avec l'agrandissement de l'Hôtel Macdonald. Si l'on fait exception de l'Hôtel Vancouver et du Newfoundland Hotel, le nombre de personnes hébergées accuse une réduction de 577,496 ou de 5.7 p. 100, due en partie à la grève de neuf jours commencée le 22 août, et en partie à une réduction du nombre des touristes. La recette brute est tombée de 4.3 p. 100 à \$7,300,740. Pour les mêmes raisons les stations estivales ont reçu 11.4 p. 100 moins de clients et la recette brute a diminué de 9.2 p. 100 à \$951,225.

En plus du manque à gagner, l'exploitation a été affectée par l'augmentation de 4c. l'heure en vigueur à partir du 31 août, par une hausse substantielle des prix et de plus forts impôts.

Au cours de l'année, l'armature d'acier a été terminée et les travaux avancés à la superstructure de la nouvelle aile de seize étages de l'Hôtel Macdonald, à Edmonton. Cette aile renfermera 300 chambres, des magasins, une salle de bal, une cafeteria et des salles de congrès et de banquets.

COMMUNICATIONS

Le département des communications exploite un réseau vaste et compliqué de télégraphes, de téléphones et de voies de radio. Il fournit un grand nombre de circuits pour l'usage interne du réseau, transporte des programmes de Radio-Canada, fournit des services météorologiques et de bourse, relie les bureaux de firmes industrielles et commerciales par des fils privés, et transmet

télégrammes et câbles. Il s'étend des frontières de l'Alaska, où le département exploite le *Northwest Communication System*, jusqu'à Edmonton où il rejoint les lignes transcontinentales qui relient la Colombie-Britannique aux Maritimes. Le 1^{er} avril 1951, la ligne de radio que possède la Couronne entre la terre ferme et Port aux Basques sera confiée au National-Canadien, ce qui ajoutera un nouveau raccordement au réseau des communications de Terre-Neuve dont l'exploitation a été confiée au National-Canadien en avril 1949.

Les changements technologiques ont joué un rôle important dans l'expansion du réseau qui exploite plus d'un demi-million de voies télégraphiques, soit le double de ce qui était exploité en 1939. Cette croissance, qui reflète le développement rapide de l'économie nationale au cours des dix dernières années, n'a été que le résultat de l'adaptation à un progrès continu et les installations actuelles fonctionnent pratiquement à pleine capacité.

Le volume des affaires du département en 1950 accuse des augmentations appréciables dans les différents services. Les recettes brutes ont augmenté de 14·2 p. 100 à un nouveau sommet de \$10,565,625.

RELATIONS OUVRIÈRES

Les principaux événements de l'année sont centrés sur le différend qui commença le 16 juin 1949, avec la présentation d'une demande formelle des employés non affectés à l'exploitation, demande mentionnée dans le rapport annuel de 1949. Ce différend aboutit à une grève qui amena virtuellement la suspension totale de l'exploitation entre les premières heures du 22 août et les dernières heures du 30 août.

Au début de l'année, la question était étudiée par deux tribunaux de conciliation et d'enquête. Les jugements des tribunaux, rendus publics le 11 avril, furent acceptés par les chemins de fer, mais rejetés par les employés. Des négociations subséquentes ne donnèrent pas de résultat et le 18 août, le ministre du Travail nomma le D^r W. A. Mackintosh comme médiateur spécial. Aucune base d'entente ne put être arrêtée et la grève fut déclarée à 6 heures du matin, heure régionale normale, le 22 août. D'autres négociations entre les parties intéressées furent tenues à Ottawa les 25 et 26 août sans résultat. Le 30 août, le Parlement, réuni en session spéciale, adopta la Loi du maintien de l'exploitation des chemins de fer qui accordait une augmentation de 4c. l'heure, ordonnait aux grévistes de retourner au travail dans les 48 heures, exigeait la reprise des négociations et, à défaut d'entente dans un temps spécifié, nommait un arbitre avec pouvoir de rendre un jugement liant les deux parties. Aucune entente n'ayant été conclue au cours des séances qui suivirent, l'honorable juge R. L. Kellock fut nommé arbitre et entendit les deux parties à Montréal, entre le 27 octobre et le 10 novembre. Le jugement de l'arbitre, rapporté à la page 9, a été rendu public le 18 décembre.

Plusieurs revisions dans les ententes locales au sujet des salaires ont été réalisées au cours de l'année. La plus importante s'appliquait au personnel maritime des services de navigation de Terre-Neuve et aux employés du Newfoundland Hotel. Cependant, dans l'ensemble les revisions ont été suspendues en attendant le règlement du cas des employés non affectés à l'exploitation. De ces cas de revision, le principal concernait les employés de l'exploitation avec qui les négociations furent reprises au cours de janvier 1951. Des accords mutuellement satisfaisants ont été conclus, le 1^{er} mars, avec les mécaniciens de locomotives de la région de l'Ouest, et le 3 mars, avec les chauffeurs, conducteurs et employés de trains des régions Centrale et Atlantique.

Le 27 août 1950, en vertu d'un ordre exécutif du gouvernement des États-Unis, les chemins de fer des États-Unis, y compris quelques lignes de notre Compagnie et leurs subsidiaires aux États-Unis, ont été placés sous le con-

trôle du gouvernement fédéral. Ceci à la suite du différend au sujet des salaires des employés de l'exploitation ceux-ci menaçant d'interrompre des services essentiels. D'autres interruptions dans l'exploitation des gares ont pris fin le 8 février 1951 par l'Ordre général No. 2 émis par le secrétaire adjoint de l'armée. Cet ordre prévoyait des augmentations intérimaires de salaires en attendant la conclusion finale des négociations qui se poursuivent encore. Des négociations avec les employés non affectés à l'exploitation aux États-Unis ont été conclues avec succès le 1^{er} mars 1951.

Département du personnel

La réorganisation du département du personnel s'est poursuivie l'année dernière. Elle s'inspire du fait que la relation avec les employés (la question des salaires n'est qu'un aspect de cette relation) constitue une responsabilité directoriale de premier ordre. Un problème important et auquel une sérieuse attention a été accordée, consiste à choisir et à entraîner des employés capables de remplir des hauts postes dans la Compagnie. On s'est aussi occupé davantage du programme d'entraînement en prévision des besoins de main-d'œuvre additionnelle résultant de la mise en vigueur de la semaine de 40 heures.

Des bureaux d'embauchage ont fonctionné à Montréal et à Toronto au cours de 1950 et l'on s'est préparé à ouvrir des bureaux similaires dans d'autres grands centres. Les tests et le choix des employés reposent sur des techniques modernes. Les bureaux prennent soin des demandes, tant pour de nouveaux employés que pour ceux libérés par d'autres services.

Les conférences divisionnaires, régionales et générales avec les employés, d'après le plan de coopération entre la Direction et les employés, se sont poursuivies durant l'année avec des résultats mutuellement bienfaisants. Le plan permet de franches discussions qui s'exercent en particulier sur l'amélioration des méthodes et des conditions de travail.

Des résultats tangibles et encourageants ont été obtenus, au cours de l'année, du Bureau des suggestions qui facilite la communication par les employés d'idées constructives.

PARTICIPATION AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Les découvertes de nouvelles richesses naturelles au Canada au cours de la dernière décade, ainsi que le développement de l'industrie, ont mis en relief le rôle important que joue le réseau National-Canadien dans l'économie canadienne. A travers tout le pays, le National-Canadien longe les nouvelles frontières économiques du nord où le potentiel hydroélectrique et l'exploitation des richesses forestières et minérales le mettent au premier rang de l'important développement qui s'annonce.

La Direction a un grand intérêt à stimuler le développement des territoires tributaires des lignes du réseau. A cette fin, la division du développement du Département des recherches et du développement a accumulé une foule de renseignements utiles sur le caractère économique des districts qui se prêtent au développement et est en mesure de conseiller l'industrie sur les nombreux problèmes se rapportant à la localisation d'usines. On calcule que plus de 60% du capital industriel est investi dans des usines desservies par les lignes du National-Canadien.

Immigration

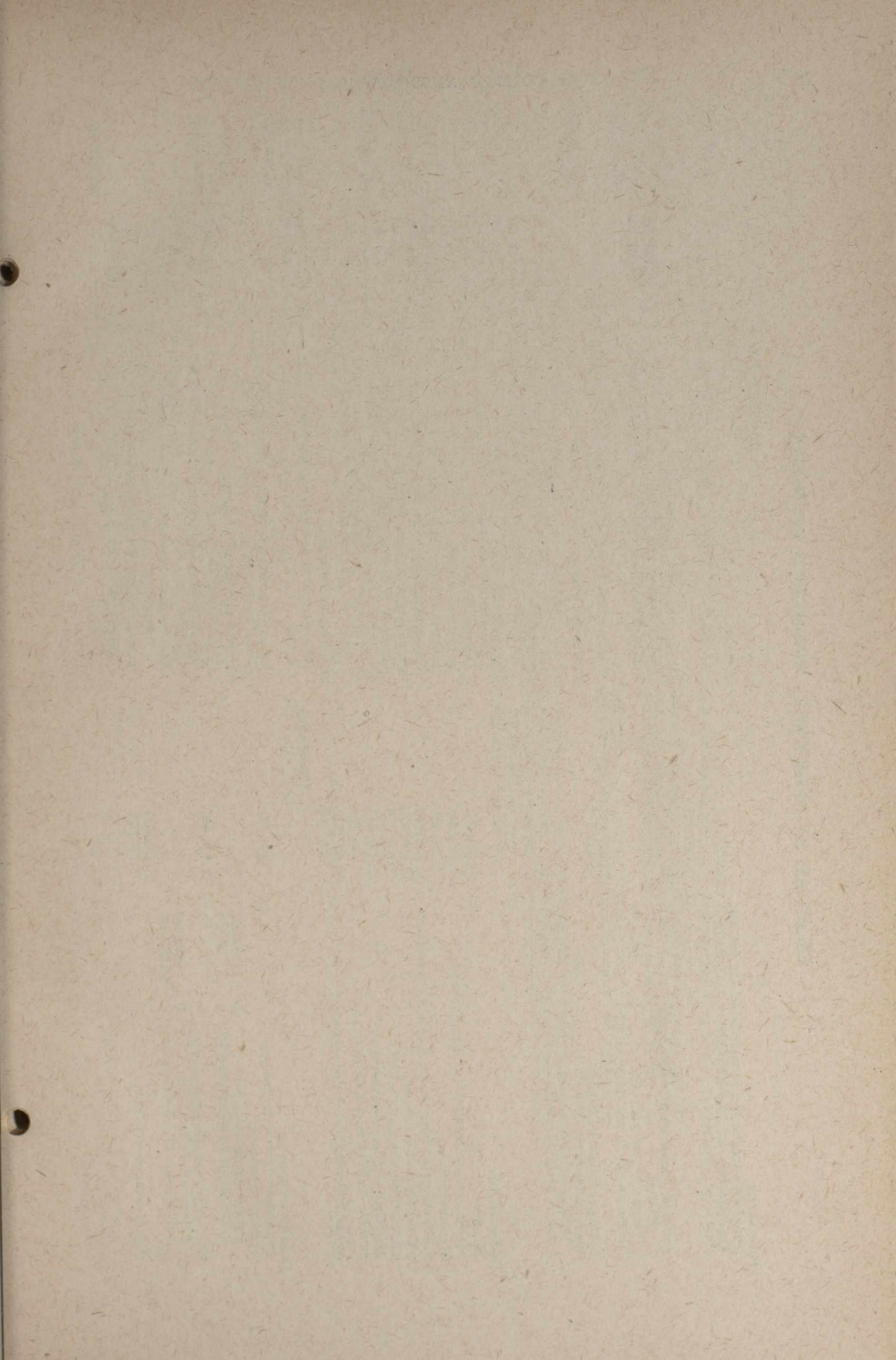
La politique de la Compagnie, dont les lignes ont ouvert de vastes territoires à la colonisation, reflète l'importance qu'elle attache, pour la croissance du Canada, à l'immigration et à la colonisation. Son service de colonisation et d'agriculture, qui travaille en coopération étroite avec les services intéressés des gouvernements, est bien placé pour aider au choix initial, au transport

et à l'établissement des nouveaux immigrants. Au cours de l'année, le département a continué d'encourager la venue du plus grand nombre possible de colons désirables, et près de 2,500 familles ont été établies sur des terres desservies par les lignes du réseau.

LA COMMISSION ROYALE DU TRANSPORT

La Commission royale du Transport nommée, le 29 décembre 1948, pour faire enquête sur les problèmes du transport au Canada a clos ses audiences en mai 1950. Ces audiences, qui ont duré deux ans, ont permis aux intéressés de faire connaître leur point de vue sur nombre de sujets et les conclusions de cette importante enquête sont attendues avec un vif intérêt.

Veillez noter, messieurs, qu'à la suite du rapport vient le bilan pour l'ensemble du réseau, aux pages 24 et 25, l'état détaillé des revenus pour l'ensemble du réseau, à la page 26, et les états détaillés des recettes et des frais d'exploitation, aux pages 27, 28 et 29. Ces états donnent les chiffres relatifs aux opérations de 1949 aussi bien que de 1950. La page 30 donne les articles de la capitalisation des valeurs des chemins de fer Nationaux du Canada, puis une explication relative aux principaux passifs éventuels. A la page 32, se trouvent les articles du compte immobilisations, puis une liste des prêts faits actuellement par l'État. La page 33 donne le détail de la dette consolidée, savoir des émissions de titres qui sont aux mains du grand public. La page 34 expose au complet nos transactions financières exécutées en 1950, puis, à partir du milieu de la page, nos placements dans les filiales. Les pages 36 et 37 donnent un tableau des compagnies constituant le réseau national et du capital-actions appartenant au réseau et parfois au public. La page 40 donne le détail du matériel en mains à la fin de l'année, ainsi qu'au 31 décembre 1949, et du matériel ajouté durant l'année. C'est là de fait un inventaire du matériel roulant de la compagnie. A la page 41, un utile tableau permet d'établir une comparaison très intéressante entre les chiffres de l'exploitation des voies ferrées en 1949 et 1950. Les pages 43 et 44 fournissent une même comparaison en matière du nombre de tonnes productives transportées, par denrée, donnant pour chacune le taux de l'augmentation ou de la diminution d'une année à l'autre. Un tableau de la page 44 indique la longueur des voies exploitées durant l'année, un autre, à la page 45, la répartition des recettes et des frais totaux d'exploitation, puis le nombre des employés et le montant de leur rémunération dans l'ensemble du réseau. Enfin, au verso de la dernière page, se trouve un tableau de tous les bureaux que le réseau maintient dans diverses villes du monde, et une carte donnant une excellente illustration des lignes exploitées par le réseau, y compris les embranchements; au verso, se trouve une carte des lignes exploitées par les Lignes aériennes Trans-Canada.



BILAN AU 31 DÉCEMBRE—ENSEMBLE DU RÉSEAU

ACTIF	
PLACEMENTS:	
Immobilisations en voie et matériel.....	\$2,156,595,140
Améliorations aux propriétés louées.....	2,585,431
Propriétés diverses.....	66,922,156
	\$2,226,102,727
 Fonds de capital et autres fonds de réserve:	
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 900,000
Autres actifs au prix de revient.....	4,277,634
	5,177,634
Placements dans les filiales.....	63,801,917
 Autres placements:	
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 205,000
Autres actifs au prix de revient.....	608,333
	813,333
	\$2,295,895,611
 DISPONIBILITÉS:	
Encaisse.....	\$ 18,074,293
Placements temporaires de fonds liquides.....	11,393,563
Dépôts spéciaux.....	5,384,151
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs.....	21,720,045
Divers comptes à recevoir.....	16,690,695
Dû par l'État au compte Déficit.....	3,261,235
Matériaux et approvisionnements.....	75,372,055
Intérêts et dividendes à recevoir.....	133,422
Comptes à recevoir.....	4,469,919
Divers.....	119,489
	156,618,867
 COMPTES DÉBITEURS:	
Avances au fonds de roulement.....	\$ 448,835
Fonds d'assurances:	
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 5,083,991
Autres actifs au prix de revient.....	7,750,998
	12,834,989
Fonds de la pension contractuelle:	
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 8,859,000
Autres actifs au prix de revient.....	46,691,000
	55,550,000
Autres comptes débiteurs.....	2,170,978
	71,004,802

PASSIF	
ACTIONS:	
Actions de filiales entre les mains du public.....	\$ 4,520,890
 DETTE CONSOLIDÉE NON ÉCHUE:	
Entre les mains du public.....	\$ 643,982,250
A titre de placements dans des fonds spéciaux.....	15,047,991
	659,030,241
 PRÊTS DE L'ÉTAT:	739,847,514
 EXIGIBILITÉS:	
Reliquats à payer, trafic et service des wagons.....	\$ 13,113,157
Comptes apurés et salaires à payer.....	25,789,338
Divers comptes à payer.....	6,193,145
Intérêts à payer à l'État.....	20,990,187
Arriérés d'intérêts.....	4,442,916
Intérêts courus et non échus.....	5,686,422
Comptes à payer.....	11,918,029
Impôts courus.....	5,515,437
Divers.....	2,588,285
	96,236,916
 COMPTES CRÉDITEURS:	
Réserve pour la pension contractuelle.....	\$ 55,550,000
Autres.....	5,914,796
	61,464,796
 RÉSERVE ET COMPTES D'ORDRE:	
Réserve pour assurances.....	\$ 12,834,989
Réserve pour dépréciation—lignes au Canada—matériel seulement.....	141,889,446
Réserve pour dépréciation—lignes aux É.-U.—voie et matériel.....	27,518,705
Amortissement de projets de défense.....	3,087,758
Autres comptes d'ordre.....	8,160,518
	193,491,416

COMPTES D'ORDRE:		
Comptes payés d'avance.....	\$	992,216
Escompte sur la dette consolidée.....		3,978,875
Divers.....		2,497,051
		<u>7,468,142</u>

PART DE PROPRIÉTAIRE—ÉTAT (voir note)		
Représentée par:—		
1,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company.....	\$	18,000,000
5,000,000 d'actions sans valeur nominale du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....		378,518,135
Immobilisations de l'État pour chemins de fer du gouvernement.....		<u>379,877,514</u>
		776,395,649

PASSIFS ÉVENTUELS:
Importants passifs éventuels figurant à l'annexe.

\$2,530,987,422

\$2,530,987,422

Les monnaies anglaises et américaines sont converties au pair du change.

NOTE: La Part de propriétaire est comprise dans la dette nette du Canada et mentionnée dans le dossier historique de l'aide de l'État aux chemins de fer, comme en font foi les Comptes publics du Canada conformément à la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

T. J. GRACEY,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies constituant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1950. Nous avons accepté les immobilisations en propriétés immobilières et matériel telles quelles ont été apportées dans les comptes du réseau National, au 1er janvier 1923, des livres des différentes compagnies et des chemins de fer de l'État.

Sur les lignes au Canada, la comptabilité de dépréciation s'applique au matériel depuis le 1er janvier 1940, et la comptabilité de retrait continue à s'appliquer aux propriétés immobilières.

Sous réserve de ce qui précède, nous certifions qu'à notre avis le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation du réseau au 31 décembre 1950, et que l'état des revenus audit bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1950 est dressé correctement.

Conformément aux dispositions de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1936, nous avons fait rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
comptables agréées.

Le 10 mars 1951.

ÉTAT DES REVENUS—ENSEMBLE DU RÉSEAU

RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER:

	1950	1949
Marchandises	\$445,780,004	\$394,424,463
Voyageurs	39,889,206	43,287,240
Postes	7,984,695	5,085,328
Messageries	26,223,206	26,378,979
Systèmes de communication	10,565,625	9,254,967
Toutes les autres	23,388,845	22,292,409
TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION	\$553,831,581	\$500,723,386

FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER:

Entretien de la voie et des constructions	\$ 90,782,435	\$ 88,402,551
Entretien et dépréciation du matériel	114,166,205	106,916,137
Circulation	9,453,716	9,105,658
Transport	250,748,104	245,715,517
Exploitations diverses	5,408,988	5,761,783
Frais généraux	23,437,631	22,600,014
TOTAL DES FRAIS D'EXPLOITATION	\$493,997,079	\$478,501,660

REVENU NET D'EXPLOITATION

Impôts	\$ 11,944,611	\$ 11,192,273
Location de matériel—Débit net	7,209,310	5,197,970
Location de propriétés exploitées en commun—Débit net	236,251	284,666
TOTAL DES IMPÔTS ET LOCATIONS	\$ 19,390,172	\$ 16,674,909

REVENU NET D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

AUTRES REVENUS:

Loyers de lignes et de matériel	\$ 102,471	\$ 77,090
Loyers divers	1,101,463	1,031,511
Revenu de propriétés immobilières	590,038	687,838
Exploitation des hôtels	565,853	1,053,280
Dividendes	214,303	167,836
Intérêts	2,620,540	2,845,632
Divers	1,999,278	789,974
Profits et pertes—Net	75,844	436,220
TOTAL DES AUTRES REVENUS	\$ 7,269,790	\$ 7,089,381

PRÉLEVÉ À MÊME LE REVENU:

Loyers de lignes et de matériel	\$ 696,285	\$ 699,844
Loyers divers	642,082	617,751
Impôts divers	189,883	99,390
Résultats des propriétés exploitées séparément—Perte	333,267	581,817
Service de la dette non consolidée	316,282	333,995
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée	731,409	1,497,123
Diverses dépenses débitées au revenu	2,388,140	4,748,370
TOTAL DES PRÉLÈVEMENTS À MÊME LE REVENU	\$ 5,297,348	\$ 8,578,290

REVENU NET APPLICABLE AU SERVICE DES INTÉRÊTS

Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public	\$ 24,019,158	\$ 24,302,651
Intérêts sur les prêts de l'État	21,658,849	21,798,283
Déficit de revenus	\$ 3,261,235	\$ 42,043,026

Les charges fixes du réseau qui figurent à l'état ci-dessus sont:

Loyers de voies et de matériel	\$ 696,285	\$ 699,844
Intérêts sur la dette non consolidée	316,282	333,995
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée	731,409	1,497,123
Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public	24,019,158	24,302,651
Intérêts sur les prêts de l'État	21,658,849	21,798,283
TOTAL	\$ 47,421,983	\$ 48,631,896

RECETTES D'EXPLOITATION

	1950	1949
Marchandises	\$438,674,682	\$388,730,693
Reduction des taux dans les Provinces Maritimes (20%)	7,104,322	5,693,770
Voyageurs	39,889,206	43,287,240
Bagages	150,108	172,491
Wagons-lits	3,423,774	3,701,623
Wagons-salons	355,747	375,760
Postes	7,984,695	5,085,328
Agence ferroviaire de messageries	417,081	320,435
Messageries	25,806,125	26,058,544
Autres trains de voyageurs	15,885	17,082
Lait	487,891	516,326
Aiguillage	4,867,516	4,441,650
Transbordements par eau	1,564,583	1,408,748
Wagons-restaurants et buffets	2,754,600	3,008,053
Restaurants	288,855	303,175
Privilèges de gares, trains et bateaux	359,860	397,968
Consigne	63,190	79,497
Emmagasinage—Marchandises	202,777	214,702
Emmagasinage—Bagages	43,418	52,065
Surestarie	1,376,102	1,284,441
Commissions des télégraphes (E.-U.)	9,190	9,312
Systèmes de communication	10,556,435	9,245,655
Élévateurs à grain	647,647	558,454
Loyers d'édifices et autres propriétés	968,166	947,629
Divers	5,105,823	4,094,861
Exploitations en commun—Crédit	842,562	846,144
Exploitations en commun—Débit	129,659	128,260
	<u>\$553,831,581</u>	<u>\$500,723,386</u>

FRAIS D'EXPLOITATION

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS

	1950	1949
Surintendance	\$ 6,025,974	\$ 5,916,020
Entretien de l'infrastructure	11,762,480	11,798,468
Tunnels et passages souterrains	128,318	278,921
Ponts, estacades et ponceaux	3,821,502	4,632,641
Traverses	10,045,214	9,987,720
Rails	7,779,174	6,947,780
Autres matériaux pour la voie	5,807,490	5,425,044
Ballast	1,608,015	1,463,274
Pose de rails et revêtement	23,785,402	23,145,492
Clôtures, protections contre la neige et signaux	1,008,086	1,192,849
Stations et bureaux	3,908,771	3,954,335
Édifices sur l'emprise	560,322	480,234
Postes d'alimentation d'eau	869,998	722,152
Postes à combustible	393,072	403,613
Ateliers et remises à locomotives	2,923,431	3,002,250
Élévateurs à grain	72,411	85,740
Entrepôts	1,882	2,578
Quais et docks	266,064	296,701
Systèmes de communication	4,655,839	4,157,384
Signaux et enclenchements	1,702,624	1,667,655
Usines génératrices	23,324	34,454
Réseaux de transport d'énergie	361,438	311,041
Constructions diverses	7,803	10,858
Propriété de la voie—Dépréciation—Lignes aux États-Unis	936,199	921,508
Propriété de la voie—Retraits	2,441,980	2,160,389
Entretien différé—Crédit	9,000,000	8,000,000
Machines pour la chaussée	1,228,840	1,187,804
Démantèlement	247,325	224,807
Petits outils et accessoires	1,587,323	1,431,656
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable	4,847,832	3,756,475
Améliorations publiques—Entretien	618,881	599,253
Accidents aux personnes	843,036	800,960
Assurance	265,284	29,534
Impressions et papeterie	101,317	97,201
Autres frais	23,747	26,432
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun—Débit	1,362,143	1,245,385
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun—Crédit	2,301,474	2,063,718
Droits de passage	61,368	67,661
	<u>\$ 90,782,435</u>	<u>\$ 88,402,551</u>

RECETTES D'EXPLOITATION—*Suite*

ENTRETIEN DU MATÉRIEL

	1950	1949
Surintendance	\$ 2,521,749	\$ 2,362,299
Machines d'atelier—Réparations	3,467,355	3,597,618
Machines d'usines génératrices—Réparations	250,671	214,484
Retraits de machinerie	221,717	341,909
Dépréciation de machinerie—Lignes aux États-Unis	73,566	72,542
Démantèlement de machines réformées	12,295	7,902
Locomotives à vapeur—Réparations	33,144,615	31,868,175
Autres locomotives—Réparations	1,485,400	1,110,402
Wagons de marchandises—Réparations	31,390,144	28,438,073
Voitures de voyageurs—Réparations	14,168,444	13,407,738
Matériel flottant—Réparations	1,477,177	945,449
Matériel de service—Réparations	3,362,870	3,010,661
Matériel des messageries—Réparations	303,930	285,054
Matériel divers—Réparations	254,671	247,021
Matériel divers—Retraits	8,865	16,487
Démantèlement de matériel réformé	175,942	208,899
Matériel—Dépréciation	20,544,446	19,585,633
Matériel des messageries—Dépréciation	167,181	190,961
Accidents aux personnes	644,945	702,324
Assurance	342,071	53,066
Impressions et papeterie	87,598	85,524
Autres frais	38,822	79,986
Entretien du matériel utilisé en commun—Débit	301,198	338,399
Entretien du matériel utilisé en commun—Crédit	279,467	254,469
	\$114,166,205	\$106,916,137

CIRCULATION

Surintendance	\$ 3,096,560	\$ 3,008,156
Agences extérieures	3,816,627	3,793,971
Publicité	1,247,466	1,061,606
Associations de circulation	171,956	177,187
Impressions et papeterie	567,834	534,052
Industrie et développement	304,376	284,817
Colonisation et agriculture	248,897	245,869
	\$ 9,453,716	\$ 9,105,658

TRANSPORT

Surintendance	\$ 5,398,288	\$ 5,262,582
Ordonnance des trains	2,985,174	2,923,421
Personnel des stations	33,362,761	33,305,178
Bureaux de pesage, d'inspection et de surestaries	147,800	142,005
Quais à charbon et minéral	98,174	48,559
Fournitures et frais des stations	2,656,899	2,655,648
Chefs et commis des gares	6,934,438	6,582,237
Conducteurs et serre-freins des gares	12,737,901	11,856,363
Préposés aux signaux et aiguilles des gares	1,217,132	1,203,313
Mécaniciens de locomotives des gares	6,297,270	6,294,695
Wattmen des gares	2,766,169	2,087,127
Combustible pour locomotives de manœuvre	7,905,981	7,830,278
Force motrice pour manœuvre en gares—Produite	28,469	19,379
Force motrice pour manœuvre en gares—Achetée	101,577	82,873
Eau pour locomotives de manœuvre	207,687	214,686
Lubrifiant pour locomotives de manœuvre	145,177	135,436
Autres fournitures pour locomotives de manœuvre	94,190	96,112
Frais des remises à locomotives—Gares	2,815,396	2,893,868
Fournitures et frais de gares	287,907	265,201
Exploitation en commun des gares et terminus—Débit	2,157,950	2,193,909
Exploitation en commun des gares et terminus—Crédit	2,356,758	2,314,995
Mécaniciens des trains	19,765,929	19,726,772
Wattmen des trains	1,089,590	867,417
Combustible pour locomotives des trains	47,213,248	47,249,322
Force motrice pour trains—Produite	13,562	5,286
Force motrice pour trains—Achetée	84,964	73,456
Eau pour locomotives des trains	1,728,524	1,774,505
Lubrifiant pour locomotives des trains	842,327	870,832
Autres fournitures pour locomotives des trains	495,955	469,888

TRANSPORT—(Suite)

	1950	1949
Frais des remises à locomotives des trains	8,902,996	8,532,258
Employés des trains	24,433,996	23,890,490
Fournitures et frais des trains	15,513,838	15,405,952
Exploitation des wagons-lits	2,647,750	2,734,558
Manœuvre des signaux et enclenchements	755,753	770,251
Protection des passages à niveau	1,230,351	1,183,041
Exploitation des ponts mobiles	223,310	212,852
Exploitation du système de communication	8,701,924	8,258,946
Exploitation du matériel flottant	4,373,106	3,556,679
Service des messageries	16,750,847	16,302,050
Impressions et papeterie	1,027,786	1,064,057
Autres frais	1,868,155	1,886,828
Exploitation en commun de voies et propriétés—Débit	1,439,623	1,389,854
Exploitation en commun de voies et propriétés—Crédit	599,109	612,387
Assurance	284,872	18,513
Déblayage des accidents	614,286	607,159
Dommages à la propriété	108,737	308,559
Dommages aux bestiaux sur l'emprise	89,170	77,146
Pertes et dommages—Marchandises	2,690,351	3,292,634
Pertes et dommages—Bagages	18,205	5,435
Accidents aux personnes	2,446,476	2,015,289
	<u>\$250,748,104</u>	<u>\$245,715,517</u>

DIVERS

Services des wagons-restaurants et buffets	\$ 4,062,216	\$ 4,218,483
Restaurants	308,086	294,436
Élévateurs à grain	202,220	191,072
Autres exploitations	500,765	711,124
Diverses exploitations en commun—Débit	335,701	346,668
	<u>\$ 5,408,988</u>	<u>\$ 5,761,783</u>

GÉNÉRAUX

Appointements et frais du haut personnel	\$ 730,027	\$ 632,212
Appointements et frais du personnel subalterne	9,000,732	8,876,678
Fournitures et frais du bureau-chef	579,128	500,569
Contentieux	576,347	551,079
Service des secours	42,500	42,500
Pensions	11,802,098	11,296,839
Impressions et papeterie	385,148	369,507
Frais d'évaluation	12,271	17,299
Autres frais	217,357	226,767
Propriétés en commun, en général—Débit	106,754	100,770
Propriétés en commun, en général—Crédit	14,731	14,296
	<u>\$ 23,437,631</u>	<u>\$ 22,600,014</u>

CAPITALISATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	Année 1950	Solde au 31déc. 1950	P. 100 du Total
PART D'INTÉRÊT.*			
Part de Propriétaire—État:			
Capital-actions, Canadian National Railways Company	Aucun changement	\$ 18,000,000	
Capital-actions, Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada	Aucun changement	378,518,135	
Immobilisations de l'État pour Chemins de fer du gouvernement canadien	\$ 1,946,933	379,877,514	
		<hr/>	
		\$ 776,395,649	35.7%
CAPITAL EMPRUNTÉ:			
Dette consolidée détenue par le public	\$34,164,321	\$ 659,030,241	
Prêts de l'État	3,813,648	739,847,514	
		<hr/>	
		\$1,398,877,755	64.3%
		<hr/>	
		\$2,175,273,404	100.0%
		<hr/>	

* Sauf actions de filiales détenues par le public—\$4,520,890.

IMPORTANT PASSIFS ÉVENTUELS

THE DETROIT & TOLEDO SHORE LINE RAILROAD COMPANY:

Assumé par le Grand Trunk Western Railroad Company en garantie conjointe et collatérale par endossement du principal et des intérêts de 3 millions de dollars First Mortgage 4 p. 100—50 Year Gold Bonds, échéance 1953.

THE TOLEDO TERMINAL RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company quant à \$5,800,000 First Mortgage 4½%—50 Year Gold Bonds, échéance 1957. La garantie, collatérale sans être conjointe, porte sur les intérêts seulement. La quote-part du Grand Trunk Western est de 9.68%.

CHICAGO & WESTERN INDIANA RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Company en vertu du bail conjoint supplémentaire en date du 1^{er} juillet 1902, entre la Grand Trunk Western Railway Company et quatre autres compagnies co-propriétaires. L'obligation comporte le remboursement du capital-obligations à l'échéance, et le paiement de l'intérêt aux dates fixées sous forme de loyer annuel. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième des obligations émises pour la propriété "en commun" et du plein montant des obligations émises pour sa propriété "exclusive". Les obligations consistent en Consolidated Mortgage 50 Year 4% Bonds, échéance 1952, et leur montant en circulation au 31 décembre 1950 s'élevait à:

Émission pour propriété "en commun"	*\$39,973,019
Émission pour propriété "exclusive"	252,535

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu du bail conjoint supplémentaire en date du 1^{er} mars 1936, entre le Grand Trunk Western Railroad Company et autres compagnies co-propriétaires. L'obligation consiste à verser, sous forme de loyer, à un fonds d'amortissement, des montants suffisants pour rembourser l'émission à l'échéance et servir régulièrement l'intérêt. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième tant que chacun des quatre autres co-locataires tient ses engagements. Les obligations consistent en First and Refunding Mortgage 4¼% Séries "D" Sinking Fund Bonds, échéance 1962, et le montant en cours au 31 décembre 1950 est de \$13,747,000.

PLAN DE PENSION C.N.R.:

Une réserve a été constituée pour les contrats en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935, mais non pour les pensions conditionnellement prévues par ce plan ou les plans antérieurs sans engagement contractuel.

IMMOBILISATIONS

Déboursés en 1950

VOIE:

Nouvelles lignes construites	\$ 79,664	
Lignes abandonnées	528,614	
Rails et boulons	1,914,807	
Sellettes et ancrés	2,403,382	
Ballast	442,839	
Grandes gares à marchandises	1,250,518	
Voies de gares et de garage	1,661,260	
Appareils de construction de la chaussée	889,226	
Ponts, estacades et ponceaux	1,078,588	
Tunnels	215,705	
Protection des passages à niveau	1,217,542	
Postes d'alimentation d'eau	110,686	
Ateliers, remises à locomotives et machinerie	1,854,120	
Quais et docks	155,620	
Signaux automatiques et enclenchements	335,452	
Système de communication	2,803,321	
Terrains	215,995	
Édifices et fournitures du service des magasins	214,373	
Frais généraux	895,866	\$17,560,758

MATÉRIEL:

Construction ou acquisition de matériel roulant	\$21,362,780	
Retraits de matériel roulant	4,955,201	
Améliorations générales au matériel	3,307,230	
Transformations de matériel	729,024	
Matériel des messageries et divers	357,709	20,801,542

HÔTELS

.....		907,542
-------	--	---------

PROPRIÉTÉS EXPLOITÉES SÉPARÉMENT

1,248,096

DÉPENSES NETTES POUR ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS EN 1950

\$38,022,056

Solde au 1 ^{er} janvier 1950	\$2,186,133,738	
Dépenses nettes pour additions et améliorations au cours de l'année	38,022,056	
Immobilisations de l'État dans les chemins de fer du		
gouvernement canadien:		
Achat des S.S. "Bar Haven" et "Springdale	\$1,466,933	
Achat du chemin de fer de Témiscouata	480,000	1,946,933
Solde au 31 décembre 1950	\$2,226,102,727	

PRÊT DE L'ÉTAT

	Montant en cours au 31 déc. 1950	Intérêts cours 1950	Taux moyen d'intérêt
Prêts pour rapatriements de titres du Royaume-Uni..	\$391,451,275	\$13,700,577	3.50%
Prêts pour amortissement	276,104,887	6,416,056	2.32%
Prêts pour achat de matériel	30,589,783	823,762	2.55%
Prêts pour placement dans les Lignes aériennes			
Trans-Canada	19,043,022	571,290	3.00%
Prêts pour immobilisations	5,886,566	147,164	2.50%
Chemins de fer du gouvernement canadien—			
Capital d'exploitation en 1923	16,771,981	—	—
	<u>\$739,847,514</u>	<u>\$21,658,849</u>	<u>2.92%</u>

DETTE CONSOLIDÉE—PRINCIPAL ET INTÉRÊTS

NOM DES VALEURS	Compagnies	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1950	Intérêts courus 1950
GARANTIES PAR L'ÉTAT:					
5% Perpetual Debenture Stock.....	G.T.R.	1875 à 1883	Perpétuelles	\$ 1,016,092	\$ 50,804
5% G.W. Perp. Debtr. Stock and Bonds.....	G.T.R.	1858 à 1876	Perpétuelles	499,709	24,985
4% Perpetual Debenture Stock.....	G.T.R.	1883 à 1918	Perpétuelles	5,446,491	217,753
4% Nor. Rly. Perpetual Debtr. Stock.....	G.T.R.	Juil. 31, 1884	Perpétuelles	22,591	904
3% 1st Mortgage Bonds.....	G.T.P.	Juil. 1, 1905	Jan. 1, 1962	26,465,130	793,954
4% Sterling Bonds.....	G.T.P.	Juil. 1, 1914	Jan. 1, 1962	7,999,074	319,963
3% 1st. Mortgage Debenture Stock.....	Can. Nor.	Juil. 29, 1903	Jui. 10, 1953	1,162,768	34,883
3% 1st. Mortgage Debenture Stock.....	Can. Nor.	Mars 19, 1910	Juil. 20, 1958	5,636,507	197,278
3% 1st. Mortgage Debenture Stock.....	C.N.A.	Mars 22, 1911	Mai 4, 1960	550,727	19,275
3% 1st. Mortgage Debenture Stock.....	C.N.O.	Déc. 8, 1911	Mai 19, 1961	3,597,518	125,913
5% 30 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.	Fév. 1, 1924	Fév. 1, 1954	50,000,000	2,500,000
4% 30 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Can. Nat.	Juil. 1, 1927	Juil. 1, 1957	64,136,000	2,886,120
4% 25 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Can. Nat.	Juin 15, 1930	Juin 15, 1955	48,496,000	2,303,560
4% 25 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Can. Nat.	Fév. 1, 1931	Fév. 1, 1956	67,368,000	3,031,560
4% 20 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Can. Nat.	Sept. 1, 1931	Sept. 1, 1951	48,022,000	2,160,990
3% 20 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.	Jan. 15, 1939	Jan. 15, 1959	35,000,000	1,050,000
2% 20 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.	Jan. 2, 1947	Jan. 2, 1967	50,000,000	1,375,000
3% 17 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.	Jan. 3, 1949	Jan. 3, 1966	35,000,000	1,050,000
2% 20 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.	Sept. 15, 1949	Sept. 15, 1969	70,000,000	2,012,500
2% 21 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.	Jan. 16, 1950	Jan. 16, 1971	40,000,000	1,073,727
2% Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.	Juin 15, 1950	Juin 15, 1975	6,000,000	83,417
Total.....				\$ 566,418,607	\$ 21,312,586
ÉMISSIONS TRUST DU MATÉRIEL:					
2% Série "P".....	Can. Nat.	Sept. 15, 1938	Série 15, 9, '53	\$ 1,600,000	\$ 53,739
2% "G.T.W.".....	G.T.W.	Juin 1, 1941	Série 1, 6, '51	284,000	16,567
2% "R".....	Can. Nat.	Déc. 1, 1947	Série 1, 12, '57	3,920,000	88,667
2% "S".....	Can. Nat.	Mars 15, 1948	Série 15, 3, '58	22,400,000	488,396
2% "T".....	Can. Nat.	Nov. 1, 1948	Série 1, 11, '58	17,200,000	415,219
2% "U".....	Can. Nat.	Mars 15, 1950	Série 15, 3, '60	20,900,000	368,382
Total.....				\$ 66,304,000	\$ 1,430,970

AUTRES ÉMISSIONS:

4%	Canada Atlantic 1st. Mtge. Bonds.....	G.T.R.	Jan. 1, 1905	Jan. 1, 1955	\$ 9,947,934	\$ 397,918
4%	1st. Mortgage Bonds.....	Pem. Sou.	Sept. 1, 1906	Sept. 1, 1956	150,000	6,000
4%	2nd. Mtge. Bonds, Prairie "A".....	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	3,574,530	142,981
4%	2nd Mtge. Bonds, Mountain "B".....	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	3,144,906	125,796
4%	1st. Mtge. Bonds, "Lake Superior".....	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	2,152,008	86,080
4%	Perpetual Cons. Debenture Stock.....	Can. Nor.	1903 à 1912	Perpétuelles	3,992,930	159,717
4%	Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.O.	Juin 21, 1909	Perpétuelles	889,597	35,584
4%	Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.Q.	Oct. 1906	Perpétuelles	465,545	18,622
4%	1st. Mtge. Perp. Debenture Stock.....	Q. & L. St. J.	Juin 1, 1912	Perpétuelles	285,342	11,414
4½%	1st. Mortgage Series "A" Bonds.....	G.T.W.	Jan. 1, 1930	Jan. 1, 1980	400,000	18,000
5%	Dettes envers la Province de N.B.....	Can. Nat.	Sept. 3, 1929	Nov. 15, 1958	380,023	19,001
2½%	Registered Instalment Notes.....	Nfld. Rly.	1941 à 1944	Série 1, 3, '57	924,819	24,689
	Intérêts sur les valeurs à échéance durant 1950.....				—	229,800
	Total.....				\$ 26,307,634	\$ 1,275,602
	Total de la dette d'après le bilan.....				\$ 659,030,241	\$ 24,019,158

Dans le montant ci-dessus sont compris \$15,047,991 de valeurs au pair du réseau gardées aux fonds et comptes spéciaux.

Ces obligations sont comptées en monnaie canadienne. La monnaie anglaise ou américaine est convertie au pair du change.

Cette liste ne comprend pas les valeurs dans le trésor du Réseau ni celles détenues par le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, ou par l'État en garantie collatérale.

FINANCE

Année 1950

DETTE CONSOLIDÉE—Nouvelles émissions

Obligations garanties de la Canadian National Railway Company, 2 $\frac{7}{8}$ %, 21 ans, échéant le 16 janvier 1971	\$40,000,000	
Obligations garanties de la Canadian National Railway Company, 2 $\frac{3}{4}$ %, échéant le 15 juin 1975	6,000,000	
Certificats du trust du matériel, Séries "U" 1950, 2 $\frac{1}{4}$ %, échéant par séries jusqu'au 15 mars 1960	22,000,000	\$68,000,000

DETTE CONSOLIDÉE—Remboursements

Obligations-or garanties de la Canadian National Railway Company, 5%, 40 ans, échéant le 1 ^{er} février 1970, rachetées le 1 ^{er} février 1950, à 105—au pair	\$17,338,000	
Obligations 1 ^{re} hypothèque de la Canadian Northern Pacific Railway Company, 4%, échues le 2 avril 1950	797,082	
Obligations de la Canadian Northern Pacific Railway Company Terminal, 4 $\frac{1}{2}$ %, échues le 2 avril 1950	1,152,763	
Obligations 1 ^{re} hypothèque de la Grand Trunk Western Railway Company, 4%, échues le 1 ^{er} juillet 1950	6,527,336	
Obligations-or 1 ^{re} hypothèque de la Montreal & Province Line Railway Company, 4%, échues le 1 ^{er} octobre 1950	200,000	
Paiements annuels de principal aux trusts du matériel	7,678,000	
Registered Instalment Notes du Newfoundland Railway, 2 $\frac{1}{2}$ %	142,206	
Rapatriement de titres	292	33,835,679
Augmentation de la dette consolidée		\$34,164,321

PRÊTS DE L'ÉTAT—Nouveaux

Pour le rapatriement de titres détenus en Grande-Bretagne	\$	6,543
---	----	-------

PRÊTS DE L'ÉTAT—Remboursés

Prêts pour nouveau matériel roulant	\$ 3,819,191	
Prêts pour amortissement de la dette	1,000	3,820,191
Diminution des prêts de l'État		\$ 3,813,643
Augmentation de la dette au compte capital—1950		\$30,350,673

L'émission de \$40,000,000 d'Obligations garanties de la Canadian National Railway Company 2 $\frac{7}{8}$ %, 21 ans, en date du 16 janvier 1950, a été vendue à 98.83, ce qui coûte à la Compagnie un intérêt annuel de 2.95%. Elle est rachetable à toute date du paiement des intérêts, le ou après le 16 janvier 1966, au pair, sur avis de 30 jours.

L'émission de \$6,000,000 d'Obligations garanties de la Canadian National Railways Company 2 $\frac{3}{4}$ %, en date du 15 juin 1950, a été vendue au prix net de 100.35, ce qui coûte à la Compagnie un intérêt annuel de 2.73%. Elle est rachetable en entier le ou avant le 14 juin 1954, à 2 $\frac{1}{4}$ % de prime ou ensuite jusqu'au 14 juin 1970, à prime variable. Après le 14 juin 1970 et jusqu'à maturité le 15 juin 1975, ces Obligations sont rachetables au pair.

L'émission de \$22,000,000 de Certificats du Trust du matériel, Séries "U" 1950, 2 $\frac{1}{4}$ %, en date du 15 mars 1950, a été faite pour financer environ 75% du matériel nouveau coûtant \$29,581,632. Ces certificats échéant en vingt paiements semi-annuels ont été vendus 99.405, ce qui coûte à la Compagnie un intérêt annuel de 2.37%.

IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES

COMPAGNIES	Montant en cours	Propriété du Réseau au 31 décembre 1950		
		Valeur nominale	Valeur comptable	
ACTIONS:				
The Belt Railway Company of Chicago	\$ 3,120,000	\$ 240,000	\$ 240,000	
Canadian Government Merchant Marine, Limited	800	800	800	
Chicago & Western Indiana Railroad Company	5,000,000	1,000,000	1,000,000	
The Detroit & Toledo Shore Line Rail- road Company	3,000,000	1,500,000	1,500,000	
Detroit Terminal Railroad Company	2,000,000	1,000,000	1,000,000	
Northern Alberta Railways Company ..	12,500,000	6,250,000	6,250,000	
The Public Markets, Limited	1,150,000	575,000	575,000	
Railway Express Agency, Incorporated (sans valeur nominale)	1,000 actions	6 actions	600	
Shawinigan Falls Terminal Railway Company	300,000	150,000	62,500	
The Toronto Terminals Railway Com- pany	500,000	250,000	250,000	
The Toledo Terminal Railroad Company	4,000,000	387,200	387,200	
Trans-Canada Air Lines	25,000,000	25,000,000	25,000,000	
Vancouver Hotel Company Limited	150,000	75,000	75,000	\$36,341,100
OBLIGATIONS:				
Northern Alberta Railways Co. 1st. Mortgage Bonds	\$21,955,000	\$10,977,500	\$10,977,500	
The Toronto Terminals Railways Co. 1st. Mortgage Bonds	25,910,000	12,955,000	12,955,000	23,932,500
AVANCES:				
The Belt Railway Company of Chicago			\$ 8,609	
Chicago & Western Indiana Railroad Company			3,261,811	
Northern Alberta Railways Company			50,000	
Railway Express Agency, Incorporated			173,493	
Shawinigan Falls Terminal Railway Company			32,500	
Vancouver Hotel Company Limited			1,904	3,528,317
Total des immobilisations dans les filiales d'après le bilan				\$63,801,917

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT

N° des
Compagnies

1	*Canadian National Railway Company	\$ 18,000,000
2	Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada	378,518,135
		<u>\$396,518,135</u>

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

ÉMISSIONS DES COMPAGNIES SUIVANTES:		Appartenant à la Cie N°	Capital-Actions Émis	Appartenant au Public
3	Atlantic and St. Lawrence Railroad Company	1	\$ 6,302,340	\$ 12,240
4	The Bay of Quinte Railway Company ...	20	1,395,000	
5	The Bessemer and Barry's Bay Railway Company	20	125,000	
6	The Canadian Express Company	1	1,768,800	
7	Canadian National Electric Railways	20	1,750,000	
8	Canadian National Express Company	21	1,000,000	
9	*Canadian National Railways (France)— francs 30,000,000	1	1,893,574	
10	*Canadian National Realities, Limited	20	40,000	
11	Canadian National Rolling Stock Limited .	1	50,000	
12	*Canadian National Steamship Company, Limited	40	15,000	
13	Canadian National Telegraph Company ...	20	500,000	
14	*Canadian National Transportation, Limited	1	500	
15	The Canadian Northern Alberta Railway Company	20	3,000,000	
16	Canadian Northern Manitoba Railway Company	20	250,000	
17	The Canadian Northern Ontario Railway Company	20	10,000,000	
18	Canadian Northern Pacific Railway Company	20	25,000,000	
19	The Canadian Northern Quebec Railway Company	20	9,550,000	3,849,200
20	The Canadian Northern Railway Company	1	18,000,000	
21	The Canadian Northern Railway Express Company, Limited	20	1,000,000	
22	Canadian Northern Steamships, Limited .	20	2,000,000	
23	Canadian Northern System Terminals (Limited)	20	2,000,000	
24	Canadian Northern Western Railway Company	20	2,000,000	
25	*The Centmont Corporation	28	176,400	
26	Central Counties Railway	1	500,000	12,000
27	The Central Ontario Railway	20	3,331,000	
28	Central Vermont Railway, Inc.	1	10,000,000	
29	Central Vermont Terminal, Inc.	28	5,000	
30	*Central Vermont Transit Corporation ...	25	5,000	
31	Central Vermont Transportation Company	25, 28	200,000	
32	The Champlain and St. Lawrence Railroad Company	1	50,000	
33	*Consolidated Land Corporation	43	64,000	
34	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company	36	2,000,000	
35	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company	36	100,000	
36	Duluth Winnipeg and Pacific Railway Company	20	3,100,000	
37	*Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company	43	200,000	
38	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company	40	200,000	
39	The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited	40	3,000,000	
40	The Grand Trunk Pacific Railway Company	1	24,940,200	

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC (Suite)

ÉMISSIONS DES COMPAGNIES SUIVANTES:		Appartenant à la Cie N ^o	Capital-Actions Émis	Appartenant au Public
41	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company	40	20,000	
42	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company, (Limited)	40	501,000	
43	[Grand Trunk Western Railroad Company] (ordinaires)	1	20,000,000	
	[Grand Trunk Western Railroad Company] (privilegiées)		25,000,000	
44	The Great North Western Telegraph Com- pany of Canada (y compris \$331,500 en garde)	13	373,625	6,825
45	The Halifax and South Western Railway Company	20	1,000,000	
46	*Industrial Land Company	43	1,000	
47	International Bridge Company	1	1,500,000	
48	The James Bay and Eastern Railway Company	20	125,000	
49	The Lake Superior Terminals Company Limited	20	500,000	
50	The Maganetawan River Railway Company	1	30,000	
51	Manitoba Northern Railway Company	1	500,000	
52	The Marmorra Railway and Mining Company	20	128,000	
53	The Minnesota and Manitoba Railroad Company	20	400,000	
54	The Minnesota and Ontario Bridge Company	20	100,000	
55	*Montreal and Southern Counties Railway Company	1	500,000	140,600
56	The Montreal and Vermont Junction Railway Company	28	197,300	
57	*Montreal Fruit & Produce Terminal Company, Limited	1	500	
58	*The Montreal Stock Yards Company	1	350,000	
59	*The Montreal Warehousing Company	1	236,000	10,440
60	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited	20	5,000,000	
61	Muskegon Railway and Navigation Company	43	161,293	
62	*National Terminals of Canada, Limited	1	2,500	
63	National Transcontinental Railway Branch Lines Company	1	500	
64	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company	20	925,000	
65	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company (Limited)	64	100,000	
66	*The Oshawa Railway Company	1	40,000	
67	The Ottawa Terminals Railway Company ..	1	250,000	
68	The Pembroke Southern Railway Company ..	1	107,800	
69	Prince George, Limited	1	10,000	
70	Prince Rupert, Limited	1	10,000	
71	The Quebec and Lake St. John Railway Company	20	4,508,300	489,160
72	The Qu'Appelle, Long Lake and Saskat- chewan Railroad and Steamboat Company	20	201,000	
73	Rail & River Coal Company	1	2,000,000	
74	St. Boniface Western Land Company	20	250,000	
75	The St. Charles and Huron River Railway Company	20	1,000	
76	St. Clair Tunnel Company	1	700,000	
77	*The Thousand Islands Railway Company ..	1	60,000	
78	The United States and Canada Rail Road Company	1	219,400	425
79	Vermont and Province Line Railroad Com- pany	1	200,000	
80	The Winnipeg Land Company Limited	20	100,000	
			<u>\$201,821,632</u>	<u>\$4,520,890</u>

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

INVENTAIRE DU MATÉRIEL

	31 décembre 1949	*Addi- tions durant l'année	Réformes durant l'année	Remodelage durant l'année		31 décembre 1950
				Ajoutés	Réformés	
LOCOMOTIVES:						
Voyageurs-marchandises.....	1,955	7	36	1		1,927
De manœuvre.....	554		7		1	546
Électriques.....	24	3				27
Diesel-électriques.....	148	29				177
Total.....	2,681	39	43	1	1	2,677
MATÉRIEL POUR MARCHANDISES:						
Wagons à marchandises fermés.....	76,442	116	1,004		405	75,149
Wagons-plates-formes.....	5,464	521	66		36	5,883
Wagons à bestiaux.....	3,032		16	119	3	3,132
Wagons à charbon.....	16,598	100	492		89	16,117
Wagons-citernes.....	242		1		10	231
Wagons-frigorifiques.....	4,057		56			4,001
Cambuses.....	1,704	3	28	52		1,731
Autres wagons, service des marchan- dises.....	13	24				37
Total.....	107,552	764	1,663	171	543	106,281
MATÉRIEL POUR VOYAGEURS:						
Voitures de 1re classe.....	1,126	34	28			1,132
Voitures combinées.....	262	5	9	6		264
Wagons-restaurants.....	93					93
Voitures de colons.....	166		2		6	158
Wagons-salons.....	61				1	60
Wagons-cafés.....	27		1			26
Wagons-lits.....	366	20	1		5	380
Wagons-touristes.....	47		4			43
Wagons à bagages et à messageries.....	1,133	53	20			1,166
Wagons-poste.....	55					55
Automotrices.....	28	2	1			29
Autres voitures, services des voya- geurs.....	53	2	1		1	53
Total.....	3,417	116	67	6	13	3,459
MATÉRIEL DE SERVICE:						
Wagons au service de la Compagnie.....	7,769	38	239	379		7,947
MATÉRIEL FLOTTANT:						
Transbordeurs de wagons.....	8					8
Barges.....	6					6
Steamers.....	11	3				14
Remorqueurs.....	5					5
De service.....	3					3

* Comprennent le matériel du c.d.f. du Témiscouata (117 unités) acquis le 1er janvier 1950.

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

	1950	1949
* TRAINS-MILLES:		
Service des marchandises	45,458,577	43,160,657
Service des voyageurs	22,387,001	23,740,378
Total	67,845,578	66,901,035
Service des travaux	1,660,668	1,491,904
Total	69,506,246	68,392,939
* LOCOMOTIVES-MILLES:		
Service des marchandises	48,499,499	45,831,562
Service des voyageurs	22,451,088	23,805,683
Manœuvre des trains—marchandises	3,913,276	3,790,738
—voyageurs	148,239	152,041
Manœuvre en gare —marchandises	16,696,883	15,579,565
—voyageurs	1,678,613	1,707,756
Total	93,387,598	90,867,350
Service des travaux	2,224,277	2,003,049
Total	95,611,875	92,870,399
* WAGONS-MILLES—SERVICE DES MARCHANDISES:		
Wagons chargés	1,225,840,184	1,158,838,514
Wagons vides	530,990,013	500,340,311
Voitures ordinaires et combinées	6,651,117	6,127,545
Wagons-lits, salons et observatoires	410,567	364,712
Wagons-restaurants	34,650	19,667
Autres	8,026,236	7,404,387
Cambuses	44,790,469	42,570,764
Total	1,816,743,236	1,715,665,900
* WAGONS-MILLES—SERVICE DES VOYAGEURS:		
Wagons chargés	687,577	788,212
Wagons vides	82,782	79,981
Voitures ordinaires et combinées	56,183,679	60,709,393
Wagons-lits, salons et observatoires	50,546,895	52,896,982
Wagons-restaurants	8,128,985	8,084,720
Autres	76,286,092	77,933,744
Automotrices	596,160	666,307
Cambuses	753,218	763,775
Total	193,265,388	201,922,214
Wagons-Milles—Total	2,010,008,624	1,917,588,114
Service des travaux	3,627,430	3,232,465
Total	2,013,636,054	1,920,820,579
LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES:	24,188.40	23,902.01
TRAFIC DES MARCHANDISES:		
Tonnes transportées—marchandises productives	81,364,658	76,845,970
Tonnes transportées un mille—marchandises productives	31,988,269,548	30,921,807,529
Recettes des marchandises	\$445,780,004	\$394,424,463
Recette par tonne	\$5.47879	\$5.13266
Recette par tonne-mille	\$0.01394	\$0.01276
Milles par tonne payante	393.15	402.39
Tonnes-mille—Marchandises productives par mille de voie	1,317,500	1,288,376
Tonnes-mille—Toutes les marchandises par mille de voie	1,451,268	1,405,767
*Tonnes-milles brutes des wagons, de leur contenu et des cambuses	77,219,463,322	73,203,829,127
Tonnes-milles nettes de marchandises (productives et improductives)	35,103,861,182	33,600,657,164
*Trains-heures, service des marchandises	2,805,604	2,681,868
TRAFIC DES VOYAGEURS:		
Voyageurs transportés	16,819,857	18,678,371
Voyageurs transportés un mille	1,407,724,037	1,620,839,960
Recette du service des voyageurs	\$39,889,206	\$43,287,240
Recette par voyageur	\$2.37155	\$2.31751
Milles par voyageur payant	83.69	86.78
Recettes par voyageur-mille	\$0.02834	\$0.02671
Voyageur-milles par mille de voie	58,198	67,812
REVENU NET DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER:		
Recette brute par mille de voie	\$22,896.58	\$20,949.01
Frais bruts par mille de voie	\$21,224.52	\$20,716.94
Revenu net de l'exploitation par mille de voie	\$1,672.06	\$232.07

*Le district de Terre-Neuve non compris dans les chiffres pour 1949.

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE

	Année 1950	Année 1949	Augmentation ou diminution	
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Pour- centage
PRODUITS AGRICOLES:				
Blé	4,939,977	5,753,131	813,154	14.13
Maïs	474,822	557,987	83,165	14.90
Avoine	1,116,847	1,342,509	225,662	16.81
Orge	1,000,342	1,171,881	171,539	14.64
Seigle	122,299	180,778	58,479	32.35
Graine de lin	45,771	102,362	56,591	55.29
Autres grains (y compris pois secs, haricots, fèves soya)	188,804	178,209	10,595	5.95
Farine	923,044	918,830	4,214	.46
Autres produits de mouture	1,663,433	1,667,837	4,404	.26
Foin et paille	138,770	130,326	8,444	6.48
Coton	93,001	81,093	11,908	14.68
Pommes (fraîches)	86,892	86,545	347	.40
Autres fruits (frais)	279,946	304,038	24,092	7.92
Pommes de terre	398,191	400,370	2,179	.54
Autres légumes frais	242,692	248,462	5,770	2.32
Autres produits agricoles	785,983	766,211	19,772	2.58
Total	12,500,814	13,890,569	1,389,755	10.01
INDUSTRIE ANIMALE:				
Chevaux	32,775	22,790	9,985	43.81
Bestiaux	275,195	320,044	44,849	14.01
Moutons	8,783	11,642	2,859	24.56
Porcs	122,477	133,801	11,324	8.46
Volailles (vivantes)	278	86	192	223.26
Viandes ou volailles (fraîches ou frigorifiées) ..	210,284	223,876	13,592	6.07
Viandes (fumées ou salées)	35,871	41,094	5,223	12.71
Autres produits de l'industrie des conserves (co- mestibles)	70,147	86,703	16,556	19.10
Œufs	12,139	35,821	23,682	66.11
Beurre	36,578	34,950	1,628	4.66
Fromage	25,772	35,036	9,264	26.44
Laine	33,593	26,701	6,892	25.81
Peaux et cuirs	74,008	86,577	12,569	14.52
Autres produits de l'industrie animale (non co- mestibles)	97,668	82,054	15,614	19.03
Total	1,035,568	1,141,175	105,607	9.25
PRODUITS MINIERES:				
Charbon anthracite	2,543,195	2,308,810	234,385	10.15
Houille grasse	11,339,124	8,918,681	2,420,443	27.14
Charbon presque bitumineux	1,340,030	1,238,632	101,398	8.19
Lignite	723,653	593,040	130,613	22.02
Coke	926,845	797,968	128,877	16.15
Minerais de fer et concentrés	1,374,878	1,275,273	99,605	7.81
Minerais de cuivre et concentrés	236,386	248,205	11,819	4.76
Autres minerais et concentrés	2,598,251	2,359,510	238,741	10.12
Lingots, mattes, etc. (métaux non ferreux)	602,087	556,352	45,735	8.22
Sables et gravier	2,185,148	2,163,794	21,354	.99
Pierre (concassée, brisée, moulue)	2,443,199	2,361,081	82,118	3.48
Ardoise (grosses dimensions)	89,378	139,120	49,742	35.75
Pétrole brut	1,126,383	775,857	350,526	45.18
Asphalte (naturel et sous-produits)	384,877	353,924	30,953	8.75
Sel	457,833	438,754	19,079	4.35
Autres produits miniers (à demi-transformés) ..	2,210,817	1,892,538	318,279	16.82
Total	30,582,084	26,421,539	4,160,545	15.75
PRODUITS FORESTIERS:				
Billes, poteaux, perches, pilotis	601,668	641,144	39,476	6.16
Bois de corde et autre bois de chauffage	257,559	274,551	16,992	6.19
Traverses	47,009	49,434	2,425	4.91
Bois à pâte	4,232,336	4,659,091	426,755	9.16
Bois de sciage et de construction, bois à boîtes et à douves	4,956,332	4,061,996	894,336	22.02
Contre-plaqué	95,003	69,364	25,639	36.96
Autres produits forestiers	317,578	316,918	660	.21
Total	10,507,485	10,072,498	434,987	4.32

PRODUITS MANUFACTURÉS ET DIVERS:

	Année	Année	Augmentation ou	
	1950	1949	diminution	
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Pourcentage
Essence	1,992,205	1,998,091	5,886	·29
Pétrole raffiné et ses sous-produits (moins l'asphalte et l'essence)	1,824,254	1,554,394	269,860	17·36
Sucre	306,022	360,599	54,577	15·14
Fer, en gueuse et en loupe	599,476	454,026	145,450	32·04
Rails et boulons	56,724	66,193	9,469	14·31
Fer et acier (en barre et en feuille, fer à construction et tuyaux de fer)	1,621,418	1,722,369	100,951	5·86
Fonte, machinerie et chaudières	304,410	300,152	4,258	1·42
Ciment	933,373	1,055,321	121,948	11·56
Brique et pierre artificielle	341,498	338,701	2,797	·83
Chaux et plâtre	562,267	519,650	42,617	8·20
Tuyaux d'égout et tuiles à drainage	58,027	53,905	4,122	7·65
Instruments aratoires et véhicules autres que les autos	349,326	393,310	43,984	11·18
Automobiles, camions et accessoires d'autos	2,461,632	1,925,530	536,102	27·84
Articles de ménage et bagages de colons	15,497	17,392	1,895	10·90
Meubles	63,571	54,504	9,067	16·64
Boissons	305,954	368,129	62,175	16·89
Engrais de toutes sortes	995,762	1,122,363	126,601	11·28
Papier à journal	2,082,046	1,931,918	150,128	7·77
Autre papier	370,596	356,079	14,517	4·08
Papier pressé, papier à partition	637,100	513,564	123,536	24·05
Pâte à papier	1,351,377	974,793	376,584	38·63
Poissson (frais, gelé, fumé, etc.)	95,407	1,09,723	14,316	13·05
Conserves (toutes les conserves comestibles)	605,860	592,620	13,240	2·23
Autres produits manufacturés et divers	6,959,614	6,453,670	505,944	7·84
Marchandises (lots brisés)	1,845,291	2,083,193	237,902	11·42
Total	26,738,707	25,320,189	1,418,518	5·60
Grand total	81,364,658	76,845,970	4,518,688	5·88

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1950

PARCOURS EXPLOITÉ

Territoire	Possédées	Louées	Droit de passage	Total
Région de l'Atlantique	* 3,792·08	6·41	82·95	3,881·44
Région Centrale	7,140·09	347·91	27·86	7,515·86
Région de l'Ouest	11,337·74	34·84	92·54	11,465·12
Lignes du Grand Trunk Western	904·35	9·50	60·30	974·15
Lignes du Vermont Central	237·92	125·18	58·73	421·83
Total de la première voie principale	23,412·18	523·84	322·38	24,258·40
Lignes au Canada	22,054·48	216·79	198·96	22,470·23
Lignes aux États-Unis	1,357·70	307·05	123·42	1,788·17

*Comprend les 100·75 milles de voie du chemin de fer de Témiscouata.

LONGUEUR DE TOUTES LES VOIES EXPLOITÉES

Première voie principale	23,412·18	523·18	322·38	24,258·40
Seconde voie principale	1,223·71	9·34	85·42	1,318·47
Troisième voie principale	27·95		3·49	31·44
Quatrième et autres voies principales	10·78		5·09	15·87
Eperons, voies d'évitement et voies de gares	6,062·34	169·07	1,266·87	7,498·28
Total	*30,736·96	702·25	1,683·25	33,122·46

*Comprend 100·75 milles de voie principale et 9·79 milles d'éperons, voies d'évitement, etc. du chemin de fer de Témiscouata.

COMITÉ SESSIONNEL

RÉPARTITION DES RECETTES ET DES FRAIS TOTAUX

	Les recettes d'exploitation ont été appliquées:		Les frais d'exploitation ont été appliqués:	
	1950-%	1949-%	1950-%	1949-%
Employés	53.39	56.82	59.85	59.46
Cumbustible	9.95	11.00	11.16	11.51
Autres frais	25.86	27.74	28.99	29.03
Total des frais d'exploitation ..	89.20	95.56	100.00	100.00
Résidu disponible pour impôts et autres charges	10.80	4.44		
Total	100.00	100.00	100.00	100.00
Entretien de la voie	16.39	17.66	18.38	18.48
Entretien du matériel	20.61	21.35	23.11	22.35
Circulation	1.71	1.82	1.91	1.90
Transport	45.28	49.07	50.76	51.35
Exploitations diverses .....	.98	1.15	1.10	1.20
Frais généraux	4.23	4.51	4.74	4.72
Total des frais d'exploitation ..	89.20	95.56	100.00	100.00

LE PERSONNEL ET SA RÉMUNÉRATION

Année	*Nombre moyen des employés	*Rémunération	Moyenne par employé
1939	78,129	\$122,354,101	\$1,566
1949	111,806	311,041,852	2,782
1950	112,874	318,208,185	2,819

* Comprend les employés du chemin de fer, des messageries et des systèmes de communication. Les employés d'hôtels et de compagnies filiales sont exclus.

SERVICE MONDIAL

Le Canadien National a des bureaux aux États-Unis, en Europe, en Australie et en Nouvelle-Zélande, qui rendent de grands services et renseignent sur la Compagnie et le Canada en général. Voici la liste des principaux bureaux:

ÉTATS-UNIS

Battle Creek	Mich.
Birmingham	Ala.
Boston	Mass.
Buffalo	N.-Y.
Cedar Rapids	Iowa.
Chicago	Ill.
Cincinnati	Ohio.
Cleveland	Ohio.
*Détroit	Mich.
Flint	Mich.
Grand Rapids	Mich.
Kansas City	Mo.
Los Angeles	Cal.
Mason City	Iowa.
Memphis	Tenn.
Milwaukee	Wis.
Minneapolis	Minn.
New Haven	Conn.
Nouvelle-Orléans	La.
*New-York	N.-Y.
Omaha	Neb.
Philadelphie	Pa.
Pittsburgh	Pa.

Portland	Me.
Portland	Ore.
St. Albans	Vt.
St. Louis	Mo.
St. Paul	Minn.
Saginaw	Mich.
San Francisco	Cal.
Seattle	Wash.
South Bend	Ind.
Toledo	Ohio.
Tulsa	Okla.
Washington	D.C.

EUROPE

Anvers	Belgique
Glasgow	Écosse
Liverpool	Angleterre
*Londres	Angleterre
Paris	France
Southampton	Angleterre

AUSTRALIE ET

NOUVELLE-ZÉLANDE

Melbourne	Australie
Sydney	Australie
Wellington	Nouvelle-Zélande

*Un représentant du service de développement industriel y est stationné.

Monsieur le président, cet exposé termine, je crois, la présentation du rapport.

Le PRÉSIDENT: Pour que le compte rendu soit complet, le Comité est-il d'avis d'y faire figurer les états financiers et toutes les données statistiques que renferme le rapport, de la page 24 à la fin?

M. FULTON: Je crois, monsieur le président, que nous avons l'habitude, par le passé, d'aborder le rapport page par page et à mesure que nous en venons à chaque partie, d'inclure celle-ci dans les témoignages de sorte qu'elle y figure avec la discussion qui peut suivre.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien, si vous préférez cette façon de procéder.

M. MUTCH: Tel a peut-être été l'usage, mais je ne crois pas que cela crée le moindre précédent.

Le PRÉSIDENT: Je pensais simplement que le fait de rassembler tous les renseignements statistiques en un seul endroit faciliterait la tâche de ceux qui désirent en obtenir. Voulez-vous que nous adoptions cette méthode, M. Fulton?

M. FULTON: Oui. Je voulais seulement faire remarquer que nous procédions autrement par le passé, mais je n'ai pas l'intention d'argumenter là-dessus. Il ne me paraît pas important que nous adoptions une méthode ou une autre.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Ceux qui désirent voir paraître ces données immédiatement après le compte rendu voudraient-ils le signifier? Ceux qui s'y opposent?

Adopté.

Le Comité désire-t-il que nous abordions l'étude du rapport à la page 6 et que la discussion s'étende à tout un article à la fois, commençant par le "Sommaire de l'exploitation" pour se poursuivre avec les questions exposées sous les sous-titres, notamment "tarifs-marchandises" et "volume du trafic ferroviaire"? Nous procéderions de cette façon par la suite.

M. FULTON: J'approuve cette méthode, mais je voudrais auparavant poser une question relativement à la page 3. Si M. Gordon ne possède pas dans le moment les renseignements voulus, il pourrait nous les fournir plus tard. Je désire savoir à quelle date ont été nommés les membres du conseil d'administration.

M. GORDON: Je ne crois pas être en mesure de vous fournir ces renseignements dans le moment, mais je pourrais vous les faire tenir bien volontiers.

Le PRÉSIDENT: Commençons à la page 6 avec le "Sommaire de l'exploitation, taux de marchandises".

M. CARTER: Je remarque qu'au chapitre "des impôts, de la location de matériel et autres comptes de revenus", le montant pour 1950 est inférieur à celui de 1949.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'on peut trouver une explication de ce fait à la page 9.

M. CARTER: Il se peut qu'on en donne une dans le rapport, mais elle m'a échappé.

M. GORDON: On signale à la page 9 du rapport que le débit net de ces comptes accuse une réduction de \$1,169,015. Et il est dit:

"Un plus grand emploi de wagons de marchandises étrangers a coûté à la Compagnie \$1,936,957."

Ce qui vous intéresse réellement, ce sont probablement les données exposées à la page 9 sous la rubrique "Autres comptes de revenus". Cette différence entre le coût des wagons de marchandises moins ce que nous avons déboursé pour recouvrer les primes sur les escomptes non amortis, etc. vous donnera la différence entre ces deux chiffres.

M. FULTON: Puis-je proposer que nous revenions aux pages 4 et 5 qui renferment une intéressante lettre d'introduction du président. Il y fait certains commentaires au sujet desquels je voudrais poser quelques questions.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que nous en étudions chaque paragraphe, ou que nous la considérions dans son ensemble?

M. FULTON: Je crois que nous pourrions nous en tenir à une étude d'ensemble, monsieur le président.

M. GILLIS: Je pense qu'il serait préférable d'aborder un paragraphe à la fois, monsieur le président. Nous épargnerions du temps en évitant les redites inutiles.

M. MUTCH: J'aurais également certaines observations à faire au sujet de cette lettre. J'allais demander s'il était préférable de l'analyser ou d'en signaler certains points à mesure que l'étude du rapport général nous en fournira l'occasion. Je crois que cette lettre peut nous fournir à peu près tous les sujets de discussion que nous nous proposons et c'est une question de savoir si nous pouvons nous permettre de les aborder deux fois. J'ai deux ou trois questions à poser à propos de cette lettre, mais il m'est indifférent de les poser maintenant ou plus tard.

Le PRÉSIDENT: Je crois que toute la question pourrait être discutée à propos de la lettre, et c'est pourquoi j'ai proposé que nous analysons d'abord le rapport, comme nous l'avons fait par les années passées. L'expérience que j'ai acquise me fait hésiter à modifier la procédure actuelle sans un motif sérieux.

M. MUTCH: Je suggérerais d'étudier les questions que soulève cette lettre lorsque nous en viendrons aux articles pertinents du rapport.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon pourrait peut-être ajouter ici quelques mots.

M. GORDON: Comme je l'ai dit dans mes remarques préliminaires, monsieur le président, la lettre d'introduction est destinée à servir de thème à des commentaires généraux sur les problèmes relatifs à la direction et au programme, dont l'exposé ne cadrerait pas avec l'analyse de l'activité de 1950. C'est pourquoi, je soumetts respectueusement l'avis que si votre question a trait à un problème concernant le rapport de 1950, il ne serait pas opportun de l'étudier à propos de la lettre d'introduction; mais si elle concerne le programme général et non l'activité de 1950, nous épargnerions du temps en l'examinant dans le cadre de cette lettre. Mais je n'exprime ici qu'une simple opinion.

Le PRÉSIDENT: Étant donné ce que vient de nous dire M. Gordon, le Comité désire-t-il que nous étudions d'abord l'exposé des faits et que nous réservions pour la fin les questions générales relatives au rapport, lorsque nous nous serons familiarisés avec les détails?

M. CARTER: Je me demande si nous n'irions pas plus vite en remettant l'étude des pages 4 et 5 après l'examen de la lettre.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que j'ai proposé. Commençons par le "Sommaire de l'exploitation, taux de marchandises".

M. MUTCH: A la condition que nous revenions à la lettre après, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Sûrement.

M. FRASER: Au sujet de l'article "Impôts, location de matériel et autres comptes de revenus", de quels impôts s'agit-il et à quel domaine s'étendent-ils?

M. GORDON: Ils ont trait aux propriétés et à d'autres taxes. Je vous donnerai des détails dans un moment. Ils comprennent des item tels que l'assurance-chômage, les contributions indirectes, ainsi que les taxes municipi-

pales imposées dans un certain nombre de villes canadiennes. Ils incluent également les impôts payables au gouvernement des États-Unis, où nous sommes soumis à l'impôt sur le revenu.

M. FRASER: Ce serait le cas lorsque le réseau a des ramifications aux États-Unis?

M. GORDON: Oui, en particulier le *Grand Trunk Western* et le *Central Vermont*. Ils incluent les paiements que nous effectuons en vertu de la loi dite *Railroad Retirement Tax Act* en vigueur aux États-Unis et pour les fins de l'assurance-chômage ainsi que certains impôts que nous versons aux divers États américains où nous exploitons des lignes ferroviaires.

M. FRASER: Ces impôts sont-ils très élevés?

M. GORDON: En 1950, ils se sont chiffrés en tout à \$1,163,659.

M. FRASER: Est-ce dans l'État de Michigan?

M. GORDON: Les États de Michigan, d'Illinois et du Wisconsin sont les principaux; nous versons de légers montants à l'État d'Indiana.

M. FRASER: Mais vous y effectuez le transport de marchandises aller et retour?

M. GORDON: Nous ne faisons que traverser ces États. Nous ne payons pas un impôt très élevé à l'Indiana.

M. FRASER: Dans la "location de matériel", il s'agit de wagons à marchandises américains, n'est-ce pas M. Gordon?

M. GORDON: Oui.

M. FRASER: Quels seraient les loyers exigés pour la location de nos wagons aux États-Unis? Ces loyers seraient-ils portés à un compte différent? Figurent-ils dans un compte d'autre part?

M. GORDON: M. Gracey pourra peut-être répondre à cette question.

M. GRACEY: Le chiffre qui est donné constitue la différence nette entre les frais d'exploitation de notre réseau et ceux des lignes étrangères.

M. FRASER: Vous avez un compte d'autre part?

M. GRACEY: Oui.

M. FRASER: Vous leur devez plus qu'ils ne vous doivent?

M. GRACEY: C'était la situation en 1950.

M. FRASER: Vos taux de location sont-ils les mêmes?

M. GRACEY: Oui, il y a un taux uniforme pour la location de fourgons à marchandises.

M. FRASER: Mais il n'est pas le même pour les wagons à voyageurs?

M. GRACEY: Oui, mais il y a très peu d'échanges entre les lignes étrangères.

M. FRASER: Existe-t-il une différence à cet égard entre les wagons en bois et les wagons en acier?

M. GRACEY: Non. C'est un taux quotidien. Il y a certaines exceptions pour les wagons dont le service est calculé en milles, tels les wagons-citernes et d'autres.

M. GORDON: Le taux quotidien a été majoré à partir de novembre 1949, mais ce relèvement s'applique au Canada aussi bien qu'aux États-Unis.

M. FRASER: Lorsque les wagons sont stationnés sur une voie d'évitement aux États-Unis, continuez-vous de percevoir un loyer à leur égard?

M. GRACEY: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Me serait-il permis d'ajouter quelques questions à celles de M. Fraser? Il y a un débit net quant à la location de ces wagons. C'est seulement un chiffre composé qui apparaît dans l'état financier.

M. GRACEY: Le débit net est indiqué à la page 26 du rapport.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FRASER: A quel poste figure-t-il?

M. GRACEY: A "location de matériel, débit net".

M. GORDON: Il s'élève à \$7,209,310. Vous le trouverez sous le titre "Revenu net d'exploitation". A la suite du poste consacré aux impôts, vous pourrez lire "Location de matériel—débit net, \$7,209,310".

M. GRACEY: Ce chiffre total comprend également certains montants moins élevés affectés à la location de matériel. Je puis vous donner un état détaillé, si vous le désirez.

M. FRASER: Non, mais il existe une différence entre les montants payés au Canada et ceux que la compagnie verserait aux États-Unis. Le prix est-il le même au Canada?

M. GRACEY: Oui.

M. GORDON: Voulez-vous prendre connaissance de ces chiffres?

M. FRASER: Oui.

M. GRACEY: Le montant versé par les lignes canadiennes aux lignes étrangères a été de \$13,057,786; nous avons payé aux États-Unis \$7,196,500, ce qui donne un total de \$20,254,286.

Maintenant, vous voudrez sans doute connaître les montants perçus d'autres lignes.

M. FRASER: Je suppose que vous pouvez nous en donner le détail.

M. GRACEY: Oui.

M. GORDON: Vous feriez mieux de lui communiquer les montants qui figurent sous le titre "Reçu".

M. GRACEY: Montants reçus d'autres lignes: lignes canadiennes: \$12,622, 168; lignes des États-Unis: \$4,919,046, soit au total \$17,541,214.

M. FRASER: Je vous remercie.

M. GRACEY: Nous avons en outre effectué des versements à des sociétés ferroviaires privées, telles les compagnies pétrolières et les compagnies qui possèdent leurs propres wagons-frigorifiques.

M. FRASER: Il s'agirait de réseaux ou de compagnies qui possèdent leurs propres wagons?

M. GRACEY: C'est exact, monsieur.

M. FRASER: En fait vous louez des wagons ou des wagons-citernes de ces compagnies en vue du transport du pétrole pour le compte d'autres sociétés?

M. GRACEY: Nous ne disons pas que nous les louons. Nous payons un tarif milliaire sur ces wagons, en vertu d'une entente uniforme intervenue entre ces sociétés et le chemin de fer.

M. FULTON: Quel est le montant, M. Gracey?

M. GRACEY: Pour les lignes canadiennes, il est de \$3,262,722 et de \$777,440 dans le cas des réseaux américains.

M. GORDON: Puis-je proposer qu'on nous permette de fournir un tableau qui pourrait paraître à cet endroit du compte rendu?

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie. Je crois que ce serait très utile.

M. GRACEY: Très bien, monsieur le président. Le tableau se lit comme suit:

LOUAGE DE FOURGONS À MARCHANDISES

	Au Canada	Aux États-Unis	Total
Versé à d'autres lignes	\$13,057,786	\$ 7,196,500	\$20,254,286
Versé à des sociétés privées	3,262,722	777,440	4,040,162
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Reçu de lignes étrangères	\$16,320,508	\$ 7,973,940	\$24,294,448
	\$12,622,168	\$ 4,919,046	\$17,541,214
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Débit net	\$ 3,698,340	\$ 3,054,894	\$ 6,753,234

M. McLURE: Au chapitre des "Impôts", incluez-vous la taxe de vente de 8 p. 100?

M. GRACEY: Non.

M. McLURE: Vous ne payez aucune taxe de vente sur vos achats?

M. GORDON: Si, nous en payons. Nous versons la taxe de vente.

M. FRASER: Ce doit être un article important.

M. McLURE: Ne figure-t-il pas à part du coût des matériaux?

M. GORDON: Non. La taxe de vente fédérale en 1950 s'est élevée à \$7,300,251; nous avons versé à la province de Québec en taxes de vente \$101,643; à la ville de Montréal \$27,118 et à la ville de Québec \$1,333. La taxe provinciale sur l'essence s'est chiffrée par \$545,267. Nous payons également un bon nombre d'autres taxes telles que la taxe sur l'huile brute à diesel, la taxe scolaire en Saskatchewan, la taxe de vente en Colombie-Britannique et d'autres. Si vous désirez avoir un tableau de ces taxes, je me ferai un plaisir de vous en procurer un.

Le montant total versé par le National-Canadien en matière de droits, de change et d'impôts au cours de 1950 s'est élevé à \$11,788,908. Je serai heureux de fournir pour les fins du compte rendu un relevé de ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. GORDON: Le tableau se lit comme suit:

RELEVÉ DES MONTANTS VERSÉS PAR LE NATIONAL-CANADIEN ET SES FILIALES, EXCEPTÉ AIR-CANADA, EN DROITS, CHANGE ET TAXES DE VENTE SUR LES ACHATS DE TOUS MATÉRIAUX, Y COMPRIS LE COMBUSTIBLE, LES PRODUITS FORESTIERS ET LE NOUVEAU MATÉRIEL

	1949	1950
Droits	\$ 2,364,654	\$ 3,262,483
Change (matériel en général seulement)	96,721	345,601
Taxe de vente fédérale (montant estimatif)	8,203,036	7,300,251
Taxe de vente (Prov. de Québec)	101,070	101,643
Taxe de vente (Montréal)	20,173	27,118
Taxe de vente (ville de Québec)	1,000	1,333
Taxes provinciales sur l'essence (montant estimatif)	555,264	545,267
Taxes scolaires et de service social (Nouveau-Brunswick) ..	—	9,241
Huile brute à diesel (Prov. de Québec)	4,507	4,936
Taxe scolaire (Saskatchewan)	27,226	40,749
Taxe de vente en Colombie-Britannique (Combustible seulement)	31,822	31,590
Taxe de sécurité sociale et d'aide aux municipalités (Colombie-Britannique)	60,968	39,305
	<hr/>	<hr/>
Total des taxes versées au Canada	\$ 9,005,064	\$ 8,101,433
	<hr/>	<hr/>
États-Unis: taxe fédérale sur les huiles lubrifiantes	\$ 15,355	\$ 15,748
États-Unis: taxe fédérale sur l'essence	4,026	4,694
États-Unis: taxes d'État sur l'essence	2,400	2,929
Comté d'Érié (État de New-York): taxe d'utilisation	897	599
État du Connecticut: taxe de vente et d'utilisation	—	1,925
État du Michigan: taxe de vente (montant estimatif)	8,897	7,322
État de l'Illinois: taxe d'occupation	—	337
État du Michigan: taxe d'utilisation	40,568	45,837
	<hr/>	<hr/>
Total des taxes versées aux États-Unis	\$ 72,143	\$ 79,391
	<hr/>	<hr/>
Total des taxes versées au Canada et aux États-Unis....	\$ 9,077,207	\$ 8,180,824
	<hr/>	<hr/>
Total global—Droits change et taxes	\$11,538,582	\$11,788,908

M. GILLIS: Et au sujet des fourgons à marchandises? Une discussion a eu lieu à la Chambre à ce propos. Pouvez-vous nous donner une idée du nombre de nos fourgons à marchandises qui se trouvaient aux États-Unis il y a deux semaines?

M. GORDON: J'ai le total devant moi.

M. BENEDICKSON: Monsieur le président, je crois que la réponse a été fournie à la Chambre jeudi ou vendredi.

M. GILLIS: Peut-être, mais à mon avis il serait utile que nous en prenions connaissance ici.

M. GORDON: Le Comité sera sans doute intéressé à savoir que le 1^{er} mars le National-Canadien avait aux États-Unis un total de 18,413 fourgons à marchandises, alors que les États-Unis en avaient 8,264 au Canada, ce qui faisait un solde déficitaire de 10,149.

Mais le 12 avril, date la plus récente pour laquelle je possède des statistiques, le National-Canadien avait 16,018 fourgons aux États-Unis, alors que ceux-ci en avaient 10,474 sur nos lignes, soit un solde déficitaire de 5,544.

En d'autres termes, notre solde déficitaire était réduit de 4,500 wagons. Je n'ai pas ici les chiffres en ce qui a trait au Pacifique-Canadien.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois pouvoir vous fournir les renseignements; j'ai ici les statistiques concernant les deux réseaux. Le nombre de wagons canadiens qui se trouvaient sur les lignes américaines le 16 février était de 29,989, cependant que les wagons des États-Unis sur les lignes canadiennes se chiffraient par 13,544; nous avons donc à cette date un solde déficitaire de 16,445.

Le 13 avril cependant, le nombre de wagons sur les lignes des États-Unis s'élevait à 28,620 en comparaison de 18,129 fourgons des États-Unis sur les lignes canadiennes, soit un solde déficitaire de 10,491.

Lorsque j'ai fait consigner ma déclaration l'autre soir dans le hansard, j'ai affirmé qu'avec une augmentation de 8,000 wagons, la situation était redevenue presque normale. Il faut maintenant ajouter à ce chiffre quelque 500 wagons. L'amélioration est plus marquée grâce à une augmentation de 500 fourgons enregistrée le 13 avril.

M. GILLIS: La situation continue-t-elle de s'améliorer?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, de façon marquée.

M. GORDON: Elle s'améliore à un rythme accéléré maintenant; mais avec les autres formes d'équipement, nous avons eu au cours de cette période un solde créditeur considérable, de sorte qu'au total le solde déficitaire n'a pas été très accusé.

L'hon. M. CHEVRIER: Si l'on tient compte de tous les wagons, la balance est favorable.

M. GORDON: Elle l'est généralement.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai dans mes notes les noms des membres du Conseil d'administration du National-Canadien ainsi que la date de leur nomination. Puis-je vous les communiquer maintenant pour les fins du compte rendu?

Le PRÉSIDENT: Très bien.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Donald Gordon a été nommé le 1^{er} janvier 1950. M. Wilfrid Gagnon, de Montréal, bénéficie d'une prolongation de mandat de trois ans à compter du 1^{er} octobre 1948. C'est également le cas de M. J. A. Northey. Le mandat de MM. H. J. Symington et B. L. Daly a été prolongé de trois ans à compter du 1^{er} octobre 1950; R. B. Brennan a été confirmé dans ses fonctions pour une période de trois ans à compter du 1^{er} octobre 1949 et M. W. J. Parker a été nommé le 1^{er} novembre 1949 pour une période de trois ans.

M. FULTON: Votre mémoire renferme-t-il la date à laquelle ces directeurs ont été nommés pour la première fois?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, mais je pourrais vous fournir ces renseignements.

M. FULTON: M. Gordon dit qu'il nous obtiendrait ces renseignements.

M. MOTT: Pourrais-je savoir comment se fait la nomination de ces directeurs? Sont-ils élus?

L'hon. M. CHEVRIER: Ils sont nommés par le gouverneur en conseil sur la recommandation du Conseil d'administration du National-Canadien.

M. MOTT: La ville située le plus à l'ouest qui compte un directeur est Winnipeg.

M. GILLIS: Ils ne sont pas nommés en fonction de la situation géographique comme les membres du Cabinet.

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. MUTCH: Quel cas fait-on des régions situées à l'ouest de Winnipeg?

M. MOTT: Au chapitre des taxes, comme la taxe de vente, la taxe municipale imposée à Montréal et à Québec, etc., serait-il possible d'entendre à nouveau la lecture des montants versés? Je crois comprendre que deux villes seulement, au Canada, et situées toutes deux dans le Québec, sont autorisées à percevoir une taxe de vente.

M. GORDON: Ce tableau fait voir les montants en détail. Peut-être ferais-je bien de vous les communiquer de nouveau. La taxe de vente provinciale perçue dans le Québec nous a coûté, en 1950, \$101,643; puis nous avons versé en taxes de vente à Montréal et à Québec respectivement \$27,118 et \$1,333.

En outre les taxes provinciales sur l'essence ont exigé des déboursés de \$545,267; la taxe de service social et la taxe scolaire imposées au Nouveau-Brunswick nous ont coûté \$9,241; nous avons versé à la province de Québec \$4,936 en taxe sur l'huile brute à diesel, \$40,749 en taxe scolaire à la Saskatchewan, \$31,590 à la Colombie-Britannique en taxe de vente sur le combustible et \$39,305, à cette même province pour la taxe de sécurité sociale et d'aide aux municipalités.

Ajoutez à ces montants \$7,300,251 versés en taxes de vente fédérales. Voilà les taxes que nous payons au Canada.

M. MOTT: Je n'avais en vue que les taxes de vente.

M. GORDON: Je crois vous avoir communiqué les chiffres qui vous intéressaient.

M. MOTT: J'é croyais que les taxes de vente municipales n'étaient autorisées que dans une province.

M. GORDON: Une taxe de vente est également perçue en Colombie-Britannique.

M. MOTT: Oui, mais il ne s'agit pas d'une taxe municipale.

M. GORDON: Non.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser relativement aux taxes? J'estime qu'il serait préférable d'étudier à fond un sujet à la fois pour éviter d'y revenir, parce que l'objet de cette enquête est d'une telle ampleur que nous n'en finirons jamais si nous ne procédons pas avec méthode.

M. GILLIS: Les trois provinces mentionnées suivent une politique qui donne lieu à un traitement discriminatoire à l'endroit de la Compagnie, eu égard aux autres provinces. Le National-Canadien verse à la province de Québec, sous forme de taxe de vente un montant considérable.

Le PRÉSIDENT: Cette question ne concerne nullement le gouvernement fédéral. Ce dernier n'a rien à voir avec une taxe provinciale imposée au National-Canadien. Cette question ressortit aux provinces.

M. GILLIS: Sauf que le National-Canadien à titre d'institution fédérale perd cet argent par le fait des taxes provinciales. C'est le point que je voulais signaler.

Le PRÉSIDENT: En vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, une province a le droit d'imposer des taxes directes et nous n'y pouvons rien.

M. GILLIS: Le ministre ferait peut-être bien d'obtenir à cet effet une modification de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons déjà assez de difficulté à réaliser les projets actuels de modification.

M. MOTT: Il ne s'agit pas tant d'une taxe provinciale que municipale.

Le PRÉSIDENT: Les municipalités détiennent leur autorité du gouvernement provincial et nous n'y pouvons rien changer.

M. MOTT: Il n'existe au Canada qu'une province, je crois que c'est Québec, où une municipalité peut imposer une taxe de vente.

Le PRÉSIDENT: Il vous faudra discuter la question avec la législature provinciale.

M. MOTT: L'argent est dépensé là et porté au compte de la taxe de vente.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crains que le National-Canadien n'ait d'autre parti à prendre que celui de payer ces taxes.

M. MOTT: Je sais.

M. MUTCH: C'est de la législature provinciale que les villes détiennent l'autorisation d'imposer des taxes; et il se trouve que la seule province qui permette à ses municipalités de percevoir une taxe de vente est la province de Québec. Mais toutes les autres provinces peuvent, si elles le désirent, accorder cette autorisation.

M. MOTT: Je désire simplement appuyer M. Mutch, sur ce point précis de ses remarques. Il a expliqué certaines données qui me paraissent importantes. Il a raison d'affirmer qu'en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, je crois, seules les provinces où il existait déjà un régime de taxe de vente municipale ont été autorisées à le maintenir; au nombre des municipalités visées se trouvent Québec et Montréal qui, en raison de ces circonstances, peuvent en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique imposer une taxe de vente parce qu'elles la percevaient dans le temps. Toutefois, ce privilège ne s'étend pas aux autres parties du Canada.

M. GILLIS: Je suis d'avis, monsieur le président, qu'un principe primordial est ici en jeu. Trois provinces seulement retirent un revenu du National-Canadien sous la forme d'une taxe provinciale. Par contre, les propriétés que le gouvernement fédéral possède à travers le Canada sont exemptes de taxes, bien qu'en certaines parties les autorités fédérales versent un montant d'argent au lieu de taxes; mais il s'agit là d'une entente fédérale. Deuxièmement, dans les provinces où il existe une législation sur les salaires et les domaines connexes, les employés du National-Canadien sont exclus des conventions provinciales sur les salaires et doivent s'en rapporter au code national. A mon avis, cette question doit être approfondie. J'estime qu'il devrait exister quelque entente générale avec les provinces au sujet de cette question d'imposition. Examinez un moment les chiffres que M. Gordon a fait consigner au compte rendu et vous verrez qu'ils représentent une assez forte somme d'argent versée aux provinces par le chemin de fer sous forme de taxe de vente. Si toutes les autres provinces du Canada doivent disposer de droits illimités pour imposer des taxes aux chemins de fer, les frais d'exploitation vont être accrus dans une mesure considérable.

M. GORDON: Je dois vous faire observer que les taxes en question ne s'appliquent pas seulement au National-Canadien.

M. GILLIS: Je comprends.

M. GORDON: Elles atteignent toute société qui exploite un service ou fait des affaires dans les limites du territoire où elles sont valables. Je conviens avec vous que toute tentative pour imposer au National-Canadien un régime discriminatoire soulèverait un problème capital; mais tant que nous exploitons le réseau dans le cadre des conditions locales, je pense que nous devons coopérer avec les autorités chargées de la taxation, dans toutes les provinces ou les villes où s'étend notre service.

M. GILLIS: Oui, je suis d'accord avec vous. Dans la mesure où vous êtes intéressé, vous ne pouvez rien faire à ce sujet. C'est une question qui ressortit aux autorités fédérales et je pense qu'étant donné ce fait on devrait négocier quelque entente équitable avec les provinces. Il n'y a aucune raison pour qu'un gouvernement provincial ait un droit illimité d'imposer des taxes. Il ne le fait pas dans le cas des immeubles que le gouvernement possède dans les différentes parties du pays. Je ne soutiens pas que nous pouvons ici modifier ce régime, mais j'estime que le ministre et vous-même devriez examiner cette question de la taxe de vente, qui me semble très importante lorsqu'elle atteint l'exploitation du réseau.

M. GEORGE: A mon avis, monsieur le président, deux points sont à retenir ici: d'abord l'enquête, qui s'impose, sur la taxe de vente actuelle; en second lieu le droit d'imposer tous les édifices publics, y compris les propriétés du National-Canadien, et ce fait que le paiement de ces taxes est effectué à même les fonds du revenu consolidé.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions ou commentaires à formuler au sujet des impôts?

M. McLURE: J'aurais sûrement un mot à dire sur la question des wagons plates-formes.

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur McLure; a-t-on d'autres questions à poser au sujet des taxes? Sinon, dois-je déclarer le texte adopté?

Adopté.

Nous n'en sommes pas à la question des wagons fermés... monsieur McLure.

M. McLURE: Quelqu'un a fait allusion aux wagons à marchandises fermés et à la pénurie qui existe à cet égard. Je me contenterai en ce moment de formuler une remarque,—je n'ai cessé par le passé de porter plainte au sujet de ces wagons et vous vous rappelez que j'en suis vivement intéressé à la question l'an dernier,—tout récemment, une nouvelle industrie s'établissait dans notre province et nous manquions de wagons fermés pour le voiturage du bois de pulpe. Je tiens à rappeler au ministre (l'hon. M. Chevrier) que lorsque je lui eus exposé la question, il l'a étudiée très attentivement et nous avons obtenu jusqu'à maintenant suffisamment de wagons fermés. Il s'agissait d'une industrie nouvelle et il nous fallait des wagons pour lui permettre de fonctionner; au cours des six dernières semaines, nous avons eu, je crois, 480 chargements et expéditions de wagons. Je tiens à ce que le ministre sache bien que nous apprécions sa collaboration.

Le PRÉSIDENT: C'est très aimable de votre part, monsieur McLure. Quelqu'un aurait-il d'autres questions à poser sur le sujet?

M. KNIGHT: Monsieur le président, on trouve sous la rubrique "Résultats de l'exploitation", à la page 17 du rapport, une déclaration qui se lit ainsi: "Un résultat important est la moyenne de chargement d'un wagon de marchandises. En 1950 elle a été de 28.7 tonnes contre 28.9 tonnes en 1949. La diminution de .2 tonne est due surtout à la plus petite quantité de grain transporté de l'Ouest canadien." J'allais demander à M. Gordon s'il y avait quelque relation entre la pénurie de wagons à marchandises fermés et la diminution enregistrée dans le transport du grain de l'Ouest canadien; en d'autres termes, dans quelle mesure cette réduction est-elle attribuable à la pénurie de wagons?

M. GORDON: Il est très difficile de l'indiquer avec précision. Cette diminution est due à un ensemble de facteurs: retard de la moisson, humidité et mauvais état du blé, donc impossibilité de le transporter au moment prévu. La rareté de wagons explique en partie le retard survenu dans l'expédition du grain de l'Ouest, mais je crois pouvoir affirmer en toute certitude que le National-Canadien a pu répondre aux demandes de la Commission canadienne du blé.

M. KNIGHT: Mais cette diminution dans la quantité de grain transporté a-t-elle jamais été attribuable dans quelque mesure à la pénurie de wagons?

M. GORDON: M. Dingle possède sans doute là-dessus plus de renseignements que moi.

M. DINGLE: La meilleure réponse à donner est celle-ci: le 1^{er} avril de cette année, nous avons 18,537 wagons fermés dans l'Ouest et 21,888 l'an dernier à pareille date.

M. BENEDICKSON: Ainsi le problème des wagons à fournir pour l'expédition du grain de l'Ouest n'était pas aussi aigu avant la fin de l'année qu'en ces dernières semaines.

M. GORDON: Je parle de la période récemment écoulée et des prochains mois, mais il reste qu'au cours de la dernière partie de l'année le retard de la moisson a produit un encombrement. Le grain a été prêt pour l'expédition plus tard que nous l'avions prévu, ce qui a nécessité des ajustements qui ont probablement eu pour effet de réduire la quantité de grain que nous pouvions transporter. Le chiffre qui vous a été fourni est approximatif.

M. KNIGHT: Je crois comprendre qu'il y a eu dans l'Ouest cette année 2,000 wagons fermés de moins que l'an dernier. Est-ce exact?

M. DINGLE: C'est juste.

M. KNIGHT: Étant donné que le volume de la récolte est beaucoup plus considérable cette année...

M. GORDON: Je crois qu'il est tout à fait juste d'affirmer que le transport de la récolte de blé va constituer un difficile problème dans un avenir prochain.

M. KNIGHT: Je suis bien au courant de la situation. Aurons-nous de l'aide?

M. GORDON: Oui, très bientôt. Nous avons discuté la question avec la Commission canadienne du blé et je crois que le ministre peut vous dire qu'à la suite de ces discussions on a institué un comité ministériel spécial chargé de prendre toutes les mesures possibles en vue d'améliorer cette situation.

M. KNIGHT: Dois-je interpréter littéralement la déclaration que vous avez faite il y a quelques minutes, M. Gordon, à savoir que pour ce qui est du National-Canadien, cette incapacité où nous sommes de transporter le blé n'est aucunement attribuable à une pénurie de wagons fermés atteignant tout au moins le National-Canadien?

M. GORDON: Je peux dire que pour ce qui est du National-Canadien, nous avons dans l'ensemble répondu à la demande de wagons fermés; il s'est peut-être présenté des situations difficiles, mais en général on ne s'est pas plaint de ce que nous ayons été incapables de fournir les wagons à mesure que le grain était prêt pour l'expédition.

M. KNIGHT: J'estime qu'il faudrait faire part de ce fait aux fermiers de l'Ouest canadien, parce qu'ils ont sûrement l'impression, ainsi que plusieurs compagnies d'élévateurs à grain, je crois, que l'une des raisons pour lesquelles ils ne peuvent faire entreposer ou sécher leur grain est précisément celle dont j'ai parlé.

M. GORDON: Je crois qu'il y a peut-être un malentendu. La déclaration que je viens de faire a trait à la situation dont il est question dans ce rapport,

c'est-à-dire à la situation qui existait jusqu'à la fin de 1950. Autant qu'il s'agit du National-Canadien, nous avons disposé d'un nombre suffisant de wagons pour répondre sans délai à la demande. Par contre, il est vrai qu'il est survenu depuis une pénurie de wagons fermés, des retards dans le retour des wagons des États-Unis, etc. Nous avons connu récemment une rareté de wagons, mais, comme l'a signalé M. Gillis, la situation se redresse rapidement grâce à l'augmentation du nombre de wagons qui nous reviennent des États-Unis et que nous avons pu diriger vers l'Ouest canadien. Comme question de fait, nous avons envoyé d'urgence dans l'Ouest un grand nombre de wagons vides pour permettre, dans la mesure où nous le pouvons, d'expédier la plus grande quantité possible de blé.

M. KNIGHT: Si cette situation n'existait pas jusqu'à la fin de 1950, comment se fait-il qu'elle se soit produite depuis 1950 et ait continué depuis?

M. GORDON: Cet état de choses était dû à la pénurie générale de wagons, laquelle était très accentuée.

M. KNIGHT: Alors, le paragraphe auquel je fais allusion n'a à peu près aucun rapport avec la situation; celle-ci est attribuable davantage à la situation qui existe aux États-Unis. C'est la conclusion à laquelle j'en viens après vous avoir entendu dire que nous sommes à effectuer un redressement et que nous serons en mesure de transporter notre blé.

M. GORDON: Je préciserai en disant que dans la mesure où la question des wagons a quelque rapport avec le problème du transport de la récolte de blé, du moins la dernière, la situation est, je ne pourrais dire entièrement corrigée, mais s'améliore rapidement à mesure que nous parvenons à lever les obstacles qui paralysaient le retour de nos wagons des États-Unis.

M. KNIGHT: Vous avez fait allusion au transport de la récolte ainsi qu'à la quantité de grain accumulé au Canada; nous savons tous qu'une bonne partie de ce grain appartient à deux catégories: le grain dur et le grain humide. Vous êtes naturellement au courant de la situation déplorable qui existe là et qui est due aux conditions climatiques et, en grande partie au degré élevé d'humidité que renferme le grain lui-même. Une grande quantité de ce grain est de la catégorie de celui qui serait gardé sur la ferme ou à l'élevateur local, et, à moins qu'il ne soit transporté rapidement, il est voué, pour la plus grande part, à la destruction totale. C'est pourquoi je m'intéresse si vivement à la question d'obtenir les wagons pour l'expédier.

M. GORDON: Je peux certainement affirmer que pour ce qui est du National-Canadien il n'existe pas de problème qui reçoive une plus sérieuse attention que celui de la responsabilité qui nous incombe d'assurer le transport de la récolte; nous faisons tout ce qui est humainement possible à cet égard.

M. KNIGHT: Puis-je terminer mes remarques, M. Gordon, en soulignant à quel point il est important d'assurer le transport du grain aux endroits où il peut être séché et entreposé de façon convenable. Comme vous le savez, il existe un bon nombre d'endroits où l'on trouve l'équipement nécessaire au séchage. Ainsi, un groupe nombreux de visiteurs qui s'était rendu à Churchill au cours d'une récente fin de semaine ont pu voir dans le port de cette ville un très vaste séchoir d'une capacité étonnante et pouvant sécher une grande quantité de ce grain—variant naturellement avec le degré d'humidité qu'il contient—; si je me souviens bien, on est en mesure à Churchill d'en sécher 20,000 boisseaux en 24 heures. Si cette installation fonctionnait à plein rendement, on pourrait en peu de temps sécher un million ou plus de boisseaux. Je sais qu'une bonne partie du grain qui a été vendu ou expédié à Churchill depuis le début de l'année est passé par ce séchoir. Je suppose, naturellement, que le blé qu'on y envoie sera d'une qualité permettant de lui faire subir ce procédé de séchage et de nettoyage. Le ministre aurait-il quelques remarques à faire à ce sujet?

L'hon. M. CHEVRIER: J'estime, ainsi que je vous l'ai signalé à la Chambre, M. Knight, que c'est la Commission canadienne du blé elle-même qui est responsable du transport du grain et que le National-Canadien n'a rien à voir avec la question de l'expédier à tel ou tel endroit. C'est la Commission elle-même qui indique à la Compagnie l'endroit où ses wagons sont requis; une preuve de cet avancé se trouve dans le fait que le National-Canadien a répondu à toutes les demandes qui lui ont été faites relativement au transport du blé à Vancouver.

M. KNIGHT: Tout ce que je veux, c'est que la compagnie se rende compte de l'urgente nécessité de pourvoir au transport de ce blé et de faire servir à cette fin le matériel disponible ou d'en assurer la disponibilité, étant donné surtout qu'il s'agit d'un problème pressant du fait que le blé est un produit si périssable. Au cours d'une année normale, le blé, au sens que nous donnons généralement à ce mot, sèche et dans de bonnes conditions. Mais lorsque la moisson a été tardive et le temps défavorable, une grande partie de ce blé reste très humide.

L'hon. M. CHEVRIER: Je cois que nous comprenons tous à quel point il est important et essentiel de transporter le blé aussi rapidement que possible.

M. MUTCH: J'aurais une question à poser: à la lumière des exposés de faits qui ont été présentés et de la discussion à laquelle ils ont donné lieu, pouvez-vous nous dire si les propriétaires de séchoirs dans les localités situées à la tête des Grands lacs se sont plaints de ne pouvoir exploiter leurs installations à pleine capacité parce qu'ils étaient incapables d'obtenir le grain?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que ces griefs ont été exposés à la Commission canadienne du blé et non aux autorités du chemin de fer.

M. MUTCH: Ce que je veux savoir c'est si les séchoirs fonctionnent ou non à plein rendement, ou s'ils sont inactifs quelques heures par jour.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Knight a signalé que le séchoir de Churchill a été inactif.

M. KNIGHT: Ce qui m'intéresse c'est la situation actuelle.

L'hon. M. CHEVRIER: D'après les informations que je possède, ils sont utilisés à pleine capacité.

M. KNIGHT: S'ils le sont, c'est qu'on s'occupe de cette question en particulier.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suis sûr que c'est le cas.

M. HELME: Au sujet des wagons à marchandises fermés, vous constaterez, d'après l'inventaire du matériel présenté à la page 40 du rapport, qu'au 31 décembre 1950, le réseau enregistrait une diminution de 1,293 dans le nombre de ces wagons comparativement à l'année précédente. On lit à la page 12 qu'en fait de nouveau matériel la Compagnie a passé commande pour 5,000 wagons à marchandises fermés. Et maintenant, d'après l'exposé de la page 40 (inventaire du matériel), vous avez acquis quelque 116 nouveaux wagons au cours de l'année. Si le rapport indique que la Compagnie a manqué de 1,290 wagons, il révèle par ailleurs qu'elle en a commandé 5,000. Pourriez-vous nous dire, M. Gordon, si nous pouvons compter qu'une partie au moins de ces nouveaux wagons sera affectée au transport de la présente récolte? Ils auraient une capacité d'environ 2 millions et demi de boisseaux.

M. GORDON: C'est en juillet ou août de l'an dernier que nous avons commandé ces nouveaux wagons. Nous avons fait tout notre possible pour obtenir la livraison de quelques-uns de ces wagons, mais nous n'en avons encore reçu aucun. Les compagnies auxquelles nous avons passé ces commandes ont été incapables d'effectuer la livraison à cause de la pénurie d'acier et de certains autres matériaux utilisés dans la fabrication de ces wagons. Mais nous espérons en recevoir très prochainement. M. Dingle me rappelle que je ne devrais

pas faire de promesse à ce sujet parce que nous avons été si souvent déçus par le passé. Nous espérons que la livraison de certains de ces wagons se fera au cours de cet été. Quant aux retraits effectués au cours de l'année, l'inventaire indique que nous avons retiré 1,004 wagons à marchandises fermés, etc. Vous devez vous rappeler que les wagons que nous réformons sont plus ou moins hors d'état de servir et que cela ne signifie réellement pas une perte équivalente de matériel roulant.

M. HELME: L'un des problèmes qui nous préoccupent le plus dans l'Ouest est celui des wagons à marchandises fermés; leur remplacement dans le plus bref délai possible est pour nous d'une grande importance.

M. GORDON: Lorsque nous en viendrons à l'étude de notre budget, je vous ferai part des commandes de matériel que nous avons passées et je suis assuré que le Comité ne trouvera pas à se plaindre de ce que nous n'avons pas commandé suffisamment de wagons.

M. HELME: Vous en avez commandé 5,000 l'an dernier et vous n'en avez obtenu aucun.

M. GEORGE: Certains de ces wagons sont-ils construits dans vos ateliers?

M. GORDON: Nous n'en construisons pas d'ordinaire. Nos ateliers servent à l'entretien des wagons; à l'heure actuelle, ils sont entièrement affectés à cette fin. Nous n'avons pas les facilités nécessaires à la construction de nouveaux wagons; faute de travail, nos usines pourraient en construire, mais en ce moment, elles sont entièrement affectées à l'entretien de notre matériel roulant.

M. HELME: Mais je vois ici que vous avez eu 116 additions au cours de l'année.

M. GORDON: Il s'agit de livraisons faites durant l'année. Je peux vous en donner le détail.

M. HELME: Il est dit à la page 12 du rapport que 490 wagons à marchandises fermés ont été livrés, ce n'est pas exact.

M. FULTON: Ceci n'a probablement pas trait à la commande de 5,000 wagons dont M. Gordon a dit qu'aucun n'avait encore été livré.

M. HELME: Mais on a fait l'acquisition de nouveaux wagons en 1949.

M. GORDON: Avez-vous dit que ce chiffre figurait à la page 12?

M. HELME: Non, à la page 40.

M. GORDON: Vous avez signalé la variante qui existe entre l'exposé de la page 12 et celui de la page 40?

M. HELME: Oui, en haut de la page 12 on lit—au cours de 1950, les livraisons de matériel ont été les suivantes: matériel pour marchandises, 490 wagons de 50 tonnes.

Le PRÉSIDENT: Oui, cela se trouve sous la rubrique matériel pour marchandises.

M. HELME: Oui, il s'agit de matériel pour marchandises reçu durant 1950 et l'exposé de la page 40 n'indique la livraison d'aucun wagon à marchandises. Apparemment, les additions pour 1949, telles qu'indiquées à la page 40, comprenaient 116 wagons à marchandises fermés; c'était pour 1949, mais il n'y a pas d'additions d'indiquées pour 1950.

M. GORDON: Non, ce n'est pas exact. Où se trouve le relevé des wagons à marchandises fermés pour 1949? Ces chiffres se rapportent à 1950; il faut lire: additions durant l'année 1950, réformes durant l'année et remodelages durant l'année. Le relevé indique donc qu'au 31 décembre 1950...

M. FRASER: Où en êtes-vous?

M. GORDON: Au premier article, locomotives-voyageurs-marchandises: 1,955 au 31 décembre 1949; nous en avons acquis 7, réformé 36 et remodelé 1,

ce qui nous laissait avec 1,927 au 31 décembre 1950. Vous voulez dire, si je comprends bien, qu'en analysant de la même façon l'inventaire des wagons à marchandises fermés, on constate que nous avons 1,200 wagons en moins.

M. HELME: Environ 1,200.

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: La question est que, durant l'année, vous avez fait l'acquisition de 116 wagons à marchandises fermés, tel qu'indiqué à la page 40.

M. HELME: Ce chiffre comprend-il le matériel que vous avez acquis du chemin de fer de Témiscouata le 1^{er} janvier de l'an dernier? Une note au bas de la page 40 précise que vous avez acquis 117 unités; naturellement, il ne s'agit pas de matériel neuf.

M. GORDON: Non, ce n'est pas du matériel neuf.

Le PRÉSIDENT: Oui, et si vous vous reportez à la page 12 vous constaterez qu'on a livré 60 wagons destinés à Terre-Neuve.

M. GORDON: Oui. Il s'agit d'un inventaire de notre matériel, tel que dressé par nos comptables. La question, je crois, se résume à ceci: nous avons au cours de 1950 réformé quelque 1,000 wagons: par ailleurs des commandes ont été passées pour 5,000 wagons, et si les livraisons s'étaient effectuées normalement, elles auraient suffi à contre-balancer ces réformes. A présent, lorsque nous commandons de nouveaux wagons, nous devons tenir compte des exigences du trafic ainsi que du nombre de wagons destinés à disparaître de la circulation. Cette dernière donnée a été l'un des facteurs qui nous ont amenés à conclure que nous avons besoin de 5,000 wagons, lorsque nous avons envisagé la situation l'an dernier.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que dans l'ensemble le National-Canadien a augmenté d'environ 5,000 le nombre de ses wagons à marchandises fermés, depuis la fin de la guerre. Les chiffres que j'ai en mains révèlent qu'il en avait 61,345 en 1945 et 69,960 en 1949.

M. HELME: Je me rappelle qu'au cours des vingt-cinq dernières années nous avons toujours eu de la difficulté à obtenir du matériel et des wagons, particulièrement pour le transport de la récolte; les difficultés surgissaient toujours vers la fin de l'année.

M. GORDON: Il y aura toujours une accumulation de demandes qui suscitera des difficultés, quel que soit le régime que vous ayez.

M. HELME: Oui, lorsque la récolte est en parfaite condition, il arrive souvent que vous êtes à court de wagons pour le chargement. J'ai quelque seize ans d'expérience dans ce genre d'affaires et je sais qu'il nous a toujours été difficile de faire face à la situation là-bas.

M. GORDON: Naturellement, au cours d'une période de 25 ans il survient des années de dépression pendant lesquelles vous avez un fort surplus de wagons à marchandises fermés. Il est toujours très difficile de maintenir un matériel roulant qui permette de répondre à une demande maximum. S'il fallait toujours envisager les périodes de grande demande, le réseau serait encombré d'un fort excédent de matériel.

M. HELME: Mais il semble que nous ayons rencontré des difficultés particulières cette année. Il nous faudra trouver quelque moyen d'améliorer la situation si nous voulons assurer le transport de cette récolte.

M. GORDON: Je répète que pour ce qui est du National-Canadien rien n'indique qu'il y ait pénurie de wagons ou que ce soit là un facteur important de la situation d'urgence. Chaque année le transport de la récolte de grain constitue pour nous un sérieux problème, sûrement l'un des plus sérieux que nous ayons à résoudre.

M. KNIGHT: Comme je l'ai fait remarquer, monsieur le président, il s'agit de difficultés plus ou moins chroniques particulièrement dans les années où la

récolte est abondante. Sans vouloir remonter trop loin en arrière, je me rappelle très bien avoir vu en 1916 dans nos champs des monceaux de blé foulés par les chevaux. Le blé n'avait pas autant de prix cette année-là; on pouvait le laisser exposé aux intempéries sans subir de dommage particulier. La situation, cette année, est différente; c'est une mauvaise année. J'estime que M. Helme et moi-même sommes vivement intéressés à faire pression auprès du chemin de fer et du gouvernement parce qu'il s'agit d'une situation urgente qui requiert une attention immédiate.

L'hon. M. CHEVRIER: Je pense qu'en commentant la question l'autre soir à la Chambre, j'ai donné à entendre qu'elle était l'objet d'une attention plus qu'ordinaire, lorsque j'ai révélé qu'on avait institué un comité composé de représentants d'organismes de transport et chargé de s'occuper du transport du blé par chemins de fer et bateaux. De plus, à la suite des observations que nous a faites le ministre du Commerce, nous avons pris les dispositions voulues pour assurer le transport du blé sur les Grands lacs dès que la saison de navigation sera ouverte.

M. KNIGHT: Je crois que le ministre a fait cette déclaration et j'espère qu'il me pardonnera d'avoir insisté sur le caractère exceptionnel de la situation.

M. GORDON: Me permettra-t-on d'ajouter une remarque. Je ne discutais pas le problème général que pose le transport du blé de l'Ouest. La Commission du blé s'en occupe. La seule question qui intéresse le National-Canadien est celle de savoir si nous avons eu le matériel suffisant pour répondre à la demande de la Commission du blé. Je dis que dans l'ensemble nous avons été en mesure d'y répondre bien qu'en certaines périodes ce n'ait pas été le cas. Je peux également vous dire qu'au cours de la dernière partie de 1950 nous avons eu 2,500 wagons remplis de grain que nous ne pouvions décharger à cause de l'encombrement des élévateurs à la tête des Grands lacs; nous ne pouvions rien faire à ce sujet. Je vous signale tout simplement, ainsi que je l'ai déjà fait, que le transport du blé constitue l'un de nos plus sérieux problèmes, un de ceux qui nous causent le plus de soucis. Dans la mesure de mes obligations envers le Comité, je souligne que pour ce qui est des demandes de matériel qui nous ont été présentées, nous y avons répondu dans une large mesure; mais la question soulève d'autres difficultés dont la solution ne dépend pas de nous.

M. KNIGHT: Monsieur le président, me serait-il permis de faire une autre observation? Je vois qu'il est près d'une heure. On a fait allusion au fait qu'il est difficile d'obtenir des wagons à marchandises fermés, je veux dire, à cause de la pénurie de matériaux, etc. Puis-je demander au ministre quelles mesures le gouvernement adopte en vue de permettre aux compagnies qui fournissent les wagons aux chemins de fer d'obtenir l'acier nécessaire?

L'hon. M. CHEVRIER: Le sous-ministre des Transports, qui préside un comité chargé d'étudier le problème, doit se rendre à Washington cette semaine pour discuter la question; ainsi le gouvernement apporte à l'étude de ce sujet une attention soutenue.

M. KNIGHT: C'est très bien.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous formons un quorum.

M. McLURE: Monsieur le président, avant de commencer, je désire poser une question au président du National-Canadien. Qui a été chargé de la présentation artistique de ce rapport?

M. GORDON: Elle a été confiée à la division des Relations publiques que dirige M. Lash. Deux ou trois artistes de grand talent qui travaillent sous sa direction, en particulier MM. A. B. Smith et Bernard Holmes, ont été chargés de tous les travaux relatifs à l'illustration ainsi qu'à l'impression du rapport. Je suis très heureux que vous ayez signalé le fait parce que, personnellement, j'estime que c'est une excellente présentation.

M. McLURE: Je suis de votre avis.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Lash est ici.

M. GORDON: M. Lash, veuillez vous lever et recevoir cet hommage.

M. McLURE: J'estime qu'il le mérite.

Le PRÉSIDENT: On vous a posé certaines questions, ce matin, M. Gordon, avez-vous les renseignements désirés?

M. GORDON: Je possède les renseignements relatifs à la date de la première nomination des directeurs du National-Canadien. MM. Wilfrid Gagnon, H. J. Symington et B. L. Daly ont été nommés pour la première fois le 1^{er} octobre 1936, M. J. A. Northey, le 12 juillet 1939, M. R. B. Brenan, le 1^{er} novembre 1944, M. W. J. Parker, le 1^{er} novembre 1949 et M. D. Gordon, le 1^{er} janvier 1950.

M. FULTON: Je vous remercie, M. Gordon.

Le PRÉSIDENT: Si l'on n'a pas d'autres questions à poser au sujet des wagons fermés, est-on prêt à passer à l'étude des "Recettes d'exploitation" et en particulier des "Tarifs-marchandises".

M. FRASER: M. Gordon, en ce qui a trait aux wagons, on trouve à la fin du relevé des "Recettes d'exploitation" un poste intitulé "Intérêts dus à l'État". Je remarque que vous accusez une diminution cette année résultant d'une baisse du taux d'intérêt. Cela se rapporte-t-il à la consolidation de la dette?

M. GORDON: Ces chiffres illustrent simplement le fait que le montant des emprunts provenant du gouvernement a été en moyenne inférieur, en 1950, à celui de 1949. Certains de ces emprunts que nous avons effectués directement du gouvernement sont arrivés à l'échéance sous diverses formes, comme ce fut le cas pour les ententes sur la location-vente. Le même taux d'intérêt a été exigé, mais le montant que nous avons emprunté du gouvernement a été moindre qu'auparavant.

Le PRÉSIDENT: Je sais que plusieurs membres du Comité voudront poser certaines questions au sujet de la structure financière actuelle du réseau. Un examen de la documentation m'amène à proposer que la discussion de cette question soit rattachée à l'étude du paragraphe 3 de la lettre d'introduction et que nous réservions toutes nos questions pour le moment où nous en serons venus à ce paragraphe.

M. FULTON: Ne serait-il pas possible de rattacher cette discussion au paragraphe précédent, relatif à la Commission royale d'enquête sur le transport?

Le PRÉSIDENT: Oui, mais dans ce cas, nous pourrions être appelés à discuter en même temps d'autres problèmes. C'est pourquoi, si les membres du Comité approuvent ma proposition, je vous demanderais de remettre vos questions à plus tard.

M. FRASER: Très bien, monsieur le président. Je reviendrai à ma question plus tard et M. Gordon pourra alors y répondre.

Le PRÉSIDENT: "Taux de marchandises."

M. FULTON: Au sujet des tarifs-marchandises, pouvez-vous nous dire, M. Gordon, quel sera pour l'année le pourcentage total de l'augmentation, si la demande présentée le 21 décembre par l'Association des chemins de fer est accordée? Vous nous avez donné les taux des augmentations imposées jusqu'à

maintenant en comparaison avec les taux de relèvement au Royaume-Uni et aux États-Unis. Pourriez-vous nous dire quel serait le pourcentage total?

M. GORDON: Reportez-vous à la phrase précédente: les augmentations réelles . . .

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: . . . ont été en moyenne de 35 p. 100. Maintenant, voici les chiffres les plus précis qu'il nous soit possible de vous donner en ce moment: l'augmentation de 5 p. 100 porte le pourcentage théorique à 45·2 p. 100, et 5 p. 100 de ce chiffre donnerait une nouvelle augmentation théorique de 7·26 p. 100 par rapport au niveau des taux en vigueur durant la période qui s'étend de 1922 à 1948. Ce que seront les augmentations réelles, nous ne pouvons le dire avant de savoir comment le relèvement de 5 p. 100 sera réparti. Mais je dirais que l'augmentation réelle sera d'environ 2½ p. 100.

M. FULTON: Avez-vous fait établir d'autres moyennes d'augmentations? Ainsi, on lit au dernier paragraphe de la page 6:

Le 21 décembre, après que l'arbitre nommé en vertu de la Loi pour le maintien de l'exploitation des chemins de fer pour régler le différend avec les employés non affectés à l'exploitation, eut rendu sa décision, le National-Canadien se joignit à l'Association des chemins de fer pour demander une augmentation spécifique de 10c. la tonne sur le charbon et le coke, et une majoration générale de 5 p. 100 des autres tarifs-marchandises, ces relèvements devant prendre effet immédiatement. En même temps, il a été présenté une nouvelle demande de majoration des tarifs-marchandises destinée à contre-balancer les frais additionnels d'exploitation résultant de l'établissement de la semaine de 40 heures, le 1^{er} juin 1951, majoration qui deviendra en vigueur à compter de cette date.

M. GORDON: C'est tout à fait correct.

M. FULTON: Pouvez-vous donner une idée du taux de cette majoration?

M. GORDON: La demande que nous avons présentée à la Commission des transports comprenait deux parties. La première partie avait trait à une majoration déterminée de 5 p. 100; dans la seconde nous nous réservions le droit de présenter une demande de majoration des tarifs-marchandises lorsque nous aurions établi ce que doit nous coûter la semaine de 40 heures. Nous ne sommes pas tout à fait prêts à formuler cette dernière demande. Notre comité en est encore à étudier les effets que la semaine de 40 heures aura sur l'économie et l'exploitation des diverses sections du chemin de fer. Mais nous nous proposons de faire pression pour obtenir une audition aussitôt que possible devant la Commission des Transports et nous lui soumettrons alors le taux de la majoration désirée.

M. FULTON: N'y aurait-il pas lieu de modifier votre déclaration voulant qu'une demande ait été présentée? Ne devriez-vous pas dire plutôt qu'un avis de demande a été formulé.

M. GORDON: C'est affaire d'expression. La vôtre eût peut-être été plus correcte. Mais, comme question de fait, la requête telle que présentée comportait deux parties. Nous avons demandé une majoration spécifique ainsi qu'une augmentation dont le pourcentage serait fixé lorsque nous aurions les données relatives à la semaine de 40 heures.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons procédé ainsi pour ne pas avoir à présenter de nouvelle demande plus tard?

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Cela signifie-t-il que la décision relative à la demande de majoration de 5 p. 100 sera déferée?

M. GORDON: Nous ne le souhaitons pas. Vous remarquerez que je déclare en haut de la page 7 que la Commission a réservé son jugement. Nous avons espéré qu'elle déciderait immédiatement de la majoration de 5 p. 100 et qu'elle étudierait en même temps la seconde partie de notre demande.

M. FULTON: Les commissaires vous ont-ils fixé une date ou donné quelque indication quant à la date à laquelle ils rendraient leur décision?

M. GORDON: Non. Ils n'ont pas mentionné de date pour ce qui est de la seconde partie de notre demande. Mais nous nous attendons à ce qu'ils tiennent au début de mai une audience au cours de laquelle ils entendront nos témoignages et fixeront peut-être une date.

M. FULTON: Mais la Commission ne vous a donné aucune indication quant à la date à laquelle elle pourrait rendre sa décision au sujet de l'autre partie?

M. GORDON: On ne nous a donné aucune précision officielle, je crois.

M. FULTON: Pouvez-vous nous donner des chiffres indiquant le pourcentage auquel correspondrait l'augmentation de 10c. la tonne sur le charbon et le coke, si votre demande était agréée?

M. GORDON: Vous voulez dire la majoration par pourcentage des tarifs-marchandises en général?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Ou celui de ce tarif en particulier?

M. FULTON: On a toujours imposé un tarif distinct; aussi bien s'agirait-il de ce tarif en particulier.

M. GORDON: Il s'agirait de ce tarif particulier. Oui, nous pourrions vous obtenir ce renseignement. La difficulté, c'est qu'il existe une grande diversité de tarifs sur le charbon, variant avec la qualité et la nature du charbon dans les différentes régions où s'effectue le transport de ce produit. Si la question vous intéresse, nous pourrions vous donner le pourcentage approximatif auquel correspond cette majoration de 10c.

M. FULTON: Si cela ne demande pas trop de travail. Vous y trouverez des chiffres comparant les augmentations par pourcentage aux États-Unis et au Royaume-Uni; on s'inspire souvent de ces chiffres. C'est pourquoi j'estime qu'il serait utile de présenter cette donnée sous forme de pourcentage.

M. GORDON: Si vous me laissez le soin d'élaborer ce que j'appellerais une réponse sérieuse, je me rendrai à votre demande, parce que je sais qu'il faut effectuer certaines vérifications pour établir un pourcentage général. Je vous donnerai sous forme de donnée statistique une réponse qui devrait renfermer le renseignement que vous désirez.

M. FRASER: M. Gordon pourrait-il nous dire la perte estimative de revenu résultant de la réduction des tarifs-marchandises à Terre-Neuve?

M. GORDON: Oui, je puis vous donner ce renseignement.

M. FRASER: C'est-à-dire pour 1951?

M. GORDON: Je crois que ce déficit s'élève à un million de dollars environ, mais je vais vérifier ce chiffre. D'après la meilleure estimation que nous ayons présentement, il s'élève à \$768,000 par année.

M. FRASER: \$768,000 par année?

M. GORDON: Oui, \$768,000 par année.

M. FRASER: C'est-à-dire, en tenant compte du matériel actuellement en usage ou du nouveau matériel affecté à ce chemin de fer? Il y aurait une différence, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je ne saisis pas la question?

M. FRASER: Bien, si vous affectez du matériel neuf à ce réseau, ce que vous faites constamment, le déficit de revenu en sera accru, n'est-ce pas?

M. GORDON: Pas nécessairement. Nous fondons notre estimation sur la possibilité de transporter tout le volume du trafic que nous est confié.

M. FRASER: En utilisant du nouveau matériel?

M. GORDON: Oui. En nous basant sur le volume total du trafic que nous pouvons transporter, nous estimons que le déficit atteindra à peu près ce chiffre, compte tenu du volume actuel du trafic. Si le volume des marchandises augmente de façon considérable, nous serons appelés à nous servir de matériel nouveau et ancien; dans ce cas, la perte de revenu, pour ainsi parler, sera plus élevée.

M. CARTER: Le gouvernement de Terre-Neuve a-t-il présenté quelque demande de remboursement relatif aux surcharges imposées avant la mise en vigueur des nouveaux tarifs?

M. GORDON: Des "surcharges"? Il n'y en a pas eu, que je sache.

M. CARTER: La Commission des transports n'a-t-elle pas établi, après examen d'un mémoire, comme je crois comprendre, que les tarifs exigés étaient plus élevés que ceux prévus aux termes des conditions de l'Union?

M. GORDON: Non. Ce qui s'est produit, c'est qu'à l'époque de l'union, les autorités du National-Canadien ont imposé des taux au meilleur de leur connaissance et que ces taux, ces tarifs-marchandises, la Commission des transports les a approuvés après examen. Mais plus tard, à la suite d'une demande présentée par le gouvernement de Terre-Neuve et à la lumière de nouveaux renseignements et témoignages, la Commission annulait cette décision et établissait une nouvelle échelle de tarifs moins élevés que les précédents. Mais il n'a pas été question, ni en droit ni en fait, de surcharge pouvant faire l'objet d'un remboursement. Il s'agissait simplement d'une nouvelle décision relative au niveau des tarifs-marchandises.

M. CARTER: Voici plutôt comment je m'explique les faits. A l'époque de l'union, quand ces dispositions furent arrêtées, les gens qui y souscrivirent au nom de Terre-Neuve prirent pour acquis que les tarifs en vigueur dans les provinces Maritimes s'appliqueraient à l'île, et lorsque l'union fut devenue un fait accompli, on négligea d'appliquer ces tarifs pour en imposer de plus élevés. N'est-ce pas exact?

L'hon. M. CHEVRIER: Aux termes des conditions de l'Union, on envisageait l'imposition des tarifs-marchandises en vigueur dans les provinces Maritimes, et ces tarifs, le National-Canadien tenta de les exiger. La Commission des transports fut d'avis qu'on aurait dû appliquer des tarifs plus bas. Mais en fait comme en droit, je pense, les ajustements de tarifs n'ont jamais d'effet rétroactif. Voici un exemple qui illustre ce principe: à la suite de l'octroi d'une majoration de 21 p. 100 avec effet rétroactif à 1948, on en appela de cette décision de la Commission au gouverneur en conseil et celui-ci enjoignit à la Commission de reviser sa décision. Celle-ci a examiné de nouveau sa décision et réduit la majoration en question, mais il ne fut pas question de rétroactivité pour ce qui était de l'augmentation, ou de remboursement par le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien comme conséquence de cette révision.

M. GORDON: Si on me le permet, j'ajouterai que dans sa décision la Commission a insisté sur le fait qu'en ordonnant une réduction elle ne voulait pas laisser entendre qu'elle blâmait le National-Canadien de quelque façon pour son interprétation des dispositions des conditions de l'union.

M. CARTER: Je suis heureux qu'on ait éclairci ce point. M. Gordon aurait-il d'autres renseignements à nous fournir au sujet des résultats de l'exploitation du chemin de fer de Terre-Neuve?

M. GORDON: Oui. Le bilan de l'exploitation de ce réseau révèle pour 1950 un déficit total de \$3,002,314. Cette donnée n'inclut pas la subvention de

\$1,250,000 qui a été versée au chemin de fer pour le service côtier. Au lieu de quelque trois millions, notre déficit, à défaut de cette subvention, aurait atteint \$4,252,314.

M. CARTER: Pouvez-vous me dire quelle valeur était attachée au chemin de fer de Terre-Neuve?

M. GORDON: Aucune évaluation n'apparaît dans les livres de la Compagnie au sujet du chemin de fer de Terre-Neuve, tel que nous l'avons acquis à l'époque de l'union. Mais tout l'argent que nous avons affecté à ce réseau depuis figure dans nos livres.

M. CARTER: Ne considérez-vous pas le chemin de fer de Terre-Neuve comme faisant partie de votre propriété?

M. GORDON: Si, mais nous n'avons transféré dans les livres du National-Canadien aucun chiffre au compte de la propriété; en d'autres termes, le gouvernement ne nous a rien demandé pour ce chemin de fer, il nous l'a simplement remis.

M. CARTER: C'est juste, mais ce qu'on vous a ainsi transféré constituait un bien et avait une certaine valeur.

M. GORDON: Je ne sais quelle peut être l'évaluation d'un bien qu'on exploite cette perte.

M. CARTER: L'exploitation du réseau nous occasionnait également des déficits, mais ce chemin de fer représentait un certain avoir réel sous forme de wagons, de locomotives, de voies ferrées et autres valeurs connexes.

M. GORDON: Très bien, mais si cette propriété est une source de déficits, je ne vois pas comment vous pouvez en capitaliser la valeur.

M. FULTON: En définitive, tous les chemins de fer qui constituent le réseau actuel du National-Canadien perdaient de l'argent, étaient en faillite.

M. GORDON: Je vous demande pardon, ce n'est pas le cas. Le chemin de fer National-Canadien n'a jamais perdu d'argent au chapitre de ses frais d'exploitation. C'est ce fardeau de dette qui nous cause des ennuis. Nous parlons en ce moment du résultat de l'exploitation. Toutes les opérations du chemin de fer de Terre-Neuve ont accusé un déficit. Or, le chemin de fer de Terre-Neuve, suivant les termes de l'union, a été cédé, sans frais, au National-Canadien pour fins d'exploitation et nous n'avons pas inscrit de valeur comptable à son sujet.

M. FULTON: Je tiens à ce que la situation soit présentée sous son vrai jour. Je n'ai pas dit que le réseau National-Canadien accuse un déficit. J'ai dit que le réseau National-Canadien a pris naissance à la suite de la fusion d'un certain nombre de chemins de fer dont plusieurs étaient en faillite ou sur le point de sombrer.

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Ils étaient dans un état lamentable, mais on a assurément attribué une certaine valeur à leur actif, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est précisément le point auquel nous en sommes venus quand nous avons discuté les projets de nouvelle capitalisation devant la Commission royale, ces dettes particulières des chemins de fer en faillite dont vous parlez et qui ont été inscrites au bilan des chemins de fer Nationaux du Canada. C'est une des raisons pour lesquelles nous disons aujourd'hui que notre fardeau fixe au chapitre des intérêts est injuste. Les chemins de fer de Terre-Neuve qui nous ont été transférés sans frais ou dettes ne tombent pas dans cette catégorie. Nous avons pris possession de l'actif matériel et nous avons commencé à exploiter les lignes. Cependant, pour ce qui concerne les fusions qui ont abouti à l'établissement du National-Canadien en 1923, il y avait trois sortes de dettes impayées de ces chemins de fer en faillite qui

étaient entre les mains du public et d'autres intéressés, et les détenteurs des obligations constituant ces dettes ont été payés lorsque le réseau des chemins de fer Nationaux a pris les chemins de fer en faillite à son compte.

M. FULTON: Et dans votre raisonnement vous établissez une distinction entre cette situation-là et celle du chemin de fer de Terre-Neuve. Dans ce cas particulier la dette assumée est inscrite tandis que dans l'autre cas vous avez simplement pris le chemin de fer à votre compte et étiez prêts à l'exploiter, et en conséquence vous n'avez pas fait d'inscription au chapitre de la capitalisation.

M. GORDON: C'est exact. Par exemple, s'il n'y avait eu une dette impayée relativement au chemin de fer de Terre-Neuve, il aurait peut-être fallu décider si cette dette pouvait être reportée dans les livres du National-Canadien. J'inclinerais à croire que si une tentative avait été faite en ce sens, les chemins de fer Nationaux du Canada s'y seraient peut-être opposés. Mais dans ce cas-ci, aucune objection n'a été formulée, parce que le chemin de fer est passé aux mains du Canada en vertu des termes de l'union et la propriété fut cédée sans frais au National-Canadien pour fins de gestion et d'exploitation. Ce sont les résultats d'exploitation dont je parle. Sans faire la part des intérêts sur les sommes placées et sans essayer de réaliser des intérêts de ce chef, l'exploitation effective du chemin de fer durant l'année 1950, la somme que nous avons dépensée pour son exploitation moins les recettes d'exploitation, a accusé un déficit de \$3,002,314, et en plus, nous avons reçu une subvention de \$1,250,000 pour le service côtier.

M. CARTER: Ne croyez-vous pas qu'il importerait d'inscrire quelque valeur par rapport au chemin de fer, au matériel roulant, que vous avez pris à votre compte?

M. GORDON: Nous l'indiquons dans notre inventaire des biens comme partie du matériel roulant du chemin de fer. Nous incluons, à titre de documentation statistique, ce que nous possédons à Terre-Neuve, mais ce chemin de fer ne figure pas dans notre bilan à titre de valeur quelconque en tant que le bilan est concerné.

M. CARTER: Qu'en est-il des navires? Les incluez-vous? Vous les avez pris également à votre compte pour les exploiter, n'est-ce pas?

M. GORDON: Ils ont été indiqués dans notre inventaire au même titre que le matériel roulant. Vous trouverez ce renseignement dans notre rapport annuel à la page 40 sous la rubrique "Matériel flottant". Vous y relèverez 14 steamers et ils comprennent les navires de Terre-Neuve.

M. CARTER: Assurément, ils représentent quelque autre valeur, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je crois que nous parlons de deux choses quelque peu différentes. Je ne saisis pas exactement votre question, monsieur Carter. Nous avons pris le chemin de fer à notre compte, le gouvernement nous a donné un certain nombre de locomotives et le matériel roulant et nous en a confié l'exploitation. Le gouvernement nous a dit, voilà le réseau ferroviaire de Terre-Neuve, exploitez-le. Et ces résultats-ci sont ceux que je viens de vous donner.

M. CARTER: Assurément, le cadeau que le gouvernement de Terre-Neuve a fait aux Chemins de fer Nationaux du Canada à cette époque représente quelque chose en fait de valeur monétaire, il a augmenté la valeur de votre propriété, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, pas par suite de son exploitation; le chemin de fer constitue une perte.

M. CARTER: Je ne puis suivre ce raisonnement. Si je possède un steamer et si je l'exploite à perte et je peux encore vendre ce steamer pour un quart de million ou un demi-million de dollars, il possède une valeur jusqu'à concurrence de ce chiffre, n'est-ce pas?

M. GORDON: Vous parlez maintenant de valeurs de liquidation.

M. CARTER: Peu m'importe comment vous l'appellez. Le gouvernement de Terre-Neuve a transféré la propriété au National-Canadien, elle doit assurément représenter une valeur monétaire. Que vous l'exploitiez à profit ou non, je soutiens toujours qu'elle possède quelque valeur.

M. GORDON: Je pourrais peut-être tirer la question au clair de cette façon, au point de vue comptable. Si le Canada avait versé une somme à Terre-Neuve pour cette propriété, alors en nous cédant cette propriété, la somme figurerait dans nos livres. Or, dans la mesure où le gouvernement achèterait des propriétés elles figureraient dans nos livres, mais dans ce cas-ci, en conformité des termes de l'union, nous avons pris le chemin de fer à notre compte sans frais et l'avons exploité, le chemin de fer et les steamers, et il n'y eut pas de sommes d'échangées entre le Canada et le gouvernement de Terre-Neuve. Aussi, il n'y avait pas lieu de faire une inscription comptable. Maintenant, quand nous avons acheté des navires pour augmenter les services côtiers, il y eut des sommes de payées. Le gouvernement a versé certaines sommes dans cette circonstance et nos livres font voir une inscription.

M. CARTER: Je comprends cela.

M. GORDON: Il n'y eut pas de somme de payée quand ce chemin de fer nous fut confié, et en conséquence il n'y eut pas d'inscription comptable.

M. CARTER: Je ne puis suivre votre raisonnement sur ce point. N'établissez-vous pas quelque valeur dans vos livres par rapport à la propriété que vous acquérez? Est-elle sans valeur?

M. GORDON: Je ne dis pas qu'elle est sans valeur. Je dis simplement qu'une telle évaluation n'est pas consignée dans nos livres.

M. CARTER: Je ne me soucie pas qu'elle soit consignée ou non dans vos livres. J'essayais de savoir ce que la propriété vaudrait s'il fallait que vous l'achetiez et elle constituait une immobilisation. Elle constituait assurément une immobilisation de la part de quelqu'un?

M. GORDON: Cela nécessiterait une évaluation du chemin de fer, du matériel roulant et le reste. Ce serait une grosse tâche et elle ne donnerait aucun résultat, si ce n'est de satisfaire quelque curiosité.

M. CARTER: Aucune évaluation n'a été faite de la propriété?

M. GORDON: On n'en a pas fait l'évaluation, que je sache. Aucune évaluation ne figurait dans les livres du gouvernement de Terre-Neuve, et il n'a pas consigné d'évaluation quelconque quand il l'a acquis de la *Reid-Newfoundland Company*.

M. CARTER: A tout événement, avant que le National-Canadien le prenne à son compte, le chemin de fer constituait une valeur en capital pour le gouvernement de Terre-Neuve. Son immobilisation n'est pas disparue. Je veux dire que le gouvernement de Terre-Neuve y a engagé des capitaux. Il en a coûté de l'argent à quelqu'un pour construire le chemin de fer et en assurer l'exploitation.

M. GORDON: Non, pour autant que nous sachions, il fut inscrit dans les livres du gouvernement de Terre-Neuve sans qu'on lui donne de valeur effective.

M. CARTER: C'est un étrange état de choses.

M. GORDON: Je pourrais répondre à cela en disant qu'il s'est passé des choses étranges à Terre-Neuve.

M. KNIGHT: M. Gordon serait-il prêt à dire ce que vaut le National-Canadien?

M. GORDON: Certainement pas. Je veux dire que le compte de placement en propriétés du National-Canadien est un chiffre historique qui est celui qui figurait dans les livres des compagnies en faillite quand nous les avons prises à notre compte. Je suis d'avis que l'établissement d'une évaluation du réseau National-Canadien serait une colossale entreprise.

M. CARTER: Ne figure-t-il pas dans votre inventaire?

M. GORDON: Le matériel figure dans notre inventaire, oui.

M. CARTER: J'entends, sa valeur.

M. GORDON: Non, nous faisons voir dans notre inventaire tout l'actif matériel, le nombre des articles,—des wagons à marchandises, et le reste.

M. CARTER: Mais une partie de ce matériel, le matériel neuf serait inscrit comme ayant une valeur?

M. GORDON: Ah! oui, à titre de matériel livré ou reçu, il figurerait dans notre inventaire. Il est inscrit dans nos livres quand nous faisons des déboursés pour l'acquérir. Tout ce qui coûte de l'argent au National-Canadien quand nous l'achetons figure dans nos livres.

M. CARTER: Que vous l'indiquiez ou ne l'indiquiez pas dans vos livres, il en coûte beaucoup d'argent à quelqu'un. Ils ne l'ont pas tout simplement recueilli,—cela vaut quelque chose à quelqu'un. Je constate par ce rapport que 80 p. 100 de vos recettes proviennent du transport de marchandises. Je me demandais si vous pouviez me dire quelle proportion des marchandises de Terre-Neuve a été expédiée par d'autres lignes l'an dernier?

M. GORDON: Quelle quantité de marchandises de Terre-Neuve a été expédiée par d'autres lignes?

M. CARTERS Oui.

M. GORDON: Vous voulez dire des lignes maritimes?

M. CARTER: Oui. On m'informe qu'il y eut une quantité considérable de marchandises que les chemins de fer Nationaux du Canada n'ont pu et n'ont pas livré à North-Sydney, et au lieu de les expédier par vos propres lignes vous les avez transportées à Halifax où elles ont été transférées à d'autres compagnies de navigation qui les ont débarquées à St-Jean, après quoi les chemins de fer Nationaux ont été rendus responsables de tarifs, réclamations et dommages.

M. GORDON: Je n'ai pas tout à fait saisi en premier lieu ce que vous aviez à l'esprit, mais je crois qu'il y eut une période d'encombrement à North-Sydney, de sorte que nous avons été contraints de diriger une partie du trafic par Halifax et de le confier à des compagnies de navigation privées en vertu d'un accord en matière de tarifs et le reste. Je n'ai pas ce chiffre en main, mais nous pourrions peut-être l'obtenir. Ces choses-là, voyez-vous, se font continuellement. Nous échangeons du trafic avec un certain nombre de chemins de fer sur tout le continent nord-américain. Nous n'isolons pas ces choses dans des compartiments distincts, mais si vous êtes particulièrement intéressé à obtenir ce chiffre...

M. CARTER: Je ne suis pas particulièrement intéressé au chiffre mais cela constitue pour les chemins de fer Nationaux une charge qu'ils n'auraient pas eue autrement.

M. GORDON: Cela constitue effectivement une charge en ce sens qu'il nous faut payer une partie de notre tarif à des compagnies de navigation privées et nous aurions cette somme si nous avions pu voir à l'entier transport nous-mêmes, mais nous ne pouvions le faire sans matériel additionnel qui aurait exigé de notre part de fortes immobilisations.

M. CARTER: Mais cela a contribué à grossir les chiffres de la dette?

M. GORDON: En réduisant les recettes, oui.

M. CARTER: J'ai à peu près fini. Il y a une ou deux autres observations que je voudrais faire. Le libellé de ce paragraphe est, à mon sens légèrement fautif. La citation qui s'y trouve et qui provient du rapport de la Commission des transports reconnaît, je suppose, les chemins de fer de Terre-Neuve comme un fardeau indépendamment d'autres opérations. J'entends que la citation porte atteinte à la province de Terre-Neuve, elle fait allusion au fait que l'exploitation du chemin de fer constitue un fardeau additionnel. Je ne crois pas que c'est votre seule entreprise qui ne soit pas payante.

M. GORDON: C'est un fait que la Commission reconnaît dans son jugement, c'est tout.

M. CARTER: Alors, c'est un fait que l'entreprise de Terre-Neuve est la seule qui ne soit pas payante, la seule qui constitue un fardeau pour les Chemins de fer Nationaux du Canada?

M. BENDICKSON: Non. Vous vous êtes servi vous-même du terme, fardeau additionnel.

L'hon. M. CHEVRIER: N'est-ce pas la raison pour laquelle la Commission royale a recommandé que les besoins financiers soient rayés des comptes des Chemins de fer Nationaux du Canada et émarginés aux crédits?

M. CARTER: Je crois toujours que c'est un libellé fautif, parce qu'il y a d'autres facteurs à opposer à cet élément, et un facteur, que les Chemins de fer Nationaux du Canada le reconnaissent ou non, est que le gouvernement de Terre-Neuve a déjà fait des mises considérables dans le Chemin de fer de Terre-Neuve qui, s'il avait fallu que les Chemins de fer Nationaux l'achètent ou le remplacent, exigerait un placement considérable et les intérêts à cet égard se chiffraient à une forte somme. Et il y a encore d'autres facteurs. Je crois que l'un de ceux qui contribuent à ce déficit c'est votre contrôle à distance de Moncton. Or, Terre-Neuve a des problèmes qui n'existent pas dans d'autres provinces, des problèmes qui tiennent particulièrement aux opérations côtières et vous ne pouvez vous attendre qu'une organisation centralisée à Moncton soit au courant de ces problèmes et dirige l'entreprise aussi efficacement qu'elle pouvait l'être sous l'ancien régime quand il s'agissait d'une opération distincte complètement gérée à St-Jean. Je crois que votre contrôle à distance, la structure particulière de votre organisation sont les causes d'une partie de ce déficit. Un autre élément est que la qualité ou la fréquence du service est telle que des firmes commerciales constatent qu'il est plus profitable de transporter leurs marchandises dans de petites goélettes,—des marchandises que devraient transporter les Chemins de fer Nationaux du Canada. Mais elles ne peuvent laisser leurs marchandises traîner sur un quai à Port-aux-Basques pendant une semaine ou deux. Aussi, les commerçants se rendent-ils à Halifax et à Sydney et transportent-ils leurs marchandises eux-mêmes. Si, cependant, le service était deux fois plus fréquent vous transporteriez plus de marchandises et cela diminuerait le déficit des chemins de fer de Terre-Neuve.

M. GORDON: Je ne sais quel est le but de ces observations, si c'est une critique de l'administration ou une dissertation générale sur les opérations à Terre-Neuve. S'il s'agit d'une critique, alors je dis que je dois réserver à l'administration des Chemins de fer Nationaux du Canada le droit de déterminer la meilleure méthode de diriger nos opérations à Terre-Neuve. Il est possible d'argumenter et de différer d'opinion à n'en plus finir à ce sujet, mais je crois me contenter de dire que, dans l'opinion de mes employés supérieurs et dans ma propre opinion, après avoir étudié l'organisation très soigneusement, le mode que nous avons présentement et qui comporte une surveillance de la part de la division de Moncton, mais comprend néanmoins la gestion locale de Terre-Neuve constitue la méthode la meilleure et la plus efficace que nous concevons pour l'exploitation du

chemin de fer. Je crois devoir demander au Comité d'accepter cette affirmation ou bien nous exposer à être accusés de mauvaise gestion. Je ne crois pas que nous soyons jamais d'accord sur ce point parce que j'estime que les vues de M. Carter et celles de nos employés supérieurs ne concorderont jamais.

M. FULTON: Mais je suis certain que vous êtes toujours prêt à prêter l'oreille à nos observations.

M. GORDON: Naturellement, et je crois que M. Carter conviendra que nous y apportons une attention minutieuse. Ma deuxième observation se rapporte au service. Généralement parlant, je puis dire que le service procuré par le chemin de fer de Terre-Neuve et, compte tenu de nos projets d'amélioration, accuse un progrès très marqué comparativement à ce dont nous avons hérité. Nous avons hérité d'une situation, nous avons dépensé une somme énorme à améliorer le service, les voies et le reste. Il y eut de fortes affectations de faites pour le service du traversier et d'autres installations, des affectations qui ne justifient certainement pas Terre-Neuve de se plaindre. J'ai pris la peine de revoir nos immobilisations. En examinant la situation à Terre-Neuve particulièrement, la somme que nous inscrivons à notre budget pour ce district dépasse de beaucoup celle que nous dépensons dans toute autre partie du réseau sur une base comparable. On ne peut certainement pas laisser entendre que nous affamons Terre-Neuve. C'est tout le contraire.

M. CARTER: Je crois que M. Gordon s'est tout à fait mépris sur le sens de mes observations. Je ne critique pas l'administration. Je dis tout simplement que vous faites une affirmation ou du moins vous prenez une citation tirée du rapport de la Commission des transports et vous l'incorporez dans ce rapport qui est transmis d'un bout à l'autre du pays, et il semble qu'on ait mis tout ce fardeau additionnel à la charge des Chemins de fer Nationaux au Canada en conséquence de l'entrée de Terre-Neuve dans la confédération. J'ai essayé d'indiquer qu'il faut faire entrer en ligne d'autres facteurs qui ne sont pas mentionnés ici. J'entends que vous ne faites pas voir le revers de la médaille. Il est possible qu'une partie du déficit ne tient pas entièrement à la nature de l'exploitation même, mais qu'elle découle d'autres facteurs que j'ai essayé d'énumérer.

Vous avez admis vous-même que l'expédition de ce trafic par les autres ports a aussi augmenté le déficit.

M. GORDON: Il n'est guère de tronçon des chemins de fer où d'une façon ou d'une autre, nous ne soyons contraints de prendre des mesures d'urgence. En Colombie-Britannique, par exemple, il se produit des éboulis de roches et nous sommes obligés de faire circuler les convois par d'autres lignes, et cela entraîne des frais additionnels sensibles d'exploitation. Nous faisons face aux facteurs géographiques et climatiques tels qu'ils se présentent. Il survient toujours quelque chose sur les chemins de fer, et parfois, je pense souvent que quelque chose fait défaut, mais je puis certainement vous assurer qu'il survient toujours quelque chose. S'il se produit un éboulement de roches sur nos voies en Colombie-Britannique nous faisons circuler nos convois par les voies du Pacifique-Canadien et le Pacifique-Canadien fait de même avec nous. Tous cela entraîne des déboursés additionnels. La même chose se produit dans votre cas. A cause de la rigueur de l'hiver et du manque de matériel, nous ne pouvons suffire au volume du trafic de Terre-Neuve. Le trafic a atteint un chiffre sans précédent immédiatement après l'entrée de cette province dans la confédération, et nous avons décidé d'utiliser tous les autres moyens de transport auxquels nous pouvions recourir pour répondre aux besoins, tout comme nous le faisons en Colombie-Britannique. Cette affirmation n'est pas une critique à l'adresse de Terre-Neuve. C'est simplement la constatation d'un fait.

M. FULTON: Il y a peut-être un avantage qui compense les difficultés que vous éprouvez dans Terre-Neuve, parce que vous pouvez annoncer que vous avez le seul chemin de fer qui dessert toutes les dix provinces. Vous faites certainement valoir cette affirmation. Elle est imprimée et publiée par tout le pays.

M. GILLIS: N'est-il pas vrai qu'il y a d'autres tronçons du réseau qui ont constitué un plus lourd fardeau pour les Chemins de fer Nationaux du Canada que le chemin de fer de Terre-Neuve? Par exemple, dans le cas d'autres lignes, vous prenez à votre charge toute la dette consolidée et obligatoire quant à laquelle les intérêts de l'ensemble du réseau s'accumulent, mais quand vous avez pris le chemin de fer de Terre-Neuve à votre compte, vous n'avez pas assumé de dette obligatoire ou de frais d'intérêt quelconques.

M. GORDON: Nous n'avons jamais hésité de signaler cela, et si vous jetez un coup d'œil sur le mémoire que j'ai présenté à la Commission royale d'enquête sur les transports, vous verrez que j'ai mentionné de façon précise les fardeaux imposés aux Chemins de fer Nationaux du Canada sous forme de charges fixes et le reste. Cette affirmation a été répandue partout le pays et ce fut une affirmation absolument sincère. Il n'était pas question de faire une comparaison désobligeante quelconque.

M. GILLIS: Je crois que c'est ce qui cause des soucis à M. Carter. Il estime que vous avez fait un bon marché quand vous avez pris à votre compte ce chemin de fer exempt de toute dette obligatoire et de frais d'intérêt comparativement à d'autres tronçons.

M. GORDON: Si j'ai agi un peu trop à corps défendant dans mes réponses, monsieur Carter, je m'excuse. J'ai l'épiderme sensible en ce qui concerne Terre-Neuve, parce que nous en avons entendu parler énormément.

M. CARTER: Et vous allez en entendre parler beaucoup plus.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions sur les tarifs-marchandises?

M. FULTON: Puis-je revenir à la question de l'augmentation de 5 p. 100 que les chemins de fer ont demandé? Il est dit dans le rapport que le 25 janvier la Commission a réservé sa décision sur la partie de la demande qui se rapporte à l'augmentation de 5 p. 100. Pouvez-vous nous dire si vous avez une estimation de la perte que vous subissez mensuellement en raison du fait qu'on n'a pas encore fait droit à votre demande pour cette augmentation de 5 p. 100?

M. GORDON: On m'informe qu'elle se chiffrerait approximativement à \$1,100,000 par mois.

M. FULTON: Et la décision est maintenant réservée depuis près de trois mois?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Je signale le fait parce que mon souvenir du rapport de la Commission royale sur les transports est que, bien qu'il ne formulait pas de critique formelle, il ne laissait subsister aucun doute que, de l'avis des commissaires enquêteurs, la Commission des transports elle-même n'avait pas rendu des décisions avec la célérité que réclamait l'importance des facteurs économiques. Savez-vous si des démarches quelconques ont été prises pour remédier à cette situation?

L'hon. M. CHEVRIER: Le rapport a été porté à l'attention du président de la Commission des transports et il est conséquemment avisé des recommandations. Il va sans dire que la Commission des transports, comme le sait M. Fulton, est une cour d'archives. Elle peut décider de rejeter la demande entièrement. Elle peut décider d'accorder une augmentation de 2 p. 100.

Elle peut décider qu'un jugement provisoire n'est pas justifié,—eu égard à toutes les circonstances. Il est très difficile de déterminer ou de deviner ce qui est dans l'esprit des membres de cet organisme, mais ils ont en main le rapport de la Commission royale sur les transports, et ils savent quelles observations ont été faites dans la cause de 21 p. 100, alors qu'il s'est écoulé tout près de deux ans avant qu'une décision soit rendue.

M. FULTON: Le ministre s'est servi du terme jugement provisoire. On m'informe relativement à la demande d'une augmentation de 5 p. 100 que le jugement une fois rendu sera un jugement définitif.

L'hon. M. CHEVRIER: J'entends un jugement provisoire en fonction de la de la demande même. La demande est pour une augmentation de 5 p. 100 et il faut tenir compte de ce que l'on pourrait demander en plus par suite de la mise en vigueur de la semaine de quarante heures. Si la Commission rend un jugement dans la cause de 5 p. 100, cela constituerait, à mon sens, un jugement provisoire par rapport à cette partie de la demande.

M. FULTON: Relativement à la cause de 5 p. 100, on m'informe qu'elle a été présentée de telle façon que le jugement, favorable ou défavorable, pourrait être rendu sans porter préjudice à toute autre partie de la demande. Ou bien y a-t-il un autre élément qui est cause du retard apporté par la Commission à rendre un jugement final relativement à la demande de 5 p. 100?

M. GORDON: Les chemins de fer ont présenté la demande en deux parties, la première portant spécifiquement sur une demande d'augmentation des tarifs de 5 p. 100 et la seconde étant conçue de telle manière que nous puissions soumettre en temps et lieu tout ce qui se rattache à l'application de la semaine de travail de 40 heures. Nous comptons que la demande précise d'une augmentation de 5 p. 100 serait étudiée à titre d'élément distinct et que nous pourrions obtenir une décision à ce sujet, mais cela n'empêche pas la Commission de prendre une autre attitude. Peut-être aurait-elle pu le faire à l'audition des témoignages, je ne sais, mais elle aurait tout aussi bien pu ne pas être d'avis, comme nous l'étions alors, que notre cause était bien étayée. J'ignore pourquoi elle a réservé son jugement; elle n'a pas donné de motif. Il est possible qu'elle eût été d'opinion que nous avions complètement manqué de prouver notre cause. Il entrerait certainement dans les attributions de la Commission, je crois, de prendre cette attitude.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Gordon a répondu assez bien au point que vous avez soulevé. Je ferai observer qu'il ne convient peut-être pas que le Comité discute le sujet pendant que la Commission en est encore saisie.

M. FULTON: Certainement pas d'en discuter le fond; j'en conviens certainement avec vous. Je m'enquerrais si la décision...

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'une réponse complète a été donnée, et c'est la raison pour laquelle je propose qu'il serait préférable de ne pas approfondir le sujet.

M. FULTON: Je n'irai pas jusqu'à dire qu'une réponse complète a été donnée, mais il y a d'autres parties du rapport qui se prêteront à la discussion du sujet.

Le PRÉSIDENT: Est-ce une menace ou une promesse? Désire-t-on poser d'autres questions?

M. THOMAS: Oui, je n'en ai qu'une. Je constate que les tarifs-marchandises des chemins de fer ont été augmentés de 35 p. 100. Je me demande si on peut en faire la décomposition par zones,—par exemple, la proportion de l'augmentation dans les provinces Maritimes, la proportion dans les provinces centrales et la proportion de l'augmentation par rapport aux provinces des Prairies?

M. GORDON: Je ne pense pas que ce soit possible. Il s'agit d'augmentations uniformes générales, à certaines exceptions près, et cela nécessiterait une analyse de chaque article transporté. Je crois que cela est hors de doute.

M. CARTER: Le rapport dit au paragraphe 1 que les recettes du service des des voyageurs ont diminué de 7·8 p. 100?

M. GORDON: Qu'avez-vous dit?

M. CARTER: Le paragraphe 1, sous la rubrique des recettes d'exploitation.

M. GORDON: Les recettes du service des voyageurs, oui.

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Vous noterez au bas de la page 7: "Le nombre des passagers transportés ainsi que le nombre moyen de milles qu'ils ont parcourus ont diminué durant l'année, le nombre de voyageurs-milles accusant une réduction de 13·1 p. 100. Ceci est dû principalement aux interruptions de services de trains",—cela comprendrait la grève aussi bien que la rareté de charbon, et le reste—, "mais aussi au fait que touristes et voyageurs ont comprimé leurs dépenses et que l'automobile et l'avion sont de plus en plus utilisés".

Vous vous souviendrez qu'il y eut une réduction du service des voyageurs au commencement de l'année 1950 par suite de la rareté du charbon, et cela se traduit dans les chiffres.

M. CARTER: Etait-ce une forte proportion?

M. GORDON: C'est une forte proportion, peut-être une proportion fâcheuse.

M. MACDONALD: M. Gordon serait-il porté à faire des observations sur les mesures que l'on prend pour réduire cette proportion de perte?

M. FULTON: Surtout que la même situation s'est produite l'an dernier. J'ai en main le rapport de l'an dernier et il y est dit que le nombre des voyageurs transportés a accusé un fléchissement de 8·5 p. 100. Je voudrais me rallier à M. Masdonald et faire mienne la question qu'il a posée quant aux moyens que vous pouvez entrevoir, s'il en existe, pour accroître votre trafic-voyageur?

M. GORDON: La question générale de l'augmentation des recettes provenant du service des voyageurs constitue un des problèmes les plus difficiles auxquelles l'administration du réseau se heurte aujourd'hui. Je crois pouvoir dire franchement qu'elle résulte de la répercussion causée par la concurrence d'autres modes de transport, particulièrement la concurrence routière sous forme d'autobus. La concurrence de lignes aériennes n'est pas aussi sérieuse, parce qu'elle constitue une sorte de concurrence de luxe, bien qu'elle enlève du trafic à nos moyens de transport qui représentent de fortes immobilisations. En d'autres termes, ce qui nous cause des pertes sensibles c'est qu'en essayant de faire concurrence aux lignes aériennes nous fournissons du matériel de grand luxe sous forme de ce que nous rappelons les "installations d'arrière-train". Pour moi c'est une expression singulière, mais c'est un terme du métier. Je tiens à vous faire observer que notre matériel d'arrière-train est très confortable. J'examinais des chiffres l'autre jour, et les lignes aériennes n'accaparent encore qu'à peine un peu plus de 1 p. 100 du trafic-voyageur. La forte concurrence est celle qui vient de l'automobile. Nous ne pouvons et ne pourrions jamais répondre au degré de souplesse et de commodité qu'éprouve l'individu dirigeant sa propre automobile et s'en servant pour voyager. Il va sans dire que ce mode de transport augmente.

Quant aux autobus, le volume du transport constitue une concurrence sérieuse, mais un certain nombre de facteurs nous posent des entraves dans ce domaine. Nous sommes en désavantage en raison du fait que nous éprouvons de grandes difficultés à obtenir de la coopération en matière de circulation d'autobus ici et là, lorsque nous pensons qu'un tel service pourrait accroître le volume de notre trafic. Chaque fois que nous voulons abandonner une ligne

et procurer un meilleur service par autobus, nous nous buttons à toutes sortes d'objections. Elles viennent de la part des citoyens de cette agglomération et de la part de hauts fonctionnaires qui délivrent les permis.

M. FULTON: Et aussi de la part des employés du chemin de fer?

M. GORDON: Non, je ne puis dire que c'est là un élément qui nous cause des soucis. Je ne me souviens pas d'avoir reçu de représentations particulières d'employés à ce sujet. C'est simplement une question de savoir comment nous y prendre pour faire face à la concurrence. Je n'hésite pas à avouer que tout ce à quoi nous nous sommes attaqués jusqu'ici a abouti à des résultats plutôt décourageants. Aussi, la question du trafic-voyageur demeure un casse-tête pour la direction du réseau. Je ne puis entrevoir de solution; il s'agit plutôt d'un ensemble de beaucoup de solutions.

Je crois que nous pouvons conclure des arrangements coopératifs entre les voituriers par autobus et les chemins de fer et qu'il importe de faire quelque chose en ce sens. A mon sens, nous avons droit, ainsi que le rapport de la Commission royale le laisse entendre par déduction, à ce que la concurrence soit pour le moins maintenue sur une base équitable. Je tournerai mon explication plutôt boîteuse, je le crains, en disant que le genre de concurrence qui prévaut contre le trafic-voyageur par rail continue d'être aigu et s'aggravera probablement au lieu de s'atténuer.

M. FULTON: Pensez-vous que les chemins de fer américains vont vous enlever une partie appréciable de votre trafic transcontinental pour diverses causes, y compris le fait que les voyageurs peuvent, avec eux, faire le voyage plus rapidement que par vos trains?

M. GORDON: C'est une question de préférence de la part des voyageurs.

M. FULTON: Je me demandais si vos enquêtes indiquent que vous avez ou n'avez pas perdu de trafic à cause de cela?

M. GORDON: C'est une chose très difficile à établir. Vous pouvez faire des suppositions mais il est très difficile de s'assurer de la chose.

M. MOTT: N'est-il pas vrai, monsieur Gordon, que le convoi du *Great Northern Railway* partant de Seattle ou d'Everett prend 48 heures de moins que le convoi du National-Canadien pour arriver à Montréal?

M. GORDON: L'horaire des trains comporte des voyages plus rapides, mais je ne saurais dire de combien.

M. DINGLE: On m'informe que ses convois prennent de 20 à 24 heures de moins.

M. MOTT: Cela fait une différence d'une journée.

M. GORDON: Le trafic transcontinental au Canada dépend de l'agencement de notre horaire de manière à ce que les convois arrivent aux centres importants dans les diverses provinces à des heures raisonnables.

M. FULTON: Au préjudice, je pourrais dire, des petits centres.

M. GORDON: Cela se peut, monsieur le président, mais je l'ai constaté par expérience personnelle. C'est un problème que je n'ai jamais résolu: vous ne pouvez être à deux endroits en même temps. Personnellement, je n'ai jamais pu accomplir ce tour de force et je n'ai pas réussi davantage avec le chemin de fer.

M. GEORGE: J'espère, monsieur le président, que M. Fulton ne suppose pas que l'*Ocean Limited* arrive à Montréal d'Halifax dans un délai raisonnable?

M. GORDON: Il serait possible de raccourcir l'horaire des convois transcontinentaux s'il était jugé opportun de le faire, mais nous serions confrontés immédiatement par les difficultés tenant à l'établissement d'heures d'arrivée et de départ aux principales destinations intermédiaires et aux têtes de ligne. Il y a en plus le problème posé par la nécessité d'établir des correspondances

avec les divers trains venant d'autres localités importantes, et il faut tenir compte non seulement des entre-croisements du trafic canadien mais aussi du passage des convois importants venant des États-Unis.

M. FULTON: Vous ne pouvez dire alors qu'il existe quelque moyen qui vous permette d'établir si vous perdez du trafic transcontinental?

M. GORDON: Il y a lieu de supposer que nous perdons du trafic. J'ai pris des renseignements mais il est difficile de déterminer ce qui motive la décision du voyageur. Il est manifeste parfois que la personne partant de Vancouver emprunte l'autre ligne pour gagner du temps, mais il peut y avoir d'autres raisons.

M. FULTON: Puis-je vous demander quel est le principal facteur qui influe sur la décision de ne pas raccourcir l'horaire? Est-ce la difficulté des correspondances ou est-ce la difficulté financière sous le rapport du besoin de meilleurs superstructures et matériel, ou quelle est la raison générale?

M. GORDON: La principale difficulté est celle des horaires, l'établissement et l'agencement des correspondances. C'est une question d'exploitation. Estimez-vous que cela constitue une bonne explication?

M. DINGLE: Oui. Ces horaires transcontinentaux ont été établis, monsieur, pour diverses raisons depuis un grand nombre d'années. Nous estimons maintenant que les horaires que nous avons répondent le mieux à nos besoins généraux.

M. FULTON: Voudriez-vous trancher pour notre information, monsieur Dingle, une affirmation à laquelle aucune réponse n'a été donnée dans un sens ou dans l'autre, à ma connaissance. Dans le passé, on a laissé entendre au sein de ce Comité et ailleurs aussi, que la principale raison est qu'il existe quelque entente entre vous et le Pacifique-Canadien en matière d'horaires. Ce chemin de fer est matériellement incapable de raccourcir ses horaires et vous êtes donc contrains d'emboîter le pas?

M. DINGLE: Il est loisible à l'un ou à l'autre réseau d'ajuster ses horaires, mais à l'heure actuelle nous avons l'habitude de les établir ensemble.

M. FULTON: Ainsi, cela constitue dans une certaine mesure une décision conjointe?

M. GORDON: Voici ce qui en est. Il n'existe pas d'accord entre le Pacifique-Canadien et nous quant à ces horaires en particulier mais, du point de vue du sens commun pratique, nous examinons nos horaires de concert, parce que cela a une portée sur l'entre-croisement du trafic arrivant aux points de croisement. Les deux chemins de fer en sont venus à la conclusion que l'horaire actuel est le plus pratique sous tous rapports. Il est tout à fait inexact de dire qu'il existe une entente à l'effet que nous ralentirons la vitesse de nos convois pour accommoder l'autre réseau.

M. MUTCH: L'histoire qui a cours habituellement veut que parce qu'il a été établi que les convois du National-Canadien pouvaient effectuer le trajet de Vancouver à Montréal dans moins de six heures que les convois du Pacifique-Canadien,—c'était au temps de sir Henry Thornton,—on a ajouté six heures afin de mettre le service sur une base comparable à celui du Pacifique-Canadien. C'est une histoire qui a été racontée à maintes reprises et en général on la croit fondée.

M. GORDON: J'en ai entendu parler, je m'en suis enquis à des sources importantes et le fait est inexact.

M. KNIGHT: Il y a un article particulier figurant dans un tarif spécial ici qui cause des soucis aux gens de ma ville. Ils ont formulé des protestations et écrit au ministre à ce sujet. Je voudrais faire consigner au compte rendu quelque explication qui serait peut-être de nature à les satis-

faire ou qui répondrait à la protestation. Il s'agit du tarif 67 C.F.A. quelle qu'en soit la nature. Ils disent que c'est un tarif embrassant des chargements complets multiples joint à des frais onéreux de magasinage et de retenue, avec en plus des sanctions imposées dans le cas des wagons stationnant au delà du temps de retenue sans frais.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est un tarif qui a été appliqué par suite d'une ordonnance de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre lorsque la régie des prix fut instituée. A une certaine époque en 1945 ou 1946, —je ne connais pas la date exacte,—la Commission des transports fut autorisée à administrer l'ordonnance. Ce n'est que tout dernièrement que les chemins de fer ont formulé une demande pour l'imposition de l'ordonnance.

M. KNIGHT: Vous voulez dire une réimposition?

L'hon. M. CHEVRIER: Exactement. A cause de la rareté de fourgons à marchandises, les chemins de fer ont demandé à la Commission des transports de rétablir l'ordonnance relative au chargement maximum. La Commission a entendu des représentants des chemins de fer, mais n'a pas encore rendu de décision. Je ne sais pas exactement pourquoi vous insistez davantage sur ce point. Si vous vous opposez à l'application de cette ordonnance, alors je ne comprends pas votre attitude, parce que s'il y a une rareté sérieuse de fourgons à marchandises et si la situation dans l'Ouest canadien est urgente, alors il existe un bon motif pour l'imposition de cette ordonnance relative au chargement maximum.

M. KNIGHT: Nous ne discutons pas une rareté de wagons dans le moment.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais vous ne pouvez séparer les deux.

M. KNIGHT: Très bien. Convenons-en. Voici ce que je veux savoir: quel est ce tarif et quelle est sa portée générale. Je veux être renseigné là-dessus.

L'hon. M. CHEVRIER: Je puis vous dire, en général, que l'ordonnance a été appliquée de cette façon durant toute la période de la guerre: il fallait qu'un wagon fût chargé à pleine capacité. Les chemins de fer désirent la réimposition de l'ordonnance parce que, d'après les rapports que je tiens, la proportion des wagons chargés était plus élevée quand l'ordonnance était en vigueur qu'elle ne l'est aujourd'hui.

M. KNIGHT: Ces gens estiment que cette ordonnance est inéquitable quant à ce qu'ils appellent les localités de longs parcours comparativement aux localités des petits parcours. C'est-à-dire dans les localités où ils ont l'avantage de la concurrence constituée par les camions et la navigation, ils ne sont pas contraints de subir ce régime. D'autre part, les gens établis dans le centre des provinces des Prairies, dans des endroits qu'ils appellent des localités de longs parcours, ils ne disposent pas de moyens de régler le mode de déchargement de ces wagons et leur expédition ailleurs. En un mot, ils estiment que les localités de longs parcours ont droit à certains égards, et qu'en conséquence ce tarif est inéquitable.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai pas d'observations à faire à ce sujet parce que c'est une question sur laquelle la Commission a été priée de se prononcer, et elle a réservé son jugement.

M. KNIGHT: Les gens dont je parle estiment qu'il en résultera en définitive un prix accru pour le consommateur parce que, à la longue, ces charges sont reportées sur le consommateur sous forme des prix exigés pour les marchandises.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que les sanctions se rapportent surtout au magasinage.

M. GORDON: C'est la Commission des prix et du commerce en temps de guerre qui a conçu cette ordonnance. Elle visait essentiellement à assurer un

emploi plus efficace des wagons, et durant la période de son application, elle a contribué considérablement à l'usage plus efficace des fourgons à marchandises, et sous ce rapport, elle a été un facteur dans la réduction général des prix exigés du consommateur. Ce fut la théorie à la base de l'ordonnance de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre, et elle s'est avérée efficace dans la pratique.

Or, dans les circonstances actuelles, nous sommes intéressés à faire utiliser plus efficacement les fourgons à marchandises qui se font rares. Aussi a-t-on estimé qu'une méthode qui s'est avérée satisfaisante durant la guerre pourrait être appliquée de nouveau durant cette période en particulier.

La question que nous devons nous poser est la suivante: sommes-nous en présence d'une situation critique ou non? Si la situation est critique, je prétends que nous avons le droit d'employer des méthodes d'urgence.

Il se peut que cette ordonnance ne soit pas équitable dans tous les cas. Je suis enclin à croire que l'ordonnance ne serait pas à base d'équité absolue et qu'il pourrait y avoir des écarts ici et là. Cependant, si les expéditeurs importants intéressés coopèrent avec les chemins de fer, et si nous faisons rétablir l'ordonnance, je crois que nous pourrions contribuer pour beaucoup à faire disparaître tout embouteillage qui existe. Mais il faudrait que nous fussions munis d'une ordonnance pour nous procurer l'occasion de convaincre les expéditeurs que nous n'entendons pas badiner et que la situation est critique.

L'hon. M. CHEVRIER: Voici les chiffres. Le rapport que je tiens fait voir que l'indice de chargement en tonnes-milles nettes d'un wagon à marchandises est aujourd'hui de 29·6. Mais quand l'ordonnance était en vigueur en 1944, il était de 34 points, une différence marquée. Si l'ordonnance enjoignant un chargement maximum était appliquée aujourd'hui, l'indice remonterait probablement au delà des 34 points, parce qu'il y a un plus fort volume de trafic.

M. KNIGHT: L'idée essentielle de ce tarif ne tient-elle pas à une mise en service plus expéditive des wagons?

M. GORDON: Deux éléments interviennent. Il y a deux questions qui se posent. La première est: pouvons-nous faire utiliser un wagon plus efficacement? Et la deuxième est: pouvons-nous faire remettre un wagon en service plus rapidement?

M. KNIGHT: Ces gens soutiennent que dans le cas des localités situées dans les régions des Prairies, des localités de longs parcours, cette ordonnance ne concourrait pas à la libération plus expéditive des wagons, parce que vos wagons ont toujours été libérés plus tôt.

M. GORDON: Voici un cas en particulier où nous pouvons citer un exemple d'une application pratique. Cette ordonnance a donné les résultats qu'on en attendait durant la guerre et nous avons la documentation pour le prouver. Dans certains cas en particulier, le fardeau est peut-être plus onéreux dans certaines localités que dans d'autres. Cependant, quant aux chemins de fer, nous ferons tout notre possible, si les expéditeurs coopèrent. C'est-à-dire, nous n'abuserons pas de l'ordonnance. Nous l'appliquerons pour les fins spécifiques auxquelles elle est destinée, savoir, la meilleure utilisation des fourgons à marchandises.

M. KNIGHT: Je suis heureux de voir cette affirmation consignée au compte rendu, parce qu'elle donnera aux gens une idée de la situation. Ceux qui appuient l'ordonnance ont raison jusqu'à un certain point. Je ne fais pas valoir des théories qui me sont propres, parce que je n'ai pas d'opinion arrêtée sur cette question. Je n'en connais rien. Je cherche tout simplement à obtenir de l'administration un exposé de toute la situation.

L'hon. M. CHEVRIER: Personne ne s'en est trouvée encore atteint, parce qu'il n'existe pas d'ordonnance.

M. KNIGHT: Mais la Commission est saisie d'une demande pour la mise en vigueur de l'ordonnance.

L'hon. M. CHEVRIER: La Commission peut décider que la situation n'est pas suffisamment critique pour en justifier l'application, et si elle ne constate pas que la situation est critique, elle rejettera la demande.

M. MUTCH: La question que je veux discuter se rapporte au volume du trafic sur rail. Il en est fait mention dans le dernier paragraphe sous la rubrique "Volume du trafic sur rail", et le texte se lit ainsi qu'il suit:

La diminution de 11.4 p. 100 dans les expéditions par lots brisés est due en grande partie à la concurrence des camions.

Je me demande s'il est possible d'établir la diminution des expéditions par lots brisés dans la région des Prairies? Les données à ce sujet sont-elles accessibles, et si elles le sont, je voudrais les obtenir. De plus, je voudrais demander à M. Gordon s'il n'est pas probable que la diminution des expéditions par lots brisés, particulièrement dans ces localités, est attribuable surtout à l'augmentation étendue et marquée des tarifs-marchandises applicables aux expéditions par lots brisés et non pas à la concurrence d'autres voituriers? La concurrence des camions dans la région des Prairies n'est pas aussi prononcée que dans les régions de l'Est central. Il serait très intéressant de prendre connaissance de ces particularités.

M. GORDON: Je ne puis vous donner de chiffres quelconques. On n'a pas établi de données quant au détournement effectif du trafic. Nous savons de façon générale que le détournement du trafic des marchandises par suite de la concurrence routière, se chiffre à des vingtaines de millions de dollars par année, et qu'une des faiblesses du régime actuel tient au fait que nous n'avons pas de données statistiques convenables en fonction de ce problème.

L'Association des chemins de fer, ainsi que je l'ai fait observer ce matin, est actuellement à constituer un service économique du transport aux fins d'établir les faits. Ce sont les faits qui nous manquent, lorsqu'il s'agit de s'attaquer à ce problème en particulier. Je ne puis prouver quelle proportion des expéditions de marchandises par lots brisés est perdue. Nous savons pertinemment dans des cas spécifiques que lorsque nous augmentons les tarifs-marchandises, nous surveillons le trafic existant de près et nous essayons d'établir ces tarifs à un niveau où ils se prêteront à des fins de concurrence.

En d'autres termes, si je puis m'exprimer de cette façon, je généralise en l'occurrence, et je ne voudrais pas que l'on s'en tienne exactement à mon affirmation. C'est une affirmation de portée générale sur le trafic de concurrence, mais je dis qu'en ce qui concerne le trafic routier, ce n'est pas le tarif seulement qui constitue le facteur significatif; c'est le degré de souplesse et le mode de manutention et des éléments de cette nature qui entrent en ligne de compte.

M. MUTCH: Je suis intéressé à un mode particulier de transport. Il ne s'agit pas des expéditions par lots brisés. Je serai fort surpris si, en conséquence de l'augmentation des tarifs dans les régions des Prairies, vous n'avez pas perdu un chiffre appréciable d'affaires de la part des trafiquants de bestiaux, des gens qui achètent et revendent aux exploitants de parcs à bestiaux. Il devrait être possible d'établir ce relevé facilement en comparant un chiffre à l'autre.

M. GORDON: Notre service du trafic guette d'un œil très attentif la chose même que vous avez mentionnée, et cela soulève toute la question des taux de concurrence. Nous essayons bien de maintenir nos taux de concurrence à un niveau où nous ne perdons pas de trafic.

Mais cela ne veut pas dire que nous n'en perdons pas. Nous en avons perdu pour d'autres causes, dont l'une est l'influence particulière de la concurrence routière.

M. MUTCH: S'il était possible d'acheter le nombre de camions requis aujourd'hui, je crois que vos expéditions de marchandises par lots brisés dans la partie sud du Manitoba fléchiraient beaucoup plus que 11 p. 100, à cause du relèvement dans cette région, et je suis enclin à croire que, quelle que soit la situation dans la région centrale de l'Est et dans d'autres régions, les expéditions par lots brisés que vous avez perdues dans les régions des Prairies y ont accentué le transport par tous les autres moyens que les expéditeurs peuvent employer.

M. GORDON: Vous voulez dire que la concurrence routière sous forme de camions se prévaut de la situation créée par la structure des tarifs ferroviaires? Il nous faut établir un tarif, tandis que les camionneurs ont l'occasion et l'avantage de pouvoir concurrencer ce tarif et de prendre les dispositions voulues pour y faire face. Ainsi, nous ne pouvons jamais être absolument certains que notre tarif favorise la concurrence tant que nous n'en avons pas fait l'essai.

M. MUTCH: La responsabilité qui vous incombe de régler des réclamations pour dommages influe-t-elle sérieusement sur votre tarif de concurrence appliqué aux marchandises expédiées par lots brisés?

M. GORDON: Non. Je ne crois pas que les réclamations que nous recevons pour dommages constituent un facteur sérieux en matière de tarifs.

M. MUTCH: Vos concurrents soutiennent qu'il se produit une perte réelle résultant de l'adoption de certains modes d'emballage et le reste.

M. GORDON: C'est une de ces choses que nous ne connaissons pas. Je crois que l'un des désavantages qui confrontent les chemins de fer a été le fait que nous ne sommes pas aussi renseignés que nous le voudrions concernant le commerce de nos concurrents. Nous nous sommes appliqués à nous occuper tout particulièrement de notre propre mode de transport, de ce qu'il implique pour nous et le reste. Mais pour répondre à la concurrence, je crois qu'il y a certainement lieu d'analyser davantage la concurrence routière, de nous enquérir des méthodes que nous pourrions employer pour rendre le service ferroviaire plus souple et y apporter des perfectionnements pour répondre à la concurrence en fournissant un service de la qualité de celui que procurent les camionneurs. Il y a une limite à ce qu'il est possible de faire sous ce rapport.

Il va sans dire que nous avons été constamment gênés sous tous rapports. J'aborde, je crains, un sujet qui prête fort à controverse. Cependant, les chemins de fer ont été très désavantagés par le fait que nous n'avons pas reçu beaucoup d'appui, lorsque nous avons essayé de répondre à une forte concurrence routière par l'emploi de méthodes comme celle, par exemple, de l'application de taxes convenues.

Cette législation a été mise en vigueur, je crois, vers 1937 ou 1938, et nous avons réussi à conclure un nombre d'accords relativement faible. Mais ces accords sont tellement soumis au formalisme et à des réserves, que le chemin de fer n'a pas la chance d'utiliser ses avantages en matière de frais contre la concurrence routière. Et il en est de même à un degré moindre pour la concurrence des camions. Quelques-uns d'entre vous se souviendront sans doute que ce problème fût le sujet d'un discours que j'ai prononcé dernièrement à Montréal. J'ai dit au cours de cette causerie que la question du trafic routier et celle de la concurrence routière en fonction du trafic ferroviaire constituent effectivement le plus grave problème qui confronte les chemins de fer aujourd'hui. C'est le problème actuel, et nous du National-Canadien avons pris des mesures toutes spéciales pour l'examiner à fond et nous avons préparé à ce sujet un rapport qui constituera la base d'une décision plus mûrie. Parlant en ma qualité de président du réseau, j'ai constaté qu'il m'était extrêmement difficile d'essayer de trouver une solution quelconque au problème par suite du manque de données statistiques et de renseignements connexes relativement

aux problèmes routiers. Je le répète, je crois que l'on remédiera à cette situation très prochainement; du moins, on y remédiera de façon à ce que nous sachions plus précisément ce dont nous parlons. Je ne me réclame pas du groupe de gens qui croient que la seule manière de répondre à la concurrence routière c'est de l'étouffer. Je ne suis certainement pas de cet avis. Je pense qu'il faut lui faire face en offrant des aménagements et autres services pouvant faire concurrence, et qu'il faudrait les agencer par voie d'accord avec les concurrents routiers de façon à permettre à chaque méthode de transport de remplir sa fonction. Le chemin de fer est bel et bien confronté par ce problème du camionnage routier. Cela ne fait pas de doute, et il est oiseux de penser autrement. J'estime que nul n'a rien à gagner à se contenter de tempêter contre son adversaire. Cela ne nous conduit nulle part.

M. MUTCH: Je me demande si M. Gordon peut nous donner des renseignements sur les résultats de l'application de ce nouveau projet que le réseau a conçu. J'entends l'utilisation de convois voyageurs ou de convois mixtes transportant des marchandises à titre de service pour le compte de certains embranchements.

M. GORDON: Je crois que la réponse à cette question doit être divisée en deux parties, monsieur Mutch. Le tarif du trafic-marchandises est établi à titre de tarif applicable aux marchandises. Si cela répond à nos fins de transporter une certaine quantité de marchandises dans un convoi mixte, un convoi voyageur ou autrement, cela n'influe pas sur le tarif. C'est notre façon de diriger l'entreprise, mais cela n'influe pas sur les taux. Il serait peut-être plus économique dans certains cas de transporter les marchandises dans un convoi mixte, plutôt que de les expédier par un convoi à marchandises, mais cela n'influe pas sur le tarif. Nous estimons que ce sont des marchandises quand même.

M. MUTCH: Il arrive parfois que vous chargez ces marchandises simplement pour remplir un wagon qui va faire le parcours?

M. GORDON: Précisément. Or, quand le volume de trafic est exceptionnellement faible, nous comblons l'espace en mettant des marchandises à bord d'un convoi voyageur, mais même quand nous faisons cela, les marchandises sont transportées au tarif établi.

M. KNIGHT: A quels obstacles le chemin de fer s'est-il buté, s'il y en eût, sous forme de concurrence directe en matière de transport routier de marchandises sur un chemin donné?

M. GORDON: Il y a certaines routes où nous faisons du camionnage, très peu. Nous avons un nombre assez considérable de routes à l'étude. Nous comptons un certain nombre de routes que nous exploitons, mais nous ne pratiquons pas ce transport en grand même sur ces routes. Par exemple, il y a une route de Port-Arthur à Geraldton, Longue-Lac et Hearst. Il y a des cas isolés de services de camionnage qui font concurrence au transport ferroviaire et qui utilisent le matériel de transport du National-Canadien. Nous avons les chemins de fer Niagara-St. Catharines-Toronto et Oshawa. Voilà pour le service des autobus, mais cela ne compte guère.

M. FRASER: S'agit-il de messageries ou de marchandises?

M. GORDON: Il s'agit de marchandises.

M. KNIGHT: Dans ces cas, ce service serait en quelque sorte le complément de votre service ferroviaire?

M. GORDON: Exactement.

M. KNIGHT: J'entends, plutôt qu'une concurrence à votre service?

M. GORDON: C'est exact. Et dans chacun de ces cas que j'ai mentionnés, le service complète effectivement le service ferroviaire.

L'hon. M. CHEVRIER: Je me demande comment ce sujet surgit à cette étape?

M. KNIGHT: Qu'est-ce que le ministre vient de dire?

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai dit tout simplement que je me demande comment ce sujet surgit à cette étape, mais continuez.

M. KNIGHT: Nous pouvons peut-être nous en informer.

M. HELME: Je désire poser une question à M. Gordon.

M. KNIGHT: Avez-vous objection à ce que je termine mes observations, monsieur le président?

M. HELME: Non, si elles sont conformes au règlement.

M. KNIGHT: Nous sommes ici pour formuler des propositions, même si nous ne sommes pas des autorités en matière ferroviaire. Cependant, je disais, quand mon ami m'a interrompu, que dans la petite localité d'où je viens, localité à population très dense, les chemins de fer ont constaté qu'ils ne pouvaient nullement faire face à la concurrence des camions. En réalité, la Commission est revêtue du pouvoir de prendre les chemins de fer à son compte, de les exploiter et de coordonner la concurrence entre le chemin de fer et les camions. Il y a des endroits du pays où nous en sommes presque rendus au point où les conducteurs de camions pourraient forcer les chemins de fer à se retirer des affaires, si ces derniers maintenaient leurs tarifs aux niveaux actuels, à moins que ces concurrents ne s'entendent.

Le PRÉSIDENT: Je me demande, monsieur Knight, si vous ne donneriez pas la forme d'une question à l'observation que vous venez de faire. Vous comprenez, le Comité a pour principe de ne pas retenir M. Gordon et son personnel très important ici plus longtemps qu'il ne faut. Nous réservons à plus tard toute discussion que nous voulons engager. Je crois qu'à l'étape actuelle de nos délibérations, nous devrions nous en tenir à poser des questions.

M. KNIGHT: Voici ma question, monsieur le président. Si des tarifs-marchandises équitables sont appliqués à toutes les parties du pays, n'y a-t-il pas des endroits où le National-Canadien éprouverait de la difficulté à tenir tête à la concurrence des services existants de camionnage?

M. GORDON: Il est quelque peu difficile de suivre la première partie de votre question. Vous dites: si des tarifs-marchandises équitables étaient établis. Or, je crois que nous avons déjà des tarifs-marchandises équitables pour autant que les chemins de fer sont concernés. Si vous parlez de tarifs de concurrence, alors je pourrais comprendre votre question.

M. KNIGHT: Très bien.

M. GORDON: Cela amène sur le tapis la question que les chemins de fer, s'ils desservent des districts en particulier, seraient obligés de se lancer eux-mêmes dans l'entreprise de camionnage, ou de trouver quelque méthode de coordination ou de coopération qui leur permette de diriger les affaires.

M. MACDONALD: Le rapport dit que: "la diminution de 11.4 p. 100 dans les expéditions par lots brisés est due en grande partie à la concurrence des camions". Je me demande quelle proportion de cette diminution tient au trafic dont les camionneurs se sont emparés à la suite de la grève, et dans quelle mesure des expéditeurs contraints de recourir à des services de camionnage ont cessé de confier leurs expéditions aux chemins de fer?

M. FRASER: Et ils n'utiliseront plus les chemins de fer.

M. GORDON: Généralement parlant, le mode de transport que l'expéditeur préfère est une affaire de psychologie. Personnellement, je ne crois pas que la grève nous ait fait perdre un énorme volume de commerce que nous n'aurions pas perdu quand même en ce qui concerne les services routiers, mais je n'exprime que ma propre opinion.

M. MACDONALD: Je me demande si vous avez un état détaillé qui nous ferait voir la proportion des pertes, si ces pertes ont été plus fortes dans la

dernière partie de l'année, disons dans les mois de septembre, octobre, novembre et décembre qu'elles l'ont été durant les huit premiers mois de l'année?

M. GORDON: Nous n'avons pas précisément de données préparées sous cette forme, mais j'ai ici une statistique qui comportera peut-être une réponse à votre question. Nous avons étudié d'aussi près que possible la question de ces grèves, et sur la foi de tous les renseignements recueillis, il est estimé que le réseau du National-Canadien a perdu approximativement \$2,732,000. Il est beaucoup plus difficile de faire une évaluation quant au trafic voyageur, mais nous estimons la perte sous ce rapport à \$600,000. Ainsi, cela représente dans l'ensemble une perte de recettes se chiffrant à \$3,332,000 environ découlant directement des services exploités durant la période de la grève, parce que nous avons fait entrer en ligne de compte le montant des salaires qui ne furent pas payés par opposition aux recettes que le trafic nous aurait rapporté.

M. BENIDICKSON: C'est la somme nette?

M. GORDON: C'est la somme nette, oui. Je me sens pris un peu au dépourvu quand je discute ce sujet parce que, je l'avoue et le répète, la statistique relative à la concurrence routière est très incomplète. En fait, les gouvernements provinciaux n'exigent pas dans tous les cas que les voituriers routiers fournissent des relevés statistiques, certainement pas des relevés de la nature de ceux qu'il nous faut pour étudier les résultats de leurs opérations. Il n'existe aucun autre moyen pour nous de les obtenir. Si nous demandions aux voituriers routiers de nous donner leurs chiffres, ils seraient plutôt portés à dire non.

M. FULTON: Est-ce tout ce qu'ils diraient?

M. GORDON: Il y a beaucoup de choses même sous le régime de règlements provinciaux qui sont très difficiles à établir, parce qu'il y a trois catégories de camionneurs. Il y a le camionneur attitré qui fait du camionnage son commerce, vous avez le petit camionneur qui ne dirige que son propre camion et très souvent l'exploite jusqu'à la décrépitude, puis vous avez la compagnie qui a décidé d'effectuer le transport de ses marchandises au moyen de ses propres camions. Ainsi, vous avez ces trois catégories différentes et il est très difficile d'obtenir des renseignements quelconques d'une nature utile à l'élaboration d'un programme.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions concernant les tarifs-marchandises?

M. GILLIS: Avez-vous des renseignements quelconques sur la concurrence de l'industrie du camionnage et, à la lumière des renseignements qui vous sont accessibles, estimez-vous que nous en sommes presque rendus au point où le gouvernement devra étudier notre programme général des transports en ce pays, un programme qui aura pour fin de coordonner tous les modes de transport sous quelque régie gouvernementale et de mettre de l'ordre là où tout est dans la confusion?

M. GORDON: J'ai toujours jugé opportun au cours de mon existence, monsieur Gillis, de laisser le ministre énoncer le programme du gouvernement.

M. GILLIS: Je ne veux pas demander au ministre, parce que je suis passablement certain qu'il ne répondrait pas.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai donné une certaine réponse touchant cette question à la Chambre l'autre soir, quand on m'a demandé ce que le gouvernement se proposait de faire relativement à la recommandation du rapport de la Commission royale portant sur une autorité centrale. J'ai dit que le gouvernement n'avait pas encore eu l'occasion de la discuter, et que nous considérions et étudions la première partie du rapport relative à la péréquation. J'ai ajouté

que tant que nous ne serions pas en mesure de recommander l'adoption d'une loi, j'estimais qu'il serait inopportun de considérer la deuxième ou la troisième partie du rapport que vous avez mentionnée.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Maintenant, dépenses d'exploitation.

M. FULTON: Avez-vous étudié le trafic sur rail?

Le PRÉSIDENT: Oui, le volume du trafic sur rail.

M. FULTON: Je désire poser une question à ce sujet. Vous avez mentionné que l'augmentation du trafic de l'huile a un caractère passager. Je me demandais si vous avez songé à l'exploitation de pipe-lines en provenance des champs pétrolifères de l'Alberta. Pouvez-vous nous dire jusqu'à quel point votre chemin de fer a étudié la question,—ou bien l'association des chemins de fer a-t-elle examiné la question de l'intervention des chemins de fer dans le domaine des pipe-lines, et la raison pour laquelle vous vous êtes prononcé, si vous l'avez fait, contre une telle entreprise?

M. GORDON: Je crois qu'il s'agit d'une question qui a été étudiée par une administration précédente. Personnellement, je ne suis pas documenté au point de pouvoir donner suite aux discussions qui ont eu lieu si le sujet a été étudié à une époque où notre pipe-line aurait pu être construit. Tout ce que je puis dire c'est que le temps est passé où les chemins de fer pourraient le construire.

M. FULTON: N'y a-t-il pas un pipe-line seulement à l'heure actuelle, le pipe-line qui se rend à Superior?

M. GORDON: C'est le pipe-line qui transportera probablement beaucoup de pétrole.

M. FULTON: Il y a un certain nombre de pipe-lines à destination de la côte ouest qui sont projetés?

M. GORDON: Nous les avons étudiés, et si nous envisageons la situation d'un pipe-line quelconque à la côte du Pacifique du point de vue économique, nous ne pouvons concevoir comment nous pourrions l'exploiter à profit ou même équilibrer notre budget de ce chef. En d'autres termes, pour répondre à la question de façon précise, nous ne croyons pas pouvoir construire un pipe-line à la côte du Pacifique en nous fondant sur notre analyse actuelle de la situation. La construction nécessiterait une trop forte subvention de la part de l'État.

M. FULTON: Oui, parce que les chiffres donnés quant aux dépenses d'établissement sont tels que vous n'auriez pas le capital requis. Je me demande si vous vous proposiez de recommander, à titre d'entreprise à longue échéance qu'un pipe-line constituerait un domaine profitable pour un chemin de fer, car en fin de compte un chemin de fer est un voiturier public.

M. GORDON: Les projets de pipe-lines que nous avons eu l'occasion d'examiner ne s'avèrent pas, à la lumière d'une analyse économique, une entreprise que nous tenons à recommander.

Les frais d'immobilisation et les éventualités en matière d'exploitation sont tels que nous nous trouverions infailliblement à avoir besoin d'une subvention telle que nous ne nous croirions pas justifiés de recommander cette entreprise à cause de plusieurs autres facteurs. Le chemin de fer ne retirerait aucun avantage en particulier de l'exploitation d'un pipe-line si elle implique une demande de subvention au gouvernement.

M. FULTON: Quand vous dites "subvention", voulez-vous dire relativement au coût de construction ou entrevoyez-vous que vous ne pourriez exploiter l'entreprise à profit?

M. GORDON: Le raisonnement vaut dans les deux cas. Si nous construisions le pipe-line et avions une très forte subvention, nous pourrions peut-être

réduire nos frais d'immobilisation au point où nous réaliserions un bénéfice d'exploitation. C'est une façon de procéder, mais cela nécessiterait une forte mise. Mais nous ne recommandons pas une telle affectation de deniers publics. Si nous construisions le pipe-line nous-mêmes et prenions les frais d'immobilisation à notre charge, le coût d'exploitation serait tel que des subventions annuelles ininterrompues seraient nécessaires pour solder les frais d'exploitation.

M. FULTON: N'est-il pas exact de dire que vos vues sont, semble-t-il, en désaccord avec les diverses affirmations des compagnies de pipe-lines qui semblent certainement persuadées qu'elles réaliseront un bénéfice?

M. GORDON: Cela se peut, mais nous avons pris conseil auprès d'autorités très averties.

M. MOTT: Monsieur le président, une telle entreprise ne mettrait-elle pas le réseau dans la même situation où il se trouve aujourd'hui avec ses lignes qui sillonnent le pays en tous sens? Je veux dire que si on découvre quelques petits puits de pétrole quelque part, l'exploitant du pipe-line du chemin de fer serait pressé de poser des tuyaux un peu partout et d'exploiter ces petits puits de pétrole, et cela nous ramènerait à la situation où les chemins de fer se trouvent aujourd'hui,—situation que nous condamnons dans une certaine mesure, les chemins de fer étant appelés à construire des voies au petit bonheur en raison de la pression exercée par des politiciens et d'autres gens qui veulent des lignes dans leur voisinage.

M. GORDON: Si je puis ajouter cette observation, je parle du point de vue des chemins de fer. Je ne laisse pas entendre que les compagnies de pipe-lines, possédant leurs propres moyens d'exploitation, ne pourraient pas diriger l'entreprise à leur avantage. Somme toute, l'exploitation d'un chemin de fer ne comporte rien qui lui procure un avantage en particulier à construire un pipe-line. L'économie des pipe-lines est toute différente de celle des chemins de fer parce que pour le pipe-line, la topographie n'entre pour ainsi dire pas en ligne de compte. C'est un projet en droite ligne à vol d'oiseau en quelque sorte, et quand vous envisagez l'entreprise à ce point de vue, il n'y a pas plus lieu pour le chemin de fer de se mettre à transporter du pétrole ou à se lancer dans le commerce du pétrole qu'il y a lieu pour nous, par exemple, d'exploiter une boulangerie, car le fait essentiel est qu'ordinairement, les compagnies pétrolières sont les firmes qui prennent à leur compte la construction de pipe-lines à pétrole. Les pipe-lines sont alliées ordinairement aux compagnies pétrolières importantes ou appartiennent aux exploitants mêmes qui peuvent garantir la livraison.

Or, j'ai pensé comme vous, monsieur Fulton, dans les toutes premières étapes de ma présidence du chemin de fer, qu'il était manifeste que les chemins de fer pourraient fort bien s'engager dans une telle entreprise, mais si on envisage le projet du point de vue de son application pratique, les chemins de fer n'en retireraient aucun avantage en particulier, d'après moi, sauf qu'une telle entreprise élargirait les cadres de leurs opérations et ajouterait aux problèmes de régie. On en vient au point où il faut tenir compte des problèmes de régie en fonction de leur ampleur. Relier une telle entreprise à l'administration ferroviaire ne nous procurerait aucun avantage. Aussi, si on entend avoir un pipe-line de l'État au Canada, cette entreprise serait mieux administrée par une compagnie distincte, parce que ni les compétences mécaniques ni les compétences techniques que compte notre chemin de fer n'aboutiraient à des épargnes quelconques en matière d'exploitation d'un pipe-line.

M. FULTON: J'apprécie ces observations et je tiens à préciser que je discutais la question du point de vue économique et non pas du point de vue d'un programme d'étatisation ou de quelque autre point de vue. Les chemins de fer sont engagés présentement dans des entreprises de transport. Les pipe-

lines seront aussi associés à des entreprises de transport. Les chemins de fer transportent actuellement des quantités considérables de pétrole. Vous courrez le risque de perdre tout ce commerce, et en conséquence certaines recettes. Or, ce sont les éléments qui m'intéressent, et je suis heureux de constater vos réactions aux problèmes du point de vue du chemin de fer.

M. GORDON: Je me sens un peu coupable, car j'ai pu dire quelque chose qui sera peut-être mal interprété. Aussi, je tiens à répéter que je ne laisse nullement entendre que d'autres personnes possédant les qualités requises qui s'occupent de l'exploitation de pipe-lines et qui ont des rapports convenables avec des compagnies pétrolières et sont douées de la compétence technique voulue et que sais-je, et je ne laisse pas entendre pour un instant qu'elles ne peuvent construire les pipe-lines et les exploiter à profit. Je signale simplement que du point de vue de l'administration ferroviaire, nous n'aurions rien à gagner. Ce serait tout le contraire. Il nous faudrait établir un organisme entièrement nouveau et je doute que nous puissions espérer y réussir aussi bien que les gens qui sont engagés dans cette entreprise.

M. FULTON: Une demande a été présentée pour faire autoriser la construction d'un pipe-line à la côte du Pacifique et les intéressés ont déclaré que le tracé suivrait votre ligne de chemin de fer jusqu'à la côte, exception faite d'une courte déviation de Kamloops à Hope. En faisant cette constatation, l'idée m'est venue que cela constituait une autre raison pour laquelle ce pipe-line pourrait peut-être vous intéresser. Cependant, j'en conclus que vous prenez pour attitude que la perte de recettes par les chemins de fer du fait que le transport du pétrole deviendra l'apanage exclusif du pipe-line ne revêt pas une importance suffisante pour vous justifier de surmonter les autres obstacles.

M. GORDON: Nous ne concevons pas comment nous pouvons en faire l'essai. Nous avons eu des discussions avec des gens au sujet d'un pipe-line qui longerait notre emprise et nous avons laissé entendre que si nous avons des accords convenables, nous coopérerons avec eux.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Frais d'exploitation.

M. FRASER: Relativement aux prix des matériaux de chemin de fer à la page 9. Cette année, les prix de ces matériaux seront augmentés de 2 p. 100, n'est-ce pas, du fait de l'augmentation du chiffre de la taxe de vente?

M. GORDON: C'est exact. Nous calculons que nos frais seront augmentés de deux millions à deux millions et demi de dollars du fait de l'augmentation du chiffre de la taxe de vente de 2 p. 100.

M. FRASER: Vous allez vous sentir atteints aussi par le coût élevé de la vie?

M. GORDON: Que voulez-vous dire par "vous allez vous sentir"?

Le PRÉSIDENT: Pensions des employés.

M. KNIGHT: Cette question de pensions versées aux employés du réseau, particulièrement le sujet qui a été soulevé à la Chambre l'autre soir, m'intéresse.

M. FULTON: Puis-je faire observer qu'il y a une autre partie du rapport qui en traite? Nous sommes tous intéressés aux pensions payées aux employés de chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Si vous indiquez le paragraphe, j'en prendrai note.

M. FULTON: C'est le troisième paragraphe à la page 5.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Autres comptes de revenus, page 9.

M. FRASER: Projetez-vous le rachat d'obligations quelconques cette année?

M. GORDON: Oui, si vous vous reportez à la page 33, vous y trouverez un poste de 48 millions, une émission échéant à New-York le 1^{er} septembre 1951. C'est une émission d'obligations garanties-or à 4½ p. 100. Il faudra y pourvoir lors de l'échéance en septembre 1950.

M. FRASER: Vous vous proposez de les rembourser à un taux inférieur d'intérêt?

M. GORDON: Il importe que je fasse observer que pour ce qui concerne nos intentions en matière de financement, c'est un renseignement du marché qu'on ne devrait pas nous demander de divulguer. Je dis simplement que cette émission viendra à échéance le 1^{er} septembre.

Adopté.

M. FULTON: Le rapport dit que les immobilisations se sont élevées à 38 millions de dollars dont 21 millions étaient pour du nouveau matériel, alors que vous dites dans le troisième paragraphe à la page 10:

Le 15 mars 1950, une émission de \$22,000,000 d'obligations à 2¼ p. 100, de certificats en série du Trust du matériel, 10 ans, échéant semi-annuellement en deux versements égaux de capital, a été vendue au coût de 2.37 p. 100. Cette émission a permis de rencontrer environ 75 p. 100 du coût d'achat du nouveau matériel.

Ainsi, vous dites à la page 10 que 22 millions ne représentaient que 75 p. 100 du coût, alors que vous dites à la page 9 que les immobilisations se sont totalisées à 21 millions. Quel a été le coût réel du nouveau matériel?

M. GORDON: Il y a chevauchement dans ce cas. Les émissions de 1949 et de 1950 se chevauchent, et vous ne pouvez établir par les états financiers réels quel chiffre correspondra au nouveau matériel que nous avons acheté. Les certificats du Trust du matériel sont financés jusqu'à concurrence de 75 p. 100 lors de la livraison, mais il y eut peut-être du matériel figurant au budget de 1949 qui ne fut pas livré avant 1950, et nous ne le finançons qu'au moment de la livraison du matériel. Ces deux chiffres ne correspondent pas.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nouvelles constructions.

M. CARTER: Il n'est pas fait mention du nouveau quai à Sydney sous cette rubrique. N'est-ce pas l'endroit où ce sujet devrait figurer?

L'hon. M. CHEVRIER: Cela figure aux postes des crédits.

M. McLURE: Les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils l'intention de construire un nouveau pont sur la rivière Hillsborough pour répondre aux besoins du trafic de Charlottetown jusqu'à Murray-Harbour? Ce pont a été condamné et le trafic-voyageur ainsi que le trafic-marchandises franchissent les 46 ou 56 milles depuis Murray-Harbour et arrêtent à Southport. Quelles dispositions ont été prises pour transporter le trafic par delà la rivière?

M. GORDON: Nous avons fait à la province de l'Île du Prince-Édouard une offre en vertu de laquelle nous exploiterons un service d'autobus entre Charlottetown et Murray-Harbour qui suivra à peu près le même horaire que les convois, si la province veut nous délivrer les permis nécessaires d'exploitation. Le chemin de fer serait alors en mesure de fournir un service encore meilleur. Nous avons dit que durant la période où la route fut fermée à l'exploitation des autobus les chemins de fer Nationaux du Canada feraient circuler un convoi de Murray-Harbour à Southport et coordonneraient ce service avec celui de Charlottetown.

Cette offre fut faite après réception d'une lettre du premier ministre dans laquelle il a souligné la situation concernant le pont de Hillsborough, mais je n'ai pas reçu de réponse à notre proposition. La Commission des transports a interdit le pont à la circulation ferroviaire. Dans une autre circonstance, nous avons offert le pont à la province advenant le cas où elle voudrait se servir des piliers pour le pont de la route Trans-Canada, mais nous lui avons indiqué que nous n'étions pas prêts à nous joindre à elle dans la construction d'un nouveau pont, parce que nous n'avions pas l'intention d'y installer des voies.

M. McLURE: Les piliers ne sont pas condamnés.

M. GORDON: Non, les piliers ne sont pas condamnés. Nous croyons qu'ils peuvent servir à la construction d'un nouveau pont. Même dans le cas d'un pont tout à fait moderne construit sur des piliers, le coût constituerait une immobilisation très considérable. Nous avons dit que nous étions prêts à céder ces piliers à la province sans frais, c'est-à-dire avec l'approbation du gouvernement. C'est ce que nous avons fait, mais nous n'entendons pas participer au coût d'un nouveau pont parce que nous estimons pouvoir procurer un meilleur service si nous obtenons les permis d'autobus et de camions que nous avons demandés aux autorités de l'Île du Prince-Édouard.

M. McLURE: Il va sans dire qu'en demandant cette concession vous demandiez dans le temps une concession par application à toute l'île, et cela serait une ingérence absolue dans l'entreprise privée. Je ne crois pas que vous puissiez jamais compter vous faire donner une telle concession.

M. GORDON: S'il en est ainsi, je crois que c'est fort regrettable, parce que nous avons fait une offre qui améliorerait sensiblement le service procuré aux citoyens de l'Île du Prince-Édouard, sous le rapport du service des voyageurs et du transport des marchandises. Nous avons fait en outre une offre très raisonnable en vue de protéger l'exploitant actuel sous le rapport de ses recettes. Je suis persuadé que toute personne qui examinerait l'offre que nous avons faite dirait que le chemin de fer s'est donné beaucoup de peine pour trouver un compromis raisonnable. Cependant, la concession nous a été refusée, et la législature a adopté une résolution en ce sens qui est consignée ici. Le National-Canadien n'a pas réussi à obtenir les concessions routières requises du gouvernement de l'Île du Prince-Édouard, et l'extrait pertinent de la mesure législative se lit ainsi qu'il suit:

En conséquence, qu'il soit résolu par cette assemblée que le temps actuel est inopportun pour l'octroi de licences ou de concessions publiques aux chemins de fer Nationaux du Canada.

Je crains ne pouvoir m'abstenir de faire observer que nous sommes en butte d'une part à des critiques concernant notre service et pourtant, quand nous sommes prêts à améliorer ce service et à le moderniser,—ce que nous nous proposons de faire en coordonnant les services avec l'utilisation de locomotives Diesel pour toutes nos opérations dans l'Île du Prince-Édouard,—nous avons été empêché de donner suite à nos projets. Le plan d'utilisation de locomotives Diesel que nous avons appliqué à cette province est un plan modèle et il a été établi en prévision d'une coordination avec le service d'autobus et de camions. Votre province ne se trouve pas à bénéficier des améliorations que nos projections pour votre service en raison du fait que nous n'obtenons pas ces concessions.

M. McLURE: Si vous vous étiez contentés de demander seulement une concession pour un service en provenance de Charlottetown sur la ligne de Murray-Harbour, je ne crois pas que l'on eût refusé de faire droit à votre demande si elle avait été conçue en ce sens. On a compris que vous vouliez une concession pour toute la province.

M. GORDON: Pas dans ma dernière lettre. Nous la voulons pour toute la province pour les raisons que j'ai énoncées, mais le 13 mars 1951, quand la situation du pont de Hillsborough s'est précisée par suite de la condamnation du pont, je suis retourné voir le premier ministre Jones et lui ai soumis la proposition que j'ai lue il y a un instant,—si nous pouvions obtenir une concession définie pour y donner suite. Je n'ai pas reçu de réponse quelconque, mais la province a inscrit une requête auprès de la Commission des transports demandant que le chemin de fer ne soit pas exempté de l'exploitation du service sur le pont. Ce qui résultera de cette requête dépendra des audiences publiques qui auront lieu en juin à Charlottetown et qui traiteront de toute la question du pont de Hillsborough. Je ne sais si une occasion nous sera procurée en cette occasion de présenter notre projet d'ensemble concernant l'exploitation de service d'autobus et de camions dans l'Île. Si cette autorisation nous est refusée, nous allons faire des démarches en faveur de l'adoption de ce plan plus restreint concernant lequel nous n'avons reçu aucune réponse.

M. McLURE: Il se tient une élection là-bas et il y aura peut-être un changement de gouvernement.

M. GORDON: Cette situation ne m'est jamais venue à l'esprit.

M. McLURE: J'allais poser une autre question au sujet de la construction d'un nouveau pont là-bas. Les Caissons ou les structures, quel que soit le nom que vous leur donnez, sont encore en bon état?

M. GORDON: Oui. Les piliers?

M. McLURE: Oui. Ce pont a coûté \$1,300,000 primitivement, je suppose?

M. GORDON: Le coût s'est chiffré à \$1,538,813.

M. McLURE: Disons, un million et demi de dollars, et aujourd'hui, je suppose que vous ne pourriez construire la superstructure à ce prix?

L'hon. M. CHEVRIER: Sans parler des fondations?

M. GORDON: C'est parfaitement vrai, mais on pourrait dire également que la construction de ces piliers représenterait une part très considérable du coût. Vous n'auriez pas à poser de nouveaux piliers.

M. McLURE: Non...

M. GORDON: Et cela constitue un cadeau que font les chemins de fer Nationaux du Canada avec l'autorité du gouvernement fédéral à titre de contribution au coût du pont, et cela constitue une proportion fort considérable du coût. Je n'exprime qu'une opinion au hasard, mais les piliers compteraient pour 50 p. 100 du coût.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gillis?

M. GILLIS: Relativement à cette construction nouvelle, quand vous avez répondu à une question que je vous ai posée quand nous siégeons ici l'an dernier, monsieur Gordon, vous avez dit que si le ministre des Transports faisait construire les abords de ce pont au détroit de Canso, votre organisation était prête à entreprendre le déplacement des terminus et à exécuter d'autres travaux connexes. La situation est-elle toujours la même?

M. GORDON: Nous sommes prêts à aller de l'avant aussitôt que nous saurons ce qui est prêt à être entrepris.

M. GILLIS: Le ministre compte pour le moins que les abords seront prêts en juillet.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas en faire la demande au Comité, mais je vais faire une proposition que vous approuverez, je l'espère. Nous avons traité à fond de la partie historique du rapport. Puis-je marquer le reste "adopté" et passer ensuite aux lettres qui l'accompagnent?

M. FULTON: Loin de là. Mes questions se rattachent à des parties particulières du rapport. Je n'entends pas participer à une discussion générale avant que nous en revenions à la lettre.

Le PRÉSIDENT: La lettre ne comporterait-elle pas les renseignements voulus?

M. FULTON: Non.

M. FRASER: Les recettes de l'édifice de l'Aviation internationale compensent-elles les frais qui s'y rapportent?

M. GORDON: Oui, nous avons les chiffres à ce sujet, et je crois que les recettes répondent à cette situation. Les recettes de l'édifice sont plus que suffisantes pour acquitter tous les frais convenables y compris l'intérêt sur le terrain, une affectation de 5 p. 100 à un fonds d'amortissement pour amortir le coût de l'édifice en 31 ans à un taux d'intérêt de 3 p. 100, et l'acquittement de toutes les taxes et des frais d'entretien et d'exploitation. Toutes ces charges légitimes ont été imputées aux recettes et il en résulte que nous avons réalisé un bénéfice de \$22,000 l'an dernier après acquittement de tous ces frais. Nous avons encore de l'espace qui n'est pas loué. Les chiffres que je vous ai donnés sont basés sur la supposition que tout l'espace est loué, mais il y a de l'espace d'un rapport annuel éventuel d'environ \$25,000 qui n'est pas loué. Nous équilibrons à peu près notre budget dans le moment. Quand nous louerons l'espace que nous avons de disponible, les loyers perçus de ce chef constitueront effectivement un bénéfice.

M. FRASER: Avez-vous des demandes pour cet espace?

M. GORDON: Oui. Nous n'entrevoions pas beaucoup de difficultés à le louer.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter la partie du rapport figurant sous la rubrique "Nouvelles constructions"?

Adoptée.

Locomotives?

Adoptée.

Matériel pour voyageurs?

M. CARTER: Est-il permis de s'enquérir au sujet des compagnies de vapeurs à passagers?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il conviendrait beaucoup mieux de discuter ce sujet lors de l'étude de la lettre qui l'accompagne.

M. CARTER: Je parle des vapeurs côtiers de Terre-Neuve. Pourvu que vous spécifiez un paragraphe, je suis satisfait.

Le PRÉSIDENT: Nous en prendrons note pour votre gouverne. Je vous donnerai une assurance formelle que vous aurez le droit de discuter ce sujet lors de l'étude d'un poste des crédits.

M. McLURE: On n'a rien dit concernant le nouvel hôtel et l'édifice de bureaux en voie de construction. Nous aurons probablement l'occasion d'en parler quand nous en viendrons aux hôtels.

M. GORDON: Je crois que cela figure sous la rubrique des hôtels.

M. McLURE: Le rapport dit à la page 11—"comprendra un hôtel et un édifice de bureaux?"

M. GORDON: Il y a à la page 18 une rubrique relative aux hôtels, mais si vous parlez particulièrement de la situation à Montréal ce sujet est discuté dans la lettre de transmission.

Le PRÉSIDENT: Vous me devancez. Je ne suis qu'à la page 13. La rubrique matériel pour voyageurs est adoptée, n'est-ce pas?

M. GILLIS: Je désire poser cette question au sujet des locomotives. Vous vous proposez, n'est-ce pas, d'appliquer un programme comportant l'emploi de locomotives à moteur Diesel pour les convois à marchandises à l'est de Montréal?

M. GORDON: Oui.

M. GILLIS: M'indiqueriez-vous combien de locomotives Diesel vous comptez mettre en service dans cette partie du pays?

M. GORDON: Nous sommes à étudier tout notre programme concernant l'emploi de locomotives à moteurs Diesel. On a entrepris une étude extrêmement approfondie et elle n'est pas encore terminée. Je suppose que vous avez à l'esprit les convois à marchandises rapides circulant entre Montréal et Halifax. Il y a dix locomotives de 3,200 chevaux-vapeur en voie d'achèvement qui seront affectées à ce service. Cinq locomotives devraient être en service le 1^{er} mai, et les cinq autres dès leur livraison.

M. GILLIS: Avez-vous l'intention d'utiliser ces locomotives dans l'Est à des endroits autres qu'Halifax?

M. GORDON: Mon relevé indique seulement Montréal à Halifax.

M. MACDONALD: Dans quelle partie de cette lettre de transmission pouvons-nous parler de la houille en fonction des locomotives?

Le PRÉSIDENT: Je préférerais que M. Gillis finisse de poser sa question.

M. GILLIS: C'est parfait.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous satisfait?

M. GILLIS: Je ne suis pas satisfait, mais c'est le renseignement que je voulais obtenir.

M. MACDONALD: Une occasion nous sera-t-elle procurée de poser des questions concernant la houille de l'Alberta? Peut-on en parler en discutant les locomotives ou quand nous discuterons la lettre de transmission.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la présente occasion est propice.

M. MACDONALD: On me rapporte que les chemins de fer concluent des ententes plutôt étranges avec les mines de l'Alberta et qu'ils ne leur confient des commandes que pour trois semaines d'avance d'approvisionnement. Les exploitants des mines sont très inquiets à ce sujet. Ils sont fort intéressés à fournir beaucoup plus de houille au National-Canadien. Je demandais si le National-Canadien était assujéti à des limites économiques au delà desquelles il ne peut utiliser la houille provenant de ces mines. On m'informe que le Pacifique-Canadien achète de la houille de l'Alberta et s'en sert jusqu'à la tête des Lacs. Les renseignements que je tiens n'indiquent pas que le National-Canadien suit cette ligne de conduite.

M. GORDON: Je ne comprends pas votre allusion à un approvisionnement de trois semaines.

M. MACDONALD: On m'informe que vous ne commandez de ces mines que trois semaines d'avance au lieu de suivre quelque programme comportant un approvisionnement de plusieurs mois et leur procurant une occasion d'organiser leur exploitation en conséquence.

M. GORDON: Je n'en ai pas entendu parler. Je doute que ce soit vrai et je vais obtenir des précisions pour vous demain. Nous employons effectivement de la houille de l'Alberta pour nos convois en direction de l'Est aussi loin que nous jugeons son utilisation économique par rapport à la concurrence avec la houille américaine. Généralement parlant, nous sommes dans la même zone que le Pacifique-Canadien, subordonné à l'emplacement de nos lignes.

M. MACDONALD: On m'informe que le Pacifique-Canadien achète de la houille en Alberta et l'utilise jusqu'à la tête des Lacs. Il ne semble pas que le National-Canadien ait pour programme d'agir de même.

M. GORDON: Nous avons acheté de la houille de l'Alberta dans toute la mesure où nous pouvons nous la procurer jusqu'à concurrence de la limite économique par rapport à la concurrence de la houille américaine. L'endroit-limite n'est pas nécessairement le même, parce que le Pacifique-Canadien possède plus de mines de houille en bordure de ses lignes et nous n'en avons pas. Il possède plus de mines de houille sur le parcours de ses lignes et cela lui permet d'employer plus de houille de l'Alberta que nous, relativement parlant.

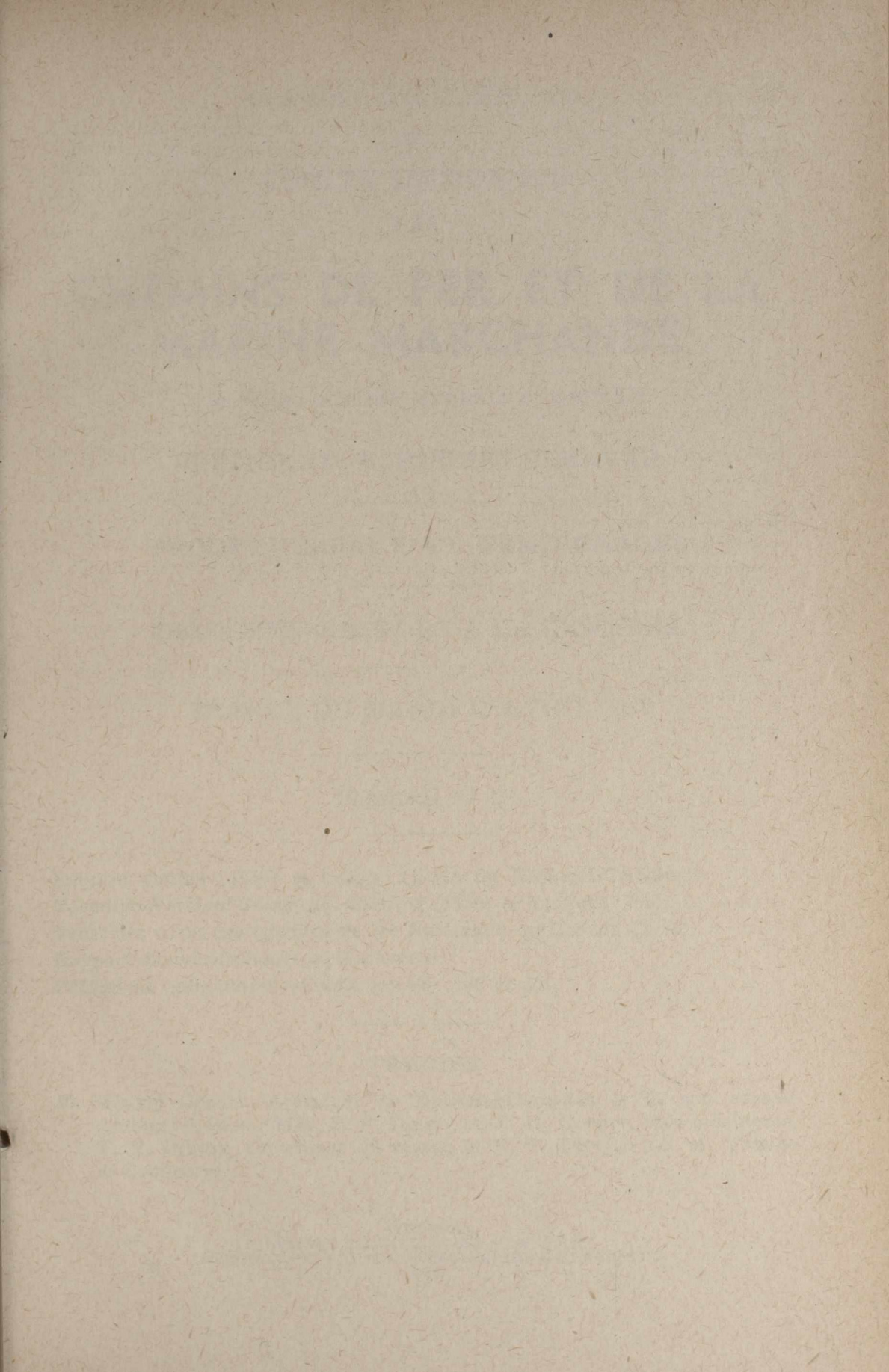
La régie du National-Canadien n'applique pas de programme qui soit opposé à l'emploi de la houille de l'Alberta. Nous voulons toute la houille de l'Alberta que nous pouvons utiliser dans des limites économiques.

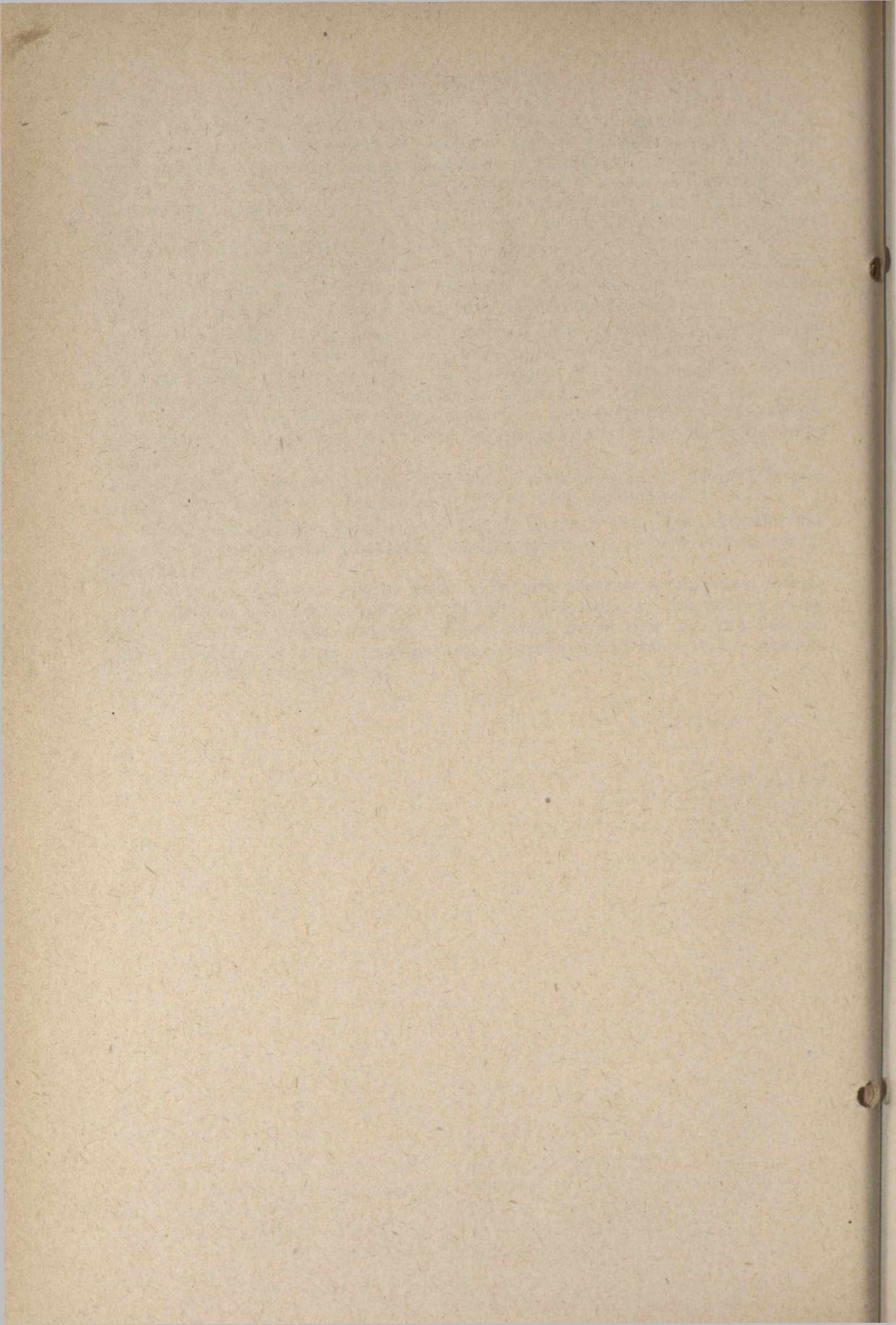
M. MACDONALD: Vous n'êtes pas nécessairement opposé à l'emploi de la houille de l'Alberta, mais vous ne vous en servez pas quand même. Je voudrais appeler à votre attention la prétention des producteurs de houille à l'effet qu'ils fournissent effectivement de la houille au Pacifique-Canadien et qu'ils voudraient que vous en employiez dans les mêmes limites économiques,— par rapport à l'usage que le Pacifique-Canadien fait actuellement de cette houille.

M. GORDON: Nous leur avons déjà donné cette assurance. Je ne suis pas de votre idée, savoir qu'il existe une limite de trois semaines.

M. MACDONALD: Monsieur le président, je pourrais peut-être dérouiller ma mémoire en me reportant à certains renseignements que je tiens et ramener le sujet sur le tapis.

Relativement à notre séance demain, je ferai observer qu'un autre comité a la préséance quant à l'usage de cette salle. Des avis ont été donnés et ils figurent dans les procès-verbaux. Nous avons pu obtenir la salle 368 de comité sénatorial et nous allons ajourner maintenant et nous réunir demain à 11 heures dans cette salle-là.





CHAMBRE DES COMMUNES

1951

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PRÉSIDENT: M. HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

DEUXIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE

SÉANCE DU MARDI 17 AVRIL 1951

Fascicule n° 2

Rapport annuel (1950) et budget (1951) du National-Canadien.

Canadian National Steamship Limited (1950) et budget (1951).

Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada (1951).

Rapport des vérificateurs au Parlement.

Prévisions budgétaires—Crédit n^{os} 493, 495 et 501.

TÉMOINS

M. Donald Gordon, président du National-Canadien et de son conseil d'administration; MM. S. F. Dingle et T. H. Cooper, vice-présidents, T. V. Gracey, contrôleur du réseau et F. P. Turville (*G. A. Touche & Company*).

MERCREDI 18 avril 1951.

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les crédits suivants du budget des dépenses de l'année finissant le 31 mars 1952, qui lui ont été renvoyés le 11 avril 1951, et en recommande l'adoption:

Crédit n° 493—Déficit du bac transbordeur et des terminus de l'Île du Prince-Édouard.

Crédit n° 495—Déficit de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

Crédit n° 501—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: paiement à l'égard de la réduction de 20 p. 100 dans les tarifs de taxes, aux chemins de fer Nationaux du Canada et aux autres chemins de fer fonctionnant dans le territoire désigné par la loi.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HUGHES CLEAVER.

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 17 avril 1951.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 11 heures, sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Benidickson, Bourget, Carter, Cavers, Cleaver, Fraser, Fulton, George, Gillis, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell, McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot et Thomas.

Aussi présents: L'honorable Lionel Chevrier, ministre des Transports; MM. Gordon, Gracey, Dingle, Cooper, May, McDonald et Lash, chemins de fer Nationaux du Canada; MM. Lessard, Collins, Thornton et Paradis, ministère des Transports.

Le Comité continue à interroger M. Gordon sur le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada et sur la lettre d'introduction qui le précède.

Il est ordonné qu'une note explicative des block-systems de la division de Kamloops soit imprimée à titre d'appendice (*voir témoignage de ce jour*).

Sur la proposition de M. Fraser, il est

Décidé,—Que le Comité se réunisse ce soir à 8 heures.

A 1 heure 5, le Comité suspend la réunion jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA RÉUNION

Le Comité reprend ses délibérations à 4 heures, sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Benidickson, Bourget, Carter, Cavers, Cleaver, Fraser, Fulton, George, Gillis, Healy, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell, McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot et Thomas.

Aussi présents: Les mêmes que le matin.

Le Comité termine l'interrogatoire de M. Gordon sur la lettre d'introduction de ce dernier, qui est secondé par MM. Cooper et Dingle.

Il est ordonné qu'un tableau des résultats révisés de l'exploitation (1950) soit inséré dans le compte rendu.

Le président dépose une lettre de M. Paul-L. Dubé (*Restigouche-Madawaska*). Le Comité convient d'entendre son exposé à la suite du débat sur le plan de pension des employés.

A ce sujet, le témoin donne lecture d'une lettre circulaire envoyée à MM. Diefenbaker et Knowles par M. A. A. Hutchinson, président de la *General Chairman's Association* du National-Canadien, lettre que lui et le ministre des Transports ont reçue.

Là-dessus M. Pouliot dépose une pétition, avec copie, touchant la mise à la retraite d'ex-employés du National-Canadien.

Avec la permission du Comité, M. Dubé est entendu.

La marche à suivre donne lieu à un court débat.

Le Comité s'étend assez longuement sur les questions du combustible du trafic ferroviaire et de la circulation routière, et du matériel de signalisation.

Le Comité termine son interrogatoire du témoin portant sur le plan de pension.

A 6 heures, la séance est suspendue jusqu'à 8 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

A 8 heures, le comité reprend ses délibérations, sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Benidickson, Bourget, Carter, Cavers, Cleaver, Fraser, Fulton, George, Gillis, Healy, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell, McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot et Thomas.

Aussi présents: Les mêmes qu'auparavant.

BUDGET DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (1951)

M. Gordon est appelé et interrogé sur ce sujet. Il est secondé par MM. Dingle et May.

Sur la proposition de M. McCulloch, il est

Décidé,—Que le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada (1950) et son budget (1951) soient approuvés.

Sur la proposition de M. McCulloch, il est

Décidé,—Que le budget de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* (1951) soit approuvé.

M. Gordon répond à des questions posées précédemment.

TRUST DES TITRES

Sur la proposition de M. McCulloch, il est

Décidé,—Que le bilan du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada soit approuvé.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS AU PARLEMENT

M. F. P. Turville, représentant de *George A. Touche & Co.*, est appelé et interrogé brièvement.

Sur la proposition de M. Fulton, il est

Décidé,—Que le rapport des vérificateurs au Parlement (1950), sur le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* soit considéré comme lu et adopté.

POSTES DU BUDGET RENVOYÉS

Sur la proposition de M. McLure, il est

Décidé,—Que le crédit n° 493 (Déficit du bac transbordeur et des ports terminus de l'Île du Prince-Édouard) soit approuvé.

Sur la proposition de M. McCulloch, le crédit n° 495 (Déficit de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*) est mis aux voix et approuvé.

Sur la proposition de M. McCulloch, il est

Décidé,—Que le crédit n° 501 (Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes—Paiement à l'égard d'une réduction de 20 p. 100, etc.) soit approuvé. Il est

Ordonné,—Que le président fasse rapport en conséquence.

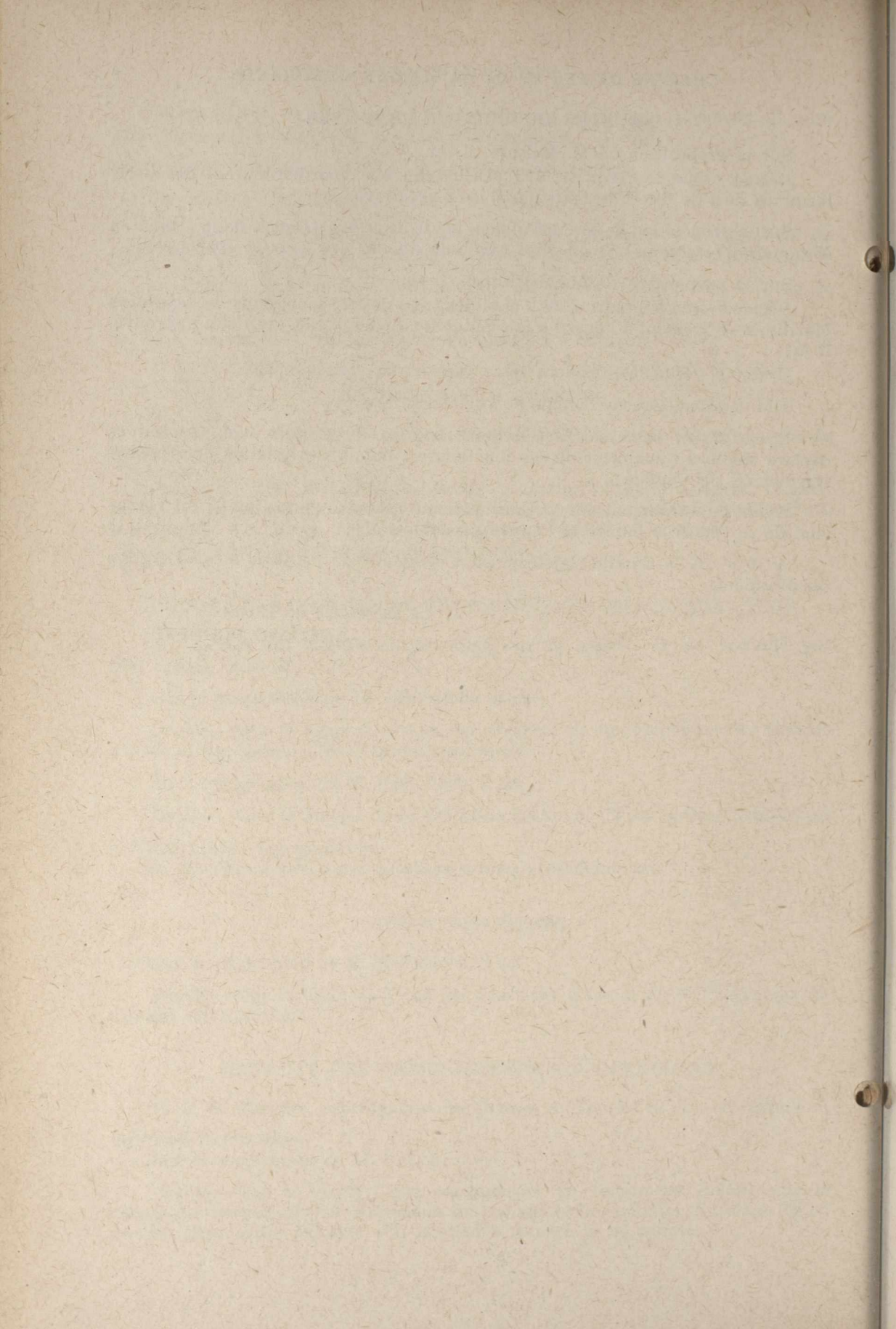
MM. Gordon, Gracey, Dingle et Turville se retirent.

Le président remercie M. Gordon, au nom du Comité. M. Gordon se déclare résolu à s'acquitter de ses fonctions au mieux des intérêts des réseaux ferroviaires du Canada.

Avant l'ajournement, M. McLure exprime l'espoir que le Comité ait l'occasion de se réunir à Montréal l'année prochaine.

A 10 h. 10, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le secrétaire du Comité,
ANTONIO PLOUFFE.



TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

17 avril 1951.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de la force motrice? Sinon, je déclare le poste adopté.

M. MACDONALD: Hier, monsieur le président, le poste relatif au charbon a donné lieu à une question. J'admets la réponse de M. Gordon portant sur la période des trois semaines. J'ai obtenu ce renseignement d'un particulier, mais je ne voudrais pas y donner suite tant que je n'en ai pas reçu confirmation. Pourtant, en ce qui concerne les limites dans lesquelles le charbon de l'Alberta peut être économiquement utilisé, on m'a fait remarquer que le Pacifique-Canadien brûle plus de charbon albertain que le National-Canadien. M. Gordon pourrait-il donc nous dire ce matin à partir d'où il devient non payant de brûler du charbon de l'Alberta sur le réseau, à l'est des charbonnages albertains?

M. GORDON: Je crois avoir dit hier, monsieur le président, que la situation du National-Canadien n'est pas comparable en tous points à celle du Pacifique-Canadien.

La zone est délimitée en partie en fonction des subventions payables à l'égard de certains genres de ces charbons. Ces subventions, comme vous le savez probablement, sont fixées en fonction des écarts de rendement existant entre les genres de charbon, ainsi que d'autres facteurs.

L'endroit-limite est la frontière du Manitoba et de la Saskatchewan, où nous choisissons, entre les charbons des concurrents qui nous les offrent, celui que nous pouvons acheter à meilleur marché, tout compte fait. Mais nous tenons un compte intégral du montant de la subvention, dont nous créditons pour ainsi dire le charbon albertain, et nous n'oublions pas aussi de compter l'écart de rendement, rendement qui varie beaucoup d'un genre de charbon à l'autre.

L'endroit-limite est la frontière du Manitoba et de la Saskatchewan. Nous n'avons jamais eu l'habitude de passer des contrats avec les compagnies houillères de l'Alberta, car elles s'y refusent. Elles s'y refusent depuis dix ans, car le fait d'être liées par des contrats au National-Canadien leur enlèverait la possibilité de vendre leur charbon à tout autre acheteur. C'est pourquoi elles nous vendent du charbon à des prix égaux à ceux qu'elles pourraient faire à tout autre acheteur.

Je viens de m'informer auprès de la direction à Montréal à ce sujet. La situation varie d'une compagnie à l'autre et nous nous bornons à acheter le volume de charbon que nous pouvons au fur et à mesure. Mais si quelque compagnie désire négocier avec nous un contrat annuel, nous le ferons volontiers. Ai-je répondu à votre question?

M. MACDONALD: Oui, merci beaucoup.

M. THOMAS: Avez-vous parlé de la frontière du Manitoba et de la Saskatchewan ou de la frontière du Manitoba et de l'Ontario, comme endroit-limite?

M. GORDON: J'ai dit que ce point est la frontière entre le Manitoba et la Saskatchewan.

M. THOMAS: Ma question se rapportait, je crois, à la frontière du Manitoba et de l'Ontario.

M. GORDON: Il y a une réserve à faire, que je devrais peut-être expliquer. Seulement, je crains beaucoup que vous vous y perdiez, mais je m'en vais l'expliquer de mon mieux. Si les modalités de la subvention s'y prêtaient, nous pourrions faire transporter du charbon aussi loin à l'est que la frontière du Manitoba et de l'Ontario, mais les règlements de l'Office fédéral du charbon prévoient que la subvention ne devient pas payable aux modalités d'affectation que nous voulons, compte tenu du rendement comparatif des genres de charbon.

Je le répète, je crains que mes considérations ne vous jettent dans l'embarras. Le résultat pratique est que la question de savoir comment affecter la subvention donne lieu à des opinions divergentes. Pour le National-Canadien, le point d'interruption des achats est la frontière du Manitoba et de la Saskatchewan. Mais si nous pouvions faire en sorte que l'affectation de la subvention soit l'objet d'une interprétation différente et faire admettre notre opinion au sujet du rendement comparatif des genres de charbon, il pourrait arriver que la subvention, en vertu de notre interprétation, soit affectée au charbon albertain transporté aussi loin à l'est que la frontière du Manitoba et de l'Ontario.

M. MACDONNELL: Qui a le dernier mot à dire en l'occurrence, ou qui estime que votre interprétation est déraisonnable?

M. GORDON: Monsieur le président, je ne veux pas dire que le point de vue contraire au mien est déraisonnable, pour la seule raison que le mien n'est pas adopté. Il n'en reste pas moins qu'il y a divergence de vues entre le National-Canadien et l'Office fédéral du charbon au sujet de la subvention relative au charbon.

M. MACDONNELL: Quel point de vue l'emportera?

M. GORDON: Celui qui tient les cordons de la bourse est toujours le vainqueur. En cette affaire, c'est l'Office fédéral du charbon qui tient les cordons de la bourse.

M. THOMAS: Quel est le rendement des briquettes Brazeau ou Nordic en comparaison de celui du pétrole de chauffage?

M. GORDON: Nous avons des chiffres là-dessus. Je ne crois pas pouvoir vous les donner au pied levé, mais je pourrais vous les procurer. Il s'agit d'une analyse comparant le rendement de tous les genres de charbon avec celui de certains genres de pétrole. C'est là un sujet d'ordre technique et je chercherai volontiers à répondre à votre question, pourvu que vous la posiez en termes précis.

La houillère de Brazeau est temporairement fermée par suite du désastre qui l'a frappée. La compagnie ne compte pas reprendre l'exploitation avant juillet ou août, sauf erreur. C'est une compagnie avec laquelle nous pouvons passer des marchés très satisfaisants. Permettez-moi de vérifier ce point.

C'est une compagnie qui nous a constamment livré du charbon. Temporairement, elle ne fait plus d'affaires, à cause d'un incendie. Mais elle reprendra l'extraction en juillet ou en août et alors nous négocierons avec elle au sujet de la vente de son charbon. Vous voulez savoir quelle est la valeur combustible de son charbon, comparée à celle du pétrole?

M. THOMAS: Oui.

M. GORDON: Cette question réclame une analyse en matière des qualités du charbon, et je vous la procurerai.

M. MACDONNELL: J'ai cru tout d'abord que l'Office fédéral continuait d'étudier la question de l'affectation de la subvention, dont il était saisi, puis les paroles de M. Gordon m'ont fait croire que la question n'était pas à l'étude.

M. GORDON: Elle n'est pas à l'étude actuellement, car l'Office a décidé de ne pas affecter la subvention d'après la méthode qui, à notre avis, devrait tenir compte de la qualité et de la description des genres de charbon. Je veux lui rendre justice à cet égard. Somme toute, c'est à l'Office de trancher la question. Il n'est pas d'accord avec notre interprétation. C'est ce qu'il faut faire ressortir.

M. GILLIS: M. Gordon pourrait-il nous dire à quel point les dix locomotives à moteur diesel mises en service sur le parcours Halifax-Montréal diminueront la consommation du charbon sur ce trajet?

M. GORDON: Le charbon sera remplacé par le pétrole sur ces dix locomotives, mais la quantité de charbon achetée par nous dans l'Est n'en sera pas diminuée. Autrement dit, cette diminution ne nous empêche pas de pouvoir acheter tout le charbon qu'on continue à nous offrir, sans dépasser le volume qui cesse d'être payant, dont je parlais l'année dernière. Cette situation n'a pas été modifiée. Nous ne pouvons nous procurer une quantité suffisante de charbon dans l'Est; en d'autres mots, nous pourrions en acheter davantage, s'il était disponible.

M. FRASER: Quel est l'effet des 47 locomotives à vapeur dont le chauffage a été transformé en chauffage au pétrole? Cette transformation ne produit-elle pas un effet très sensible dans l'Ouest?

M. GORDON: Certainement. Le chauffage au pétrole de ces locomotives a fait baisser le volume de charbon que nous chercherions sans cela à acheter aux houillères de l'Alberta.

M. FRASER: Les frais d'exploitation en seront diminués, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, très sensiblement.

Le PRÉSIDENT: "Matériel pour voyageurs".

M. KNIGHT: En matière de force motrice, le pétrole lourd des champs de Lloydminster convient-il au chauffage des locomotives?

M. GORDON: Nos locomotives chauffées au pétrole consomment du mazout C, mais nos locomotives à moteur diesel consomment du pétrole à diesel. Dans l'Ouest, nos locomotives sont presque toutes chauffées au pétrole. De fait, à l'ouest d'Edmonton, toutes celles en usage sont d'un genre de machines transformées brûlant du mazout C. J'ajouterai que l'approvisionnement en mazout nous préoccupe et que nous aimerions voir l'exploitation du champ de Lloydminster prendre un beaucoup plus grand essor.

Le PRÉSIDENT: "Matériel pour voyageurs".

M. McLURE: L'emploi de locomotives à moteur diesel sur les voies ferrées de l'île du Prince-Édouard a-t-il obligé à congédier beaucoup d'employés ou s'est-on occupé de les affecter à d'autres emplois?

M. GORDON: Nous ne disposons pas de chiffres exacts à ce sujet, mais M. Dingle me dit qu'on a pris soin de la plupart de ces employés en les transférant à d'autres emplois.

M. McLURE: Les chutes de neige dans cette île ont été peu abondantes l'année dernière. Ne se pourrait-il pas théoriquement que les locomotives diesel fonctionnent moins bien au cours de grosses tempêtes de neige? Ont-elles été mises à l'épreuve de la neige?

M. DINGLE: La neige n'a pas été un obstacle pour elles.

M. GORDON: Vous demandez si une épaisse couche de neige entraverait la marche de ces locomotives?

M. DINGLE: Nous pensons que non, sauf en cas de conditions tout à fait extraordinaires.

M. GORDON: Ces locomotives ne nous causent pas plus de difficultés que celles à vapeur.

M. DINGLE: C'est la constatation que nous avons faite.

M. McLURE: Quelle est la puissance de ces locomotives?

M. DINGLE: Elle est de 600 chevaux-vapeur.

M. McLURE: Leur fonctionnement donne satisfaction, en général?

M. DINGLE: Oui monsieur.

Le PRÉSIDENT: "Matériel pour voyageurs".

M. FRASER: Je remarque à ce sujet qu'au chef des commandes et des livraisons de matériel sont mentionnés huit genres de matériel destinés à Terre-Neuve. Quel est le total des déboursés pour Terre-Neuve cette année?

M. GORDON: Parlez-vous des opérations de 1950?

M. FRASER: Oui, du matériel neuf livré durant 1950, et je remarque qu'il est dit ce qui suit en haut de la page:

"Une partie de ce matériel ne sera pas livrée avant 1952".

M. GORDON: Le tableau que vous regardez se rapporte aux commandes. Vous verrez que le milieu de la page contient l'alinéa suivant:

"Le matériel commandé à la fin de l'année était le suivant.

Lorsque non indiqué autrement, la livraison en est attendue en 1951."

La remarque précédée d'un astérisque indique que la livraison du matériel en question n'est pas attendue avant 1952, bien que la commande en soit déjà faite.

Cette année, nous sommes plongés dans une grande incertitude à l'égard des livraisons. Nos commandes sont confiées depuis longtemps, mais les dates de livraison ont été reculées plus d'une fois, ce qui provoque la grande incertitude dont je parle.

M. FRASER: Vous ignorez quel sera le prix?

M. GORDON: Je peux vous l'indiquer. Parlez-vous de la liste que nous avons sous les yeux?

M. FRASER: Oui.

M. GORDON: Je vais y jeter un coup d'œil.

M. FRASER: Le chiffre de 30 est indiqué au matériel pour marchandises.

M. GORDON: La liste donne 25 wagons pour automobiles de 30 tonnes pour Terre-Neuve. Leur prix estimatif est de \$149,850.

Puis viennent 60 wagons de 30 tonnes pour Terre-Neuve. Leur prix est estimé à \$330,480.

L'article suivant est celui des fourgons à bagages pour Terre-Neuve, qui nous coûteront \$152,280.

Puis viennent 40 wagons de 30 tonnes pour Terre-Neuve, dont le prix n'est pas confirmé, mais qui sera probablement le même. Je n'ai pas leur prix total sous la main. Le prix approximatif est de l'ordre de \$6,000 par wagon.

M. FRASER: Où sont-ils fabriqués?

M. GORDON: Au Canada. La commande est déjà confiée à l'*Eastern Car*, je crois, et coûtera quelque \$240,000. Ce chiffre n'est qu'une estimation, car le prix n'est pas encore confirmé.

Puis viennent six wagons-lits pour Terre-Neuve.

M. FRASER: En acier?

M. GORDON: Oui.

M. FRASER: Tous pour voie unique ou normale?

M. GORDON: Pour voie étroite, construits spécialement pour Terre-Neuve. Je n'ai pas leur prix exact sous la main, mais leur prix estimatif est de \$518,400.

Puis viennent trois fourgons-poste pour Terre-Neuve, dont le prix estimatif est de \$167,670.

M. FRASER: En acier, eux aussi?

M. GORDON: Oui.

Les dix fourgons-messageries frigorifiques mentionnés ensuite nous coûteront \$172,800.

Les 20 wagons à bascule, à air comprimé, de 30 tonnes, nous coûteront approximativement \$95,000.

M. FRASER: Puis vient une grue-locomotive pour trains déraillés, à 8 roues.

M. GORDON: Je ne peux vous en dire le prix, car elle n'a pas encore été commandée et nous ne nous sommes pas arrêtés à un prix estimatif. Pourriez-vous nous en donner une idée, monsieur Dingle? Je préfère ne pas le faire moi-même, de peur de révéler aux fabricants le prix auquel nous pensons.

M. FRASER: Le matériel pour voie étroite coûte-t-il plus cher que le matériel pour voie normale, à cause de la différence?

M. GORDON: Oui, car il s'agit d'un matériel spécial et non d'un matériel type. Mais il est difficile de dire quelle est la différence de prix.

M. FULTON: Vous avez dit que le prix estimatif des 40 wagons couverts de 30 tonnes est de \$240,000. Cela revient à \$6,000 par wagon. Voudriez-vous vérifier la chose?

M. GORDON: Vous avez raison. J'ai estimé que les wagons pour automobiles coûtent \$6,000 chacun. Je crois pouvoir vous donner maintenant le prix de chaque wagon couvert.

M. FRASER: Vous nous avez donné le prix estimatif des 60 wagons couverts de 30 tonnes, en premier lieu, je crois.

M. GORDON: Oui, celui des wagons de 30 tonnes pour Terre-Neuve.

M. FRASER: Ils coûteront \$330,380, avez-vous dit, je crois.

M. GORDON: Non.

M. FULTON: Le chiffre donné par vous est celui de \$240,000.

M. FRASER: Mais nous parlons des 60 wagons, je crois.

M. GORDON: Peu importe, le prix de chacun des wagons couverts pour Terre-Neuve est estimé à \$5,000.

M. FULTON: Ce prix est bien inférieur à celui auquel j'aurais pensé. Sont-ils en acier?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Il faut que votre service des achats connaisse son affaire, pour arriver à les acheter à un prix aussi bas.

Le PRÉSIDENT: "Matériel de signalisation".

M. FULTON: A ce sujet, monsieur le président...

M. GORDON: Vous avez raison, monsieur Fulton, ce chiffre me paraît très bas. Je m'en vais le vérifier de nouveau. Oui, ce chiffre de \$300,000 est une estimation. Le prix réel des 60 wagons est de \$343,620, soit d'environ \$5,700 par wagon.

M. FULTON: Je n'en répète pas moins qu'il faut que votre service des achats connaisse son affaire.

M. GORDON: C'est là une forte augmentation par rapport au prix que nous avons payé jusqu'ici. Le prix réel des 40 wagons s'élève à \$224,280.

Le PRÉSIDENT: "Matériel de signalisation".

M. FULTON: J'ai une question à poser, monsieur le président, au sujet de la pose du matériel de signalisation aussi bien que du système centralisé de contrôle du trafic, et de leurs perspectives de réalisation dans la région montagnaise. Je soulignerai surtout le déraillement déjà mentionné qui s'est produit le 21 novembre 1950, ainsi que deux autres qui n'ont frappé qu'une locomotive et deux wagons couverts en fait de matériel, mais qui ont entraîné malheureusement des pertes de vie parmi les mécaniciens et les chauffeurs.

Pour donner suite à la discussion qui a déjà porté sur les palissades détectrices d'éboulis et sur les block-systems, je dirai que j'ai posé l'autre jour une question à la Chambre, qui a été consignée ainsi au compte rendu du 4 avril:

"Au cours des douze derniers mois, quels progrès a-t-on accompli dans l'installation de palissades détectrices d'éboulis, de disques de fermeture et d'autres avertisseurs, sur la ligne principale du National-Canadien, entre Red-Cross-Junction et Boston-Bar?"

L'adjoint parlementaire a répondu en ces termes:

"A titre d'essai, on a, le 14 octobre 1949, aménagé entre les poteaux milliaires 93.7 et 94.0 de la subdivision d'Ashcroft une section de palissade détectrice d'éboulis. A part celle qui sert à cette expérience, aucune autre palissade n'a été installée.

Le National-Canadien est à élaborer un programme précis concernant l'installation de disques de fermeture automatique depuis Jasper (Alb.) jusqu'à Port-Mann (C.-B.)."

M. Gordon pourrait-il s'étendre là-dessus et me dire s'il compte faire installer d'autres palissades détectrices? Voudrait-il aussi expliquer ce programme relatif à l'installation de disques de fermeture?

M. GORDON: Oui. Vous pourrez vérifier ensuite si je n'ai pas répondu à votre question.

Le programme du National-Canadien prévoit que, de 1948 à 1957, des disques de fermeture automatique seront installés de Jasper (Alb.) à Port-Mann (C.-B.), au coût estimatif de \$4,750,000. Entre parenthèses, on peut considérer que ce coût a augmenté depuis qu'il a été évalué, au moment du lancement du programme.

En 1952, des block-systems ont été établis sur un parcours d'environ 25 milles seulement. La raison de ce faible progrès est qu'il a fallu terminer d'autres travaux essentiels de signalisation dans l'Ouest. En outre, on ne dispose que de très peu d'employés et de fournitures propres à ces travaux d'ordre très technique.

Il vaut la peine de faire remarquer, en guise d'explication, qu'on m'a signalé l'existence de 21 abris contre la neige et les éboulis, tous situés dans la subdivision de Kamloops.

Le total des crédits accordés en vue d'entreprendre en 1950 des travaux destinés à augmenter la sécurité des trains circulant entre Jasper et Vancouver s'élève à \$2,604,000. Le total pour les travaux de 1951 s'élève à \$577,000, soit en tout \$3,180,000.

Cette somme représente les crédits votés en vue de permettre au service de l'exploitation de poser ces installations. Une partie de la somme a été reportée des premiers crédits votés à cette fin en 1949. Je dois dire au Comité que les progrès accomplis dans ce domaine sont très lents et qu'un montant d'environ \$490,000 a été dépensé sur la somme votée. La chose est due en grande partie à la difficulté que nous éprouvons à nous approvisionner en matériel et aussi à recruter un nombre suffisant de techniciens et d'ouvriers spécialisés.

La Commission des transports, lors de sa récente enquête, a déclaré que le programme du National-Canadien visant à augmenter en 1951 la sécurité dans le territoire des montagnes est satisfaisant et ne laisse rien à désirer, pour l'année, si l'on tient compte du manque de main-d'œuvre et de matériel.

Nous sommes en train d'étudier à fond la situation qui prévaut dans tout le territoire des montagnes. Notre programme comprend spécifiquement la construction aussi rapide que possible de nouveaux abris et la prise des dispositions requises pour fournir tous les moyens de protection raisonnable auxquels nous pouvons penser.

J'en viens spécialement à votre question relative aux palissades de détection d'éboulis. Il serait bon, je crois, que je vous donne ici une brève description de ce système.

La palissade de détection forme un tout avec le block-system automatique. Elle est formée d'une clôture en treillis métallique ordinaire, divisée en sections d'environ 50 pieds de long et pouvant avoir n'importe quelle hauteur. Le treillis est tenu en suspension par un fil porteur courant d'un poteau à l'autre de chaque extrémité de la section. Des ressorts à boudins relient le treillis au poteau ainsi qu'à un interrupteur électrique. Les circuits de commande des signaux dans chaque sens circulent à travers ces combineurs qui, lorsqu'un éboulis vient frapper le treillis, sont ouverts par la pression des roches, et les combineurs à leur tour ouvrent les circuits de commande des avertisseurs. Ces derniers sont d'habitude situés, dans chaque sens, à la distance de parcours après l'application des freins, allant jusqu'à chaque extrémité de la palissade.

A titre d'essai, on a, le 14 octobre 1949, aménagé une section de palissade, située entre les poteaux milliaires 93·7 et 94 de la subdivision d'Ashcroft. Entre novembre 1949 et décembre 1950, l'avertisseur signala stop! 180 fois, mais trois fois seulement l'amas de roches sur la voie offrait un danger. Comme il suffit de quelques cailloux peu dangereux pour ouvrir les combineurs, la palissade resta en panne pendant 143 jours.

Dans presque tous les cas, l'avertisseur signala stop! à la suite de cailloux frappant la palissade et tombant dans le fossé à l'écart des voies. On creuse de ces larges fossés partout où c'est possible, comme mesure de sécurité. Du 14 octobre 1949 au 31 décembre 1950, les éboulements et les avalanches ont empêché de maintenir la palissade en bon état pendant plus de 65 p. 100 du temps. D'après nos employés supérieurs, il n'est guère utile d'avoir des palissades, à moins qu'elles n'offrent une protection constante. Nous considérons que les patrouilleurs et les signaux de block-system constituent une protection beaucoup plus efficace en face des conditions courantes dans le territoire des montagnes.

Il est indubitable que le seul moyen efficace de remédier à la situation aux endroits d'éboulements et d'avalanches fréquents consiste à construire des abris permanents. Il est manifeste, cependant, que l'exécution de ce vaste programme prendrait beaucoup de temps.

Je répète qu'au jugement de la Commission des transports, exprimé au cours de l'enquête spéciale, l'exécution de notre programme n'a rien laissé à désirer au cours de l'année courante.

Nos employés supérieurs, auxquels j'ai enjoint de procéder à une enquête approfondie, requise non seulement par nos besoins, mais aussi pour répondre à votre question, monsieur Fulton, ont jugé que la palissade d'essai est absolument inutile à l'endroit où elle est placée. Ils proposent donc de la démonter et de la remonter, par sections plus courtes, à des endroits dangereux, tels que les abords des tunnels, une fois que des signaux de block-system automatique auront été installés. On a constaté qu'il est virtuellement impossible de maintenir en bon état une longue section de palissade durant l'hiver, vu que la couche de neige est si épaisse qu'elle oblitère la

palissade. Le montage actuel de nouvelles et longues palissades retarderait encore plus l'installation prévue de signaux de block-system et obligerait à y transférer des équipes d'installateurs de signaux, contrairement aux instructions contenues dans le jugement rendu par la Commission le 18 janvier 1951, relativement à l'enquête de la rivière Canoe, mentionnée par vous.

En juin 1950, nous avons installé une autre section de palissade d'essai dans la subdivision de Yale. Elle fonctionne, mais je n'ai pas encore reçu de rapport à ce sujet. Nous estimons, tout bien considéré, que nous serions bien mieux avisés de nous appliquer à installer des block-system aussi rapidement que possible, car nous sommes convaincus que c'est là un système de protection bien meilleur que les palissades détectrices d'éboulis.

Lorsqu'il arrive souvent qu'un avertisseur signale stop! et que la plupart du temps les installateurs de signaux, les mécaniciens et les chauffeurs constatent l'inutilité du signal en ces circonstances, c'est là s'exposer sérieusement au risque de voir ces gens ne pas tenir compte du signal. Comme je l'ai dit, trois fois seulement sur les 180 fois où un avertisseur signala stop! il existait un danger. Nous estimons que notre exploitation gagnerait beaucoup à ce que les patrouilles de voies fassent des rondes plus fréquentes et soient munies graduellement d'instruments permettant de donner les signaux voulus en relation avec le block-system automatique. Une fois ce dernier installé, nous pouvons le munir d'un aiguillage d'évitement et de déclenchement de l'avertissement stop! A mon avis, si nous sommes contraints peu à peu à installer un plus grand nombre de palissades détectrices, la prise de mesures de protection effectives dans le territoire des montagnes sera retardée.

M. FULTON: Votre exposé me fait grand plaisir, monsieur Gordon. Assurément, je ne traite pas à la légère l'opinion de vos gens, mais j'ai une autre question à vous poser. Il se peut, je crois, qu'il faille prendre de plus amples renseignements, mais je dirai, pour la gouverne du Comité, que la question n'est pas d'ordre purement local. Il est arrivé, dans le territoire des montagnes, plusieurs accidents mortels provenant non pas de gros éboulis mais simplement du dégel et de l'humidité qui, au printemps et en automne, font s'ébouler deux ou trois roches sur la voie, juste assez pour faire dérailler la locomotive et le premier ou les deux premiers wagons couverts. C'est ce phénomène qui a causé plusieurs accidents mortels regrettables: la mort d'une seule personne aurait été affligeante, mais le fait est que deux ou trois personnes ont été tuées. J'ai constaté que les employés ne sont pas du même avis que M. Gordon lorsqu'il dit qu'un danger n'existait que dans trois des 180 circonstances où un avertisseur signala stop! D'après M. Gordon, en vertu du proverbe voulant que familiarité engendre mépris, les employés ne tiendraient pas compte du signal. Les employés disent au contraire qu'ils savent que l'avertissement donné n'est pas toujours la preuve d'un danger, mais l'avertisseur augmente par sa présence leur sentiment de sécurité, et même en admettant l'argument voulant que la familiarité engendre un certain mépris, ils n'en ralentiraient pas moins les trains de manière à pouvoir stopper s'ils constataient la présence d'un obstacle vraiment dangereux. Ils rejettent l'idée selon laquelle ils continueraient à s'amuser à faire rouler les trains sans s'occuper du signal, peu importe le nombre de fois où ce dernier donnerait l'alarme à tort.

Leur opinion n'implique pas, dirai-je que les palissades devraient s'étendre tout le long des voies en territoire montagneux, mais seulement qu'elles devraient protéger les endroits dangereux. Je reconnais qu'il faut faire des rondes et que les patrouilleurs sont une adjonction nécessaire de personnel, mais il peut arriver que quelques roches tombent sur la voie derrière un patrouilleur qui, même s'il est aussi vigilant que tout autre, n'entendra pas le bruit de leur chute. Un gros éboulement peut s'entendre, mais le petit

éboulement dont je parle ne s'entend pas; cependant, il se peut que l'éboulement soit de taille à barrer les voies et à déranger le block-system. Il est vrai que la palissade détectrice arrive à signaler le danger, tandis que le block-system ne signale pas le danger de ces roches isolées. Je vous demande donc de revenir sur la décision d'abandonner le système des palissades et d'examiner de nouveau la demande d'en installer aux endroits vraiment dangereux. Cela n'entraverait guère l'exécution de votre programme général d'installation de block-systems.

M. GORDON: Je vous assure que les directeurs du National-Canadien se préoccupent autant que n'importe qui d'éviter les accidents.

M. FULTON: Je l'admets pleinement.

M. GORDON: Mon intention n'était pas de tirer outre mesure parti de la constatation psychologique voulant que familiarité engendre mépris. D'ailleurs, c'est M. Winston Churchill je crois qui a dit que, sans une certaine familiarité, les hommes ne produiraient jamais rien.

Je veux seulement mettre en doute la nature de la preuve que vous avez tirée de vos conversations avec des cheminots. Aucun cheminot n'admet qu'il puisse lui arriver de dépasser une seule fois un signal d'arrêt. Causez avec n'importe lequel d'entre eux et vous constaterez que j'ai raison. Il n'en reste pas moins que diverses causes, compris les chutes de neige, ont dérangé les palissades détectrices pendant 143 jours. Le fait d'avoir un avertisseur sur lequel on ne peut compter dans certaines circonstances crée un état de choses dangereux. Comment le mécanicien d'une locomotive roulant sur le parcours protégé peut-il savoir que l'épaisseur de la neige a mis peut-être la palissade hors de service? Après avoir passé outre une fois, il pourrait fort bien se dire: "Qu'importe, ce doit être de nouveau la neige". L'élément psychologique a son poids. Je ne veux pas accuser ces gens de passer outre aux avertisseurs, mais je dis qu'il est prouvé avec force qu'il est plutôt risqué de faire fond sur des gens ayant cette mentalité.

Je ne veux pas que notre opinion au sujet des palissades détectrices vous fasse supposer que nous n'avons pas pris d'autres mesures. Nous avons renforcé un système de protection que nous estimons meilleur, celui des rondes de la voie. Nous patrouillons aussi souvent que possible les endroits dangereux et ce genre de protection est à notre avis supérieur à celui des palissades.

Nous avons installé une autre section de palissade à Yale, preuve que nous n'avons pas abandonné ce système de protection. Cependant, il est solidement établi que nous ferions beaucoup mieux de nous borner à monter un très petit nombre de palissades et de continuer à poser des installations bien plus coûteuses, plus vastes et augmentant beaucoup plus la sécurité, savoir les block-systems automatiques. Nous estimons et jugeons que chaque jour perdu par nous à installer un système de signalisation défectueux à notre avis, retarde malheureusement d'autant la réalisation du programme général. Cette installation est une affaire des plus techniques et exige un personnel très qualifié aussi bien que des fournitures qu'il est très difficile de se procurer dans les conditions actuelles. Il ne me plaît pas du tout de retirer soit des employés soit des fournitures affectés au programme général.

M. FULTON: Je m'en rends pleinement compte, monsieur Gordon. Nous pourrions réserver provisoirement cette question et je suis sûr que, si les constatations faites en exigent un nouvel examen, vous l'étudierez de nouveau. Je suppose que vous me promettez de le faire?

M. GORDON: Oui, veuillez croire que je vous le promets et le dire à ceux de vos commettants avec lesquels vous causerez. La palissade détectrice se révélera peut-être comme mesure de précaution supplémentaire, mais seulement

après avoir installé le block-system, qui augmentera peut-être grandement l'utilité de la palissade, à condition de ne pas mettre la charrue avant les bœufs. Notre devoir est de continuer à exécuter le programme principal. Si de nouvelles constatations prouvent que le système des palissades renforce la sécurité de la voie, nous étudierons de nouveau ce système.

M. FULTON: Voudriez-vous vous étendre un peu plus longuement sur votre programme d'installation de block-systems? Par quels subdivisions et poteaux milliaires allez-vous commencer?

M. GORDON: Je vous donnerai lecture de l'appendice en question.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, je remarque que vous ne suivez pas . . .

M. FULTON: Pardon, je suis en train de suivre un autre rapport que j'ai sous la main, mais j'aimerais que le renseignement demandé soit consigné au compte rendu.

(Voir appendice.)

Le rapport présenté par la Commission des transports à la suite du déraillement de la rivière Canoe traite tout d'abord de la question des block-systems et préconise leur installation dans tout le territoire des montagnes, aussi vite que possible. Votre programme prévoit de fait l'exécution de travaux à cette fin. En outre, la Commission déclare ce qui suit, à la page 10 des conclusions du rapport:

La Commission, de concert avec ses techniciens, conviendra de se réunir, le 19 mars prochain au plus tard, avec les employés supérieurs attirés des deux grandes compagnies ferroviaires et les représentants des fraternités de cheminots intéressées, pour discuter la possibilité de procurer aux trains en marche un plus grand degré de sécurité, surtout en matière des questions susmentionnées aux alinéas portant les numéros 1 à 5 y compris.

Ces alinéas traitent des block-systems. Pouvez-vous nous dire si la réunion en question a été tenue, si des recommandations précises ont été formulées, si vous y avez donné suite et de quelle manière?

M. GORDON: La réunion a eu lieu. Les représentants du Pacifique-Canadien et ceux du National-Canadien y ont procédé à une enquête générale portant sur l'augmentation possible du nombre des précautions contre les accidents à prendre sur toutes les lignes des deux compagnies. J'ai lu le compte rendu de la réunion, mais je regrette de ne pas l'avoir apporté avec moi. J'ignore si M. Dingle a sous la main un résumé des recommandations qui y furent présentées.

M. FULTON: J'aimerais savoir surtout, monsieur Gordon, quelle mesure, si vous pouvez le dire, votre compagnie a prise pour concrétiser toute recommandation à laquelle la conférence aurait abouti en matière de précautions préconisées dans le territoire des montagnes.

M. GORDON: Je ne peux vous répondre qu'en termes généraux et de mémoire. Le compte rendu que j'ai sous les yeux ne mentionne pas ce que je voudrais. Je peux dire, de façon générale, que si quelque recommandation précise et paraissant raisonnable a été présentée, nous y donnerons assurément suite dans toute la mesure possible.

M. FULTON: Vous n'avez sous les yeux aucune série de recommandations auxquelles la conférence aurait abouti?

M. GORDON: Non. Le résumé que j'ai ici traite de la discussion des divers sujets abordés, mais il ne dit rien des recommandations.

• M. FULTON: Nous pourrions convenir de réserver ce point pour le moment.

M. GORDON: J'en parlerai avec M. Dingle à l'heure du repas de midi, et je verrai s'il existe quelque déclaration précise à ce sujet. La réunion a été tenue assez récemment et je ne peux vous dire si quelque mesure a été prise; je ne peux vous parler que de nos plans. Nous avons présenté certaines recommandations à la Commission, mais ce que je voudrais vraiment savoir, c'est à quoi elles ont abouti.

M. FULTON: Je n'ai plus qu'une question à poser, qui sera je crois la dernière à ce sujet. Vous êtes en train d'activer l'installation projetée de block-systems. Avez-vous pu l'activer en conséquence de l'enquête confiée à la Commission des transports et des recommandations de cette dernière?

M. GORDON: Non, en général, car nous accélérions leur installation avec toute la rapidité que nous permettaient la quantité des matériaux et des fournitures et le nombre des installateurs de signaux. Il est difficile de se procurer le matériel requis. Nous avons insisté aussi fortement que possible sur nos demandes et les services administratifs nous ont fourni toute l'aide que nous pouvions espérer. Mais l'accident survenu n'a pas produit une accélération sensible des travaux, car de toute manière ces travaux avançaient très rapidement.

M. FULTON: Le Comité n'aurait-il aucune recommandation utile à vous donner au sujet de la distribution des fournitures et de questions de ce genre?

M. GORDON: Je crois que le plus haut taux de priorité possible a été assigné à ce matériel spécial et qu'on nous a fourni toute l'aide nécessaire en l'occurrence.

M. FULTON: Je passe à la partie du rapport qui traite du contrôle centralisé du trafic, à la page 13. Dans quelle mesure ce système est-il installé dans la région des montagnes, ou avez-vous quelque programme prévoyant qu'il y sera installé finalement?

M. GORDON: Je demanderai à M. Dingle de répondre à cette question.

M. DINGLE: Rien n'est prévu à ce sujet, mais nos block-systems actuels sont ajustés de manière à pouvoir au besoin être manœuvrés d'un poste de commande centrale du trafic. Cependant, la densité actuelle du trafic ne justifie pas cette transformation.

M. GORDON: Il est vrai que nous pouvons installer les block-systems plus rapidement que les postes de contrôle centralisé, qui sont beaucoup plus compliqués et prennent plus longtemps à installer. La première étape est celle du contrôle par block-systems ajustés de manière à pouvoir être transformés plus tard en postes de contrôle centralisé, si la densité du trafic le justifie.

M. MACDONNELL: Au premier alinéa de la page 15 se trouve la phrase suivante: "Au cours de 1950, des travaux ont été commencés pour l'extension du contrôle centralisé du trafic, système d'ordonnance des trains par lequel des signaux contrôlés électriquement remplacent les ordres de route et l'autorité des indicateurs."

La question que je me pose est celle-ci: les signaux mécaniques sont-ils si bien de tout repos et exempts de pannes qu'ils peuvent remplacer l'homme, sans exagération de ma part? Par exemple, quand je traverse en automobile un passage à niveau muni d'un pendule avertisseur, même quand ce dernier n'est pas en mouvement, je regarde dans chaque sens en supposant qu'il se peut qu'il soit en panne.

M. GORDON: Je peux dire que le système de contrôle centralisé du trafic est manœuvré d'un panneau central de commande. J'aimerais vous montrer un jour celui de Montréal. Ce serait une visite intéressante et qui en vaudrait la peine. En cas de dérangement du système, le panneau l'indiquerait immédiatement et nous rétablirions les ordres de route et l'autorité de l'indicateur.

En cas de dérangement des signaux dans le secteur de Montréal, le chef du mouvement les remarquerait aussitôt et il rétablirait sur le champ les ordres de route et l'autorité de l'indicateur, dès que le signal automatique se détraquerait.

M. MACDONNELL: Qu'arrive-t-il à un train qui s'approche d'un signal en panne?

M. GORDON: Nous pouvons le faire stopper. Nous avons toujours des signaux qui peuvent être donnés au train.

M. FULTON: Je sais que ce sujet soulève un grand intérêt et je pourrais relever les quelques phrases suivantes dans les conclusions de la Commission: "Le block-system ne supprime pas tout danger d'accident, car il est possible que le personnel d'un train ne fasse pas attention aux signaux de fermeture, ou que ces derniers soient rebelles à la commande, mais si ce système avait été appliqué dans tout le territoire des montagnes, il aurait fourni un moyen supplémentaire de sécurité très utile et effectif, qui aurait probablement permis d'éviter les accidents, en dépit des ordres de route contradictoires. La Commission recommande donc au National-Canadien de prendre les dispositions voulues pour installer des block-systems dans le territoire montagneux et dans d'autres secteurs dangereux de son réseau, le plus vite possible. D'autres compagnies ferroviaires relevant de la Commission devraient faire de même dans le territoire montagneux et dans d'autres secteurs dangereux de leurs réseaux."

Vous vous souvenez qu'une controverse a éclaté dans la presse au sujet de ces ordres contradictoires et j'ai pensé qu'il importait de consigner cette conclusion au compte rendu.

M. GORDON: A propos de ce dernier point et aussi du point que M. Macdonnell a soulevé, je dirai que je ne déclare nullement qu'il existe quelque dispositif de signalisation qui remédierait à toute défaillance humaine. Il peut arriver que l'homme soit en défaut. Il faut noter que quelques-uns des pires désastres ferroviaires arrivés en Amérique du Nord et en particulier aux États-Unis, se sont produits dans des secteurs où fonctionnait le contrôle centralisé du trafic. Le risque qu'il est absolument impossible de supprimer, c'est qu'un mécanicien brûle des feux rouges pour quelque raison qu'il arrive jamais à pouvoir expliquer.

Je n'ai plus qu'un seul point à faire remarquer avant de laisser ce sujet, je me hâte d'ajouter "si j'en ai la permission". Durant l'enquête, on a beaucoup parlé de l'utilisation de la radio. Au dire de certains témoins, la radiotéléphonie, au stade actuel de son développement, n'est pas un moyen sûr et constant de contrôler les mouvements des trains en territoire montagneux. Depuis lors, des spécialistes du Conseil national des recherches et les fabricants d'appareils récepteurs ont confirmé cette opinion. Nous nous tenons de près au courant des innovations radiotéléphoniques appliquées aux chemins de fer.

Si je fais consigner la chose au compte rendu, c'est simplement pour montrer que nous sommes au courant de toute innovation en ce domaine.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre du matériel pour l'entretien de la voie est-il adopté?

M. CARTER: Non. M. Gordon a répondu à M. Fraser que les frais du matériel pour voie étroite sont plus élevés que ceux du matériel pour voie normale. En est-il de même à l'égard des frais d'entretien de la voie?

M. GORDON: Non. Les frais d'entretien par mille des lignes à voie étroite sont un peu plus faibles que ceux des lignes à voie normale.

M. CARTER: Cela rétablirait l'équilibre entre les deux genres de lignes.

M. GORDON: Si vous voulez, je vous donnerai des chiffres, monsieur Carter.

Le PRÉSIDENT: Vous devriez vous mettre d'accord avec M. Fraser, monsieur Carter.

M. GORDON: Je vous donnerai quelques chiffres qui, je l'espère, vous satisferont. Nous évaluons les frais de matériel d'entretien de la voie dans le district de Terre-Neuve à une somme un peu inférieure à celle évaluée pour le reste du réseau, soit \$8,635 par mille, contre \$9,732. Cela dit, je ferai remarquer que si la somme de \$3,325,945 votée pour Terre-Neuve au budget des dépenses de 1951 était dépensée dans la même proportion dans le reste du réseau, nos dépenses réelles pour le reste du Canada seraient augmentées de 65 millions de dollars. Il y a une très forte augmentation des dépenses consacrées au chemin de fer de Terre-Neuve dans les conditions actuelles.

M. CARTER: Les membres du Comité auront compris, je suppose, que si j'ai posé ma question, ce n'est pas parce que ce surcroît de dépenses me choque. Je me demandais seulement si les frais faits pour le matériel étaient plus élevés qu'il n'en coûterait pour le remplacer et, s'il se trouvait que les frais d'entretien soient eux aussi plus élevés, ce serait sans doute là une raison pour établir des lignes à voie normale à Terre-Neuve, fût-ce seulement en conformité d'un programme dont l'exécution serait échelonnée sur une très longue période.

M. GORDON: Le simple fait d'évaluer les frais d'établissement de ces lignes sur la superstructure actuelle m'effrayerait. Il faut se souvenir qu'on se heurte à Terre-Neuve essentiellement à une réalité géographique. La voie ferrée y est soumise à des rampes plus raides et décrit des courbes beaucoup plus prononcées, si bien qu'il serait insensé à mon avis de tenter de poser une voie normale sur la superstructure actuelle. Ainsi, l'établissement d'une ligne à voie normale exigerait selon moi un tracé complètement nouveau, car il serait inutile de dépenser pour la transformation de la voie actuelle des sommes fantastiques, qui sont de l'ordre de centaines et de centaines de millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: "Matériel pour l'entretien de la voie." Ce chapitre est-il adopté?

M. POULIOT: Voudriez-vous nous dire ce que vous comptez faire à l'égard du chemin de fer du Témiscouata?

M. GORDON: Nous comptons l'entretenir aussi bien que le reste du réseau en général.

M. POULIOT: Aussi bien que les autres divisions du réseau?

M. GORDON: Notre programme à l'égard de cette ligne consiste à en amener tous les secteurs au même degré d'excellence, compte tenu de la densité du trafic et d'autres éléments.

M. POULIOT: A combien se montent les crédits qui vous ont été fournis à cette fin pour les opérations de l'année courante?

M. GORDON: Ne pourrions-nous réserver ce point jusqu'à ce que nous en soyons à l'étude des comptes du réseau? Je crois que nous pourrions en parler à ce moment-là.

M. POULIOT: C'est très bien. Merci.

Le PRÉSIDENT: "Autres recherches."

Adopté.

"État de la propriété."

Adopté.

M. FULTON: J'ai une question à poser à M. Gordon au sujet des voitures de voyageurs, en acier et en bois. Par souci d'équité, je me bornerai à dire que l'accident déjà mentionné a soulevé une longue controverse et causé beaucoup de malentendus. Mais il est indiscutable, je crois, que quelques-unes des voitures déraillées étaient en bois recouvrant un châssis d'acier. Je l'affirme en me fondant sur des conclusions de la Commission contenues dans son rapport d'enquête sur l'accident.

M. GORDON: Les voitures du train déraillé étaient toutes conformes à l'ordonnance de la Commission des transports et considérées comme étant en acier. Quelques-unes d'entre elles, cependant, étaient de la catégorie dite par nous des voitures en tôle d'acier; elles n'en étaient pas moins, aux termes de l'ordonnance, des voitures en acier, qu'il était permis d'utiliser.

Si quelques-uns de ces wagons ont été considérés comme faits en bois, c'est parce qu'ils ont été construits en bois recouvert d'un châssis d'acier. Ils étaient donc, en somme, conformes à l'ordonnance de la Commission.

M. FULTON: C'était des wagons en acier?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Êtes-vous personnellement satisfait de ce genre de voitures, ou cherchez-vous à les réformer?

M. GORDON: Nous serions vraiment très heureux de pouvoir les réformer. D'un autre côté, il faut du temps pour se procurer des voitures. Vous constaterez que nos comptes prévoient l'achat d'un certain nombre de voitures de voyageurs et nous projetons de réformer les voitures en bois aussi vite que les exigences du trafic le permettront à notre avis.

Nous utilisons actuellement 518 voitures en bois et, d'après notre programme général, nous espérons que les exigences du réseau nous permettrons de les remplacer par des voitures neuves en acier, sur le pied de 57 par an. Cependant, la réalisation de ce but est aléatoire, elle dépend de la question des approvisionnements.

M. FULTON: Savez-vous si, à la suite de l'enquête, la Commission se propose de modifier son ordonnance en ce qui touche le genre de voitures en bois à tôle d'acier dont vous avez parlé, d'ordonner qu'elles soient réformées?

M. GORDON: Je ne suis pas renseigné là-dessus. Je ne crois pas que la Commission ait proposé une modification. Le savez-vous, monsieur Dingle?

M. DINGLE: La Commission a été saisie de la question et l'a étudiée. Je peux présentement faire consigner au compte rendu les renseignements désirés par M. Fulton au sujet des conclusions et conseils auxquels a abouti la réunion tenue à Ottawa.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il d'un long exposé?

M. DINGLE: Non, plutôt court.

M. GORDON: Excusez-moi, mais vous confondez quelque peu les choses. Comme je l'ai déjà exposé, le National-Canadien a formulé certaines recommandations. Ce n'est pas ce que M. Fulton cherche à savoir. Il veut savoir quelles sont les conclusions auxquelles la Commission est arrivée.

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Si vous voulez réserver cette question pour le moment, nous l'étudierons. Je ne crois pas que la Commission soit arrivée à une conclusion positive, mais je veux m'assurer s'il en est ainsi. Les deux grandes compagnies ont formulé certaines demandes à la Commission.

M. FULTON: Je reviens à la question des voitures en bois à châssis d'acier. Je suppose qu'il continue à être permis d'atteler une voiture de ce genre à un train, condition qu'elle ne soit pas placée entre deux voitures en acier.

M. GORDON: L'ordonnance générale 707 de la Commission autorise à atteler des voitures à tôle d'acier à un train.

M. DINGLE: Une voiture à châssis en tôle d'acier.

L'hon. M. CHEVRIER: L'ordonnance de la Commission stipule entre autres que les trains de voyageurs seront formés de telle manière qu'aucune voiture en bois transportant des voyageurs ne soit placée entre des wagons d'acier et que toutes les voitures en bois seront attelées à l'arrière du train; en outre, les

voitures à châssis d'acier ne seront pas censées, aux termes de l'ordonnance, être des wagons ou des voitures en bois. La Commission n'a pas modifié cette ordonnance. Elle a déclaré de plus, dans son rapport d'enquête sur l'accident de la rivière Canoe, que ses techniciens sont tenus au courant de la transformation progressive des wagons en wagons tout acier.

M. MACDONNELL: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de l'utilisation des voitures en bois?

L'hon. M. CHEVRIER: Cette ordonnance est la dernière rendue par la Commission. Elle a été rendue à la suite de l'accident survenu à Dugald, juste en dehors de Winnipeg.

M. POULIOT: Je dois exprimer à M. Dingle et aux directeurs du National-Canadien la reconnaissance des usagers, pour la grande amélioration apportée au matériel roulant entre Montréal et Halifax. Pendant un grand nombre d'années, la situation était terrible, mais elle est devenue aussi bonne que partout ailleurs sur le réseau et le crédit en revient à vous en premier lieu.

M. GORDON: Merci, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Ainsi qu'à l'honorable M. Chevrier.

Le PRÉSIDENT: "État de la propriété".

Adopté.

M. MACDONNELL: M. Gordon voudrait-il nous expliquer brièvement ce chapitre et les mots "réduite par au moins onze ans".

M. GORDON: Ces mots se rapportent à du matériel utilisé durant toute la guerre et dont la durée de service a été raccourcie de ce nombre d'années, par suite de l'usage extraordinaire qui en a été fait et des coups redoublés provenant de l'usage excessif, pour ainsi dire, auquel il a été soumis durant les années de guerre. Sa durée normale de service en a été raccourcie d'un nombre d'années que nous évaluons à onze.

Le PRÉSIDENT: C'est là le taux d'accélération de l'usure de ce matériel?

M. GORDON: Oui.

M. JAMES: Est-on en train d'exécuter des essais relatifs à l'usage d'autres matériaux que l'acier pour construire des voitures de voyageurs?

M. GORDON: Oui, certains de nos essais portent sur la construction de ces voitures, mais je crois que l'idée d'avoir des voitures faites entièrement d'acier s'est si bien enracinée qu'il serait très difficile de convaincre quelqu'un que nous pourrions nous servir d'autres matériaux que l'acier. Mais quant aux wagons couverts à marchandises, nous sommes en train d'en construire, à titre d'essai, qui sont faits de matériaux combinés, par exemple de bois combiné avec l'aluminium ou de bois combiné avec l'acier. Il s'agit de constater comment un wagon mixte résistera à la pression et à la fatigue.

Vous aurez peut-être lu qu'on a inventé aux États-Unis des wagons couverts faits en bois contre-plaqué. Mais nous continuons à douter de la valeur de ces nouveaux wagons. Cependant, nous sommes renseignés là-dessus.

M. JAMES: Ce qui m'a incité à poser cette question, c'est la démonstration donnée à l'hôtel au sujet du verre plastique et textile. Ce verre s'est révélé d'une résistance étonnante et je me demande si l'on pourrait l'appliquer à la construction des wagons en question.

M. GORDON: Je l'ignore. Je ne peux vous le dire exactement. Mais je sais que notre laboratoire d'essais à Montréal qui, soit dit entre parenthèses, est un excellent laboratoire, s'occupe constamment d'essayer des matériaux. Il n'a pas encore appelé notre attention sur ce point.

Le PRÉSIDENT: "Résultats de l'exploitation."

M. FRASER: Ce chapitre traite du service des trains de voyageurs aussi bien que d'autres sujets.

Voici un éditorial tiré de l'*Examiner* de Peterborough, numéro du samedi 4 novembre 1950, qui déclare en substance que le service assuré entre Toronto et Peterborough ne permet pas d'obtenir le volume de trafic voulu, parce que l'horaire des trains est presque le même pour tous. L'horaire donné dans l'éditorial est le suivant:

"Le deuxième train du matin du Pacifique-Canadien à destination de Toronto part à 7 h. 10, celui du National-Canadien, à 7 h. 23. Celui du Pacifique-Canadien partant à 5 h. 10 pour Toronto fait double emploi avec celui du National-Canadien qui part pour Toronto via Lindsay à 5 h. 30 de l'après-midi. Le train du P.-C. en route de Toronto vers Ottawa et Montréal arrive à midi moins quelques minutes; celui du N.-C. en route de Toronto vers Port-Hope et un train correspondant à Montréal arrive à midi et quelques minutes. Le seul train du dimanche du P.-C. à destination de Toronto part à 5 h. 30 de l'après-midi; le seul train du dimanche du N.-C. pour Toronto part à 7 h. 10. Les compagnies aggravent donc leur manque de trains en faisant circuler des trains qui font double emploi les uns avec les autres.

On se ressent de cette concordance depuis des années, car les trains en direction de l'est comme ceux en direction de l'ouest partent presque aux mêmes heures.

M. GORDON: Oui, je suis bien conscient du fait.

M. FRASER: De plus, bien que Peterborough compte maintenant, en chiffres ronds, une population de 37,000 habitants nous possédons toujours les mêmes installations en fait de gare et le reste que nous avons il y a cinquante ans. Évidemment, de temps à autre, on y pose un peu de peinture.

M. GORDON: Cela nous amène à la question générale des horaires. Le profane qui les examine ou voit les trains aller et revenir à la même heure a l'impression que c'est stupide. Mais l'étude de l'horaire des trains en est une bien compliquée et, ainsi que je l'ai dit hier, le fait fondamental est que les trains doivent voyager aux heures susceptibles de donner un service raisonnable aux localités intermédiaires entre deux points principaux.

Il ne faut pas beaucoup de réflexion pour comprendre que si une compagnie constate que, disons approximativement 5 heures de l'après-midi, est l'heure appropriée pour desservir un point intermédiaire ou pour rencontrer un train correspondant, l'autre compagnie fera la même constatation; vous verrez donc que les horaires doivent être établis de façon à faire les correspondances de même qu'à desservir les points intermédiaires.

Je crois que votre exposé général s'applique à tout le pays. Mais nous nous trouvons simplement dans l'obligation d'affecter à d'autres besoins plus urgents les matériaux dont vous avez parlé au lieu de les employer à la construction de gares. Et je n'entretiens aucun espoir que nous puissions recommander au Comité la construction d'un bon nombre de gares parce que de nombreux autres projets sont beaucoup plus importants dans les conditions présentes.

M. FRASER: Je ne me préoccupe pas autant de la construction de gares que du changement d'horaire. Vous avez parlé des difficultés: mais vous partez d'ici à 11 heures le soir pour Peterborough et vous y arrivez à 5 h. 35 le matin; par ailleurs, vous quittez Peterborough à 1 h. 38 le matin pour arriver ici à 7 heures le matin. A mon avis, ce sont des heures bien incommodes.

M. GORDON: Je fais pousser une étude très approfondie de nos horaires parce qu'il est tout à fait évident du point de vue de l'administration du chemin de fer que si nous pouvions obtenir plus de trafic en effectuant un nombre additionnel de voyages, nous le ferions.

M. FRASER: Je n'en doute pas.

M. GORDON: Certainement, sans hésitation. Il s'agit simplement d'exploiter le chemin de fer d'une manière pratique et je peux vous certifier qu'aussitôt que nous serons assurés d'obtenir plus de trafic ou de donner plus de service à un endroit où les gens seront plus conscients de l'importance du chemin de fer, nous le ferons.

M. FRASER: Je sais que votre agent là-bas tente constamment d'obtenir des affaires de même que votre télégraphiste.

M. le PRÉSIDENT: "Hôtels".

M. FULTON: Les chiffres que vous donnez ici sont très intéressants et soulèvent une question qui fut discutée ici l'an dernier et fréquemment auparavant. J'aimerais savoir si, à la lumière de la statistique nombreuse que vous semblez posséder maintenant au sujet de certaines parties de votre exploitation du transport de marchandises et celle du transport de voyageurs, vous pouvez nous donner une ventilation complète de vos dépenses d'exploitation du service-voyageurs et de celles du service-marchandises?

M. GORDON: Je n'ai vraiment pu obtenir rien qui vaille là-dessus parce qu'une difficulté fondamentale se pose: il est très difficile pour les statisticiens de répartir les frais généraux entre le service-voyageurs et celui des marchandises.

Nous pouvons établir des données concernant les frais réels d'exploitation d'un train de voyageurs. Nous connaissons ces chiffres. Ils sont relativement faciles à obtenir. Mais lorsqu'il s'agit d'en faire une analyse réelle, toutes sortes de questions se présentent. Il y a les cas, par exemple, où il existe un échange de marchandises. Et la question se pose: existerait-il à cet endroit une ligne du National-Canadien s'il n'y avait pas d'échange de marchandises?

Je répondrai tout simplement que nous pourrions transporter à cet endroit les marchandises à meilleur marché si nous ne prenions pas de voyageurs. Le genre de gare que nous construirions serait bien différent; cependant, nous élevons des gares qui servent aussi bien aux voyageurs qu'aux marchandises, il nous est donc très difficile d'établir une ventilation convenable. Nous faisons effectuer une analyse, mais je n'ai pas beaucoup d'espoir de pouvoir vous donner des chiffres distincts.

La Commission royale a étudié ce point et je vais vous lire la courte phrase qui se trouve dans ses conclusions, au chapitre V de son rapport:

"Les services-marchandises et voyageurs sont indispensables, et si les tarifs-voyageurs ne peuvent produire les recettes suffisantes pour que le service-voyageurs fasse ses frais, le trafic-marchandises devra en supporter le fardeau. Les deux services sont si étroitement liés que la répartition des recettes et dépenses s'avère peu pratique."

Voilà l'opinion de la Commission après étude. Personnellement, je suis toujours aussi intéressé au problème que vous et bien que je continue de m'en occuper, je doute de voir réaliser mon espoir d'être en mesure de vous donner des chiffres distincts.

M. FULTON: Mais faites-vous des progrès?

M. GORDON: Oh, oui. Je comprends mieux la question que l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: "Hôtels".

Le poste "Hôtels" est-il adopté?

M. MACDONNELL: M. Gordon peut-il nous dire quelques mots au sujet du premier alinéa en haut de la page 19, particulièrement au sujet de la situation exceptionnelle des hôtels Vancouver et Newfoundland?

M. GORDON: Je regrette, mais je n'ai pas entendu votre question?

M. MACDONNELL: M. Gordon pourrait-il dire quelques mots au sujet du premier alinéa de la page 19?

M. GORDON: Dans quel sens?

M. MACDONNELL: Vous parlez de la baisse générale du tourisme et des frais de déplacement. J'aimerais que vous disiez quelques mots à ce sujet. Le rapport dit "les hôtels Vancouver et Newfoundland exclus".

M. GORDON: L'hôtel Vancouver est exclu parce qu'il est exploité conjointement par nous et le Pacifique-Canadien. Il est la propriété d'une compagnie distincte. Et l'hôtel Newfoundland est exclu d'abord parce qu'il n'a pas été exploité durant toute l'année 1949, ensuite parce que nous sommes à effectuer une rénovation générale de l'établissement; nous ne pouvons donc établir de statistique pour fins de comparaison avant que les travaux soient complètement terminés.

M. POULIOT: Savez-vous si le gouvernement de la province d'Ontario a fait quelque chose au cours de la conférence interprovinciale pour régler la grève de sympathie des employés du Château-Laurier?

M. GORDON: Ce n'était pas une grève de sympathie. Les syndicats représentant les employés d'hôtel étaient les mêmes que ceux représentant les employés qui ne font pas partie de l'exploitation technique du chemin de fer; pour ce qui est de la grève ils relevaient tous de la même organisation.

M. POULIOT: Mais le gouvernement de l'Ontario a-t-il fait quelque chose pour régler la grève à l'hôtel?

M. GORDON: Je l'ignore.

M. MUTCH: L'administration s'occupe-t-elle de faire relever ses hôtels de la juridiction provinciale en matière de relations ouvrières? Au cours de la récente grève, la situation du Pacifique-Canadien différait de celle du National-Canadien.

M. GORDON: La situation de nos hôtels en matière de juridiction est très embrouillée. Le Pacifique-Canadien possède un règlement, édicté je crois par le Conseil privé, qui stipule bien clairement que ses hôtels relèvent de la juridiction provinciale. Mais l'un des problèmes du National-Canadien au sujet de ses hôtels est que chacun d'eux possède un statut qui varie selon la province.

Il faudrait faire l'histoire détaillée de chaque établissement. Dans certains cas l'hôtel était la propriété du gouvernement tandis que dans d'autres, il appartenait à l'une des compagnies de chemin de fer que nous avons achetées. Je fais pousser une étude approfondie de la question en vue de déterminer, toutes considérations gardées, qu'elle est la meilleure ligne de conduite à suivre.

C'est un problème juridique bien compliqué et bien embrouillé et nous ne sommes pas encore en mesure de poser une conclusion ou de faire un choix de ce que nous voulons, eu égard au passé de chaque hôtel.

M. MUTCH: Envisagez-vous la possibilité d'abandonner l'exploitation d'hôtels?

M. GORDON: Abandonner l'exploitation d'hôtels? Il se peut que ce soit là la conclusion de notre étude, mais je ne crois pas qu'on me le permette—à moins que le gouvernement ne soit prêt à appuyer une telle décision; je dirai qu'une telle alternative n'est pas envisagée, non.

M. MUTCH: Je ne la conseille pas, je désirais simplement me renseigner.

M. FRASER: Le revenu net d'exploitation s'élève à \$565,853 comparative-ment à \$1,053,280 en 1949. Je croyais que l'an dernier le Château, seul, avait réalisé un profit de \$500,000. Est-ce exact?

M. GORDON: Nous avons ici dans le tableau les chiffres comparatifs.

M. FRASER: Je me demandais s'il accusait toujours un profit.

M. GORDON: Les chiffres de 1949 montrent que le Château possédait à son compte d'exploitation, un profit de \$415,209 tandis qu'en 1950 ce profit diminuait à \$269,000.

M. FRASER: \$269,000?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Cette diminution est-elle attribuable à la grève de l'an dernier?

M. GORDON: Je ne pourrais vous donner ce détail. J'ai indiqué hier le chiffre estimatif du coût de la grève pour l'ensemble du réseau, mais je ne possède pas le détail par hôtel.

M. FRASER: Vous sauriez si certains de ces hôtels ne rapportaient pas?

M. GORDON: Il s'agit de savoir ce que vous entendez par "rapportaient". Je parle des résultats de l'exploitation non pas du paiement des intérêts. Pour 1950, les chiffres de l'exploitation des hôtels montrent un profit à l'exception des hôtels Charlottetown et Macdonald.

L'hôtel Macdonald ne peut se comparer convenablement parce que nous avons inscrit un montant de \$175,000 pour réparations dues à l'érection d'une aile supplémentaire; mais cette situation est temporaire, et en temps et lieu, l'hôtel réalisera des profits.

M. FRASER: Et à propos de l'hôtel Newfoundland à Saint-Jean?

M. GORDON: Il ne peut se comparer convenablement en général à cause des réparations qu'on y apporte.

M. FRASER: Et il en avait besoin!

M. GORDON: Il n'y a aucun doute là-dessus. Si vous désirez connaître le coût des réparations, je peux vous le donner.

M. FRASER: Certainement, cela m'intéresse. Vous l'aurez voulu.

M. GORDON: La remise en état de l'hôtel Newfoundland nous coûtera, selon notre plus proche évaluation présentement, environ un million et quart. Mais c'est là, je crois, un bon placement. Nous transformerons l'hôtel de façon que la location des chambres paie les réparations et j'espère que la transformation terminée, son exploitation nous rapportera des profits.

M. FRASER: J'imagine qu'il en sera ainsi.

Le PRÉSIDENT: J'imagine qu'il en sera ainsi.

M. MACDONNELL: Au sujet des profits d'exploitation, dois-je comprendre que ce sont de simples profits d'exploitation ne comprenant aucun intérêt de votre placement?

M. GORDON: C'est exact. Ce sont simplement les revenus moins les frais.

M. MACDONNELL: Pour votre satisfaction, avez-vous des chiffres montrant le résultat de votre travail lorsque vous imputez l'intérêt de votre placement?

M. GORDON: C'est une opération bien simple. Il suffit d'appliquer le taux d'intérêt du placement dans la propriété.

M. MACDONNELL: Je comprends cela. Je peux effectuer le calcul moi-même. Mais je me demandais si, pour votre propre satisfaction, et pour l'établissement des taux et le reste, vous possédiez personnellement le chiffre d'ensemble.

M. GORDON: Certainement.

Le PRÉSIDENT: "Communications."

M. FRASER: Ce poste comprend la location des télétypes, n'est-ce pas?

M. GORDON: Il comprend tous les moyens de communications, tels le télégraphe, le télétype servant aux communications, ainsi que le téléphone.

M. CARTER: L'an dernier, j'ai fait part au Comité du besoin d'étendre les communications télégraphiques et téléphoniques aux petits établissements de Terre-Neuve; M. Gordon peut-il nous dire si l'on a réalisé quelque chose dans ce sens et qu'elle est la politique de la compagnie pour l'avenir?

M. GORDON: Nous avons pris des mesures bien précises à ce sujet. Vous pensez à une base desservant les nouveaux centres?

M. CARTER: Je pense aux nouveaux centres et à ceux qui jouissaient auparavant du service téléphonique et télégraphique mais qui l'ont perdu avec la disparition de notre régime de gouvernement responsable. Plusieurs de ces localités ont progressé depuis et il s'agit de restaurer les services dont on jouissait il y a 15 ou 20 ans.

M. GORDON: Nous avons étudié la question bien attentivement. Le jugement entre en ligne de compte lorsqu'il s'agit de justifier l'extension des services aux petites localités et aux établissements isolés. Il est très onéreux d'étendre les services à ce genre de localités. Nous avons donc traité le problème comme relevant d'une politique d'administration et nous avons adopté une formule que nous appliquerons à l'avenir au sujet des installations de communications.

Elle consiste à desservir une localité dont la population est d'au moins 50 personnes et qui se trouve à 3 milles ou plus d'installations existantes à titre de commodité publique et de nécessité plutôt que par économie commerciale essentielle.

M. CARTER: C'est bien cela.

M. GORDON: Nous avons l'expérience pour juger des situations semblables et nous sommes prêts à poser des installations qui ne se justifient pas du point de vue commercial mais relèvent du service public et de la nécessité. Voilà approximativement notre politique.

M. CARTER: L'avez-vous appliquée à quelque centre de Terre-Neuve?

M. GORDON: Oui. Nous avons commencé il y a 4 ou 5 mois, je crois.

M. CARTER: Pourriez-vous me faire tenir le nom de certaines de ces localités, pas nécessairement maintenant, mais disons, demain?

M. GORDON: Avec plaisir. Vous obtiendrez également une liste des centres que nous nous projetons d'atteindre. Mais nous sommes arrêtés par la difficulté d'obtenir des matériaux et des approvisionnements, parce que dans ce domaine particulier de l'outillage, les besoins de la défense sont nombreux.

M. CARTER: Vous avez parlé de la commodité et de la nécessité publiques. J'aimerais faire remarquer qu'au cours de la dernière guerre, ces petites localités ont joué un rôle des plus importants dans notre défense. Un grand nombre d'aviateurs doivent leur vie à l'existence de petits bureaux dans les endroits isolés et je suis d'avis qu'en augmentant leur nombre à l'avenir nous devrions ne pas oublier le rôle qu'ils seront appelés à jouer dans notre programme de défense.

M. GORDON: En effet. Nous n'avons certainement pas oublié ces considérations, monsieur Carter; et je pense que vous constaterez, à l'étude de notre programme, que nous avons tenu compte de tout cela.

M. KNIGHT: M. Gordon pourrait-il nous indiquer dans quelle mesure le chemin de fer est propriétaire d'installations télégraphiques ou téléphoniques et dans quelle proportion il en loue?

M. GORDON: Notre réseau téléphonique est très étendu. Je ne sais exactement comment le décrire. Il est un facteur nécessaire de nos communications tout le long du réseau ferroviaire. J'ignore jusqu'où vous désirez que je pousse mes explications. Il me faudrait faire toute une analyse pour vous décrire tout ce que nous possédons.

M. KNIGHT: Monsieur le président, vous m'excuserez de ne pas donner un tour interrogatoire à ce que je m'appête à dire, mais j'aimerais offrir mes profonds hommages aux employés préposés aux relations extérieures du National-Canadien à propos d'un incident qui m'est arrivé récemment. Me rendant à

Windsor, par affaires, j'ai manqué mon train correspondant et le préposé aux relations extérieures fut assez aimable de s'occuper de régler pour moi un problème d'affaires. Il a pu s'acquitter de cette tâche après que je l'eus mis au courant de mon problème. Lorsque je lui offris de le rétribuer, il refusa en disant: Non, nous possédons notre propre réseau téléphonique. Permettez-moi donc de féliciter en particulier cet employé ainsi que la compagnie pour s'être occupés aussi activement de mes affaires. J'ajouterai que j'avais manqué mon rendez-vous à cause d'un retard d'une heure du train du National-Canadien.

M. GORDON: Ce n'est là que la mise en pratique de la devise de la compagnie: "Courtoisie et service".

M. MUTCH: Le problème des pensions, est actuellement, je crois, une des difficultés fondamentales des relations ouvrières. J'ai pensé que ce serait peut-être l'occasion d'exprimer mon opinion sur le sujet.

M. KNIGHT: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je pensais que nous avions décidé hier de traiter le sujet des pensions de base lors de l'exposé général, au début, et je crois que vous avez inscrit mon nom tout spécialement pour cela.

Le PRÉSIDENT: Nous avons décidé hier que nous étudierions l'organisation ouvrière lors de l'examen du troisième alinéa de la page 2 de la lettre de présentation adressée au ministre.

M. MUTCH: J'étais présent à ce moment-là et mes souvenirs ne concordent pas avec ceux du président. Je vous ai demandé votre décision pour que la question soit traitée sous le poste approprié du rapport. J'avais cru comprendre qu'une discussion générale serait tenue sur la lettre de présentation. Je ne sais trop si les questions que je me propose de soulever relèveront d'un débat général. Cependant, je ne désire pas insister sur le point. Il m'est tout à fait indifférent de poser mes questions maintenant ou plus tard.

M. FULTON: Je ne crois pas qu'une décision ait été rendue sauf celle de différer les questions posées par M. Knight au moment de l'étude de l'alinéa 3 de la page 5.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que M. Mutch consent à ce qu'il en soit ainsi du moment qu'il peut poser ses questions. C'est ce que je crois comprendre.

M. MUTCH: Nous avons discuté cette question.

Le PRÉSIDENT: Je crois comprendre que vous pourrez poser vos questions lorsque nous en serons au troisième alinéa de la lettre. Êtes-vous satisfait?

M. GILLIS: Avant d'abandonner la question des relations ouvrières, j'aimerais savoir pourquoi les employés ne faisant pas partie de l'exploitation technique du chemin de fer n'ont pas été inclus dans l'accord général et n'ont pas reçu une certaine satisfaction en matière de rajustement de salaire à l'instar des employés de l'exploitation technique? Je sais que M. Kellock n'a pas recommandé une politique semblable, cependant, il dut y avoir certaines négociations entre l'administration et les ouvriers avant que M. Kellock en arrive à cette décision. Je pense que cette discrimination crée de mauvaises relations ouvrières. Cette politique a isolé cette catégorie d'employés. Était-elle motivée par une raison particulière?

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous objection à réserver cette question jusqu'à la discussion générale sur les relations ouvrières qui se tiendra plus tard?

M. GILLIS: Il y aura un débat général sur ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez bien nous procéderons de cette manière en vue de faciliter notre tâche.

"Participation au développement économique" l'article est-il adopté?

M. FULTON: J'aimerais poser une question, relativement à l'huile. On me dit que le Conseil national de recherches poursuit des tests d'huile plus lourde, de lubrifiants d'essieux de wagons et de coussinets. Je pense que ces épreuves contribueront à réduire l'usure des coussinets ainsi que le nombre de boîtes surchauffées, réduisant ainsi la puissance requise d'une locomotive pour tirer un train.

Le National-Canadien en a-t-il fait l'essai? Avez-vous participé à ces tests?

M. GORDON: Nous poursuivons nos propres expériences en matière d'huiles par l'intermédiaire du laboratoire de recherches dont j'ai déjà parlé et non seulement en matière d'huiles lubrifiantes mais aussi d'huiles à moteurs diesels. Et nous nous tenons étroitement au courant de telles recherches de laboratoire qui se poursuivent au pays. Nous avons déjà effectué un nombre d'heureux changements qui ont amené de bons résultats, particulièrement dans le domaine des huiles de diesel.

Au sujet des huiles lubrifiantes nous effectuons de temps à autre des changements qui résultent de recherches. D'une façon générale, voilà la situation.

M. FULTON: Vous ne connaissez pas de domaine particulier où l'on effectue des expériences d'huile lubrifiante plus lourde?

M. GORDON: Non. Je n'ai pas vu le communiqué dont vous parlez, il ne m'est donc pas familier. Mais au sujet de l'huile de diesel, nous étions d'avis au début de nos expériences que l'huile employée dans ces moteurs devait être changée après un certain nombre de milles. Mais nous nous sommes rendus compte que les prescriptions relatives au changement d'huile étaient bien exagérées et nous avons réussi à fixer des changements d'huile qui ont apporté des économies réelles dans le coût d'exploitation. Maintenant, monsieur Dingle, avez-vous des précisions à apporter au sujet des huiles lubrifiantes?

M. DINGLE: Non.

M. GORDON: M. Dingle confirme cependant le fait que nous changeons notre huile lubrifiante à intervalle régulier conformément aux expériences de laboratoire. La plupart des laboratoires de recherches se tiennent au courant des développements et ils échangent des renseignements. C'est presque une tradition.

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

M. FRASER: Au deuxième alinéa, deuxième ligne de la fin, je lis:

"On calcule que plus de 60 p. 100 du capital industriel est investi dans des usines desservies par les lignes du National-Canadien".

Quelles seraient ces lignes? Seraient-elles doublées par le Pacifique-Canadien? Sinon, comment arrivent-elles à l'usine?

M. GORDON: Elles comprennent toute ligne que nous desservons, d'une façon générale, lorsque nous desservons traditionnellement une usine. Les deux chemins de fer essaient autant que possible de desservir une usine au moyen d'une voie d'aiguillage ou autrement. Nous avons par là un avantage pour l'obtention d'affaires et dans plusieurs cas la compagnie est la seule qui ait accès à l'établissement. Il existe cependant plusieurs autres cas où nous desservons une usine conjointement.

M. FRASER: Et le Pacifique-Canadien pourrait avoir la même entente?

M. GORDON: Je ne crois pas que leur proportion fût si élevée.

M. FRASER: Mais dans bon nombre de cas, les deux compagnies pourraient desservir une même usine?

M. GORDON: Non, non. Il existe un grand nombre de cas où seule notre compagnie dessert un territoire particulier.

M. FRASER: Je vois.

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

M. MUTCH: Lorsqu'une industrie s'assure la propriété d'une partie de votre voie ferrée, est-ce l'habitude de votre compagnie de conditionner votre chiffre d'affaires avec cette industrie à la vente de la propriété?

M. GORDON: Cela fait très souvent partie de l'accord. Évidemment, cela vaut pour les deux compagnies.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous maintenant revenir à la première page, 3^e alinéa de la lettre de présentation.

M. FRASER: N'abordons-nous pas les finances?

Le PRÉSIDENT: Je pensais que la Commission royale serait étudiée avec la lettre.

M. MACDONNELL: Avez-vous fini la page 21? Avons-nous traité l'immigration?

Le PRÉSIDENT: Nous avons simplement appelé les rubriqués générales.

M. MACDONNELL: J'aimerais poser une question à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. MACDONNELL: M. Gordon pourrait-il dire quelques mots au sujet de l'organisation du chemin de fer, c'est-à-dire l'organisation européenne du chemin de fer relativement à l'immigration; par la même occasion, pourrait-il expliquer sa relation avec nos deux autres organisations, je veux dire celle du Pacifique-Canadien et celle du ministère même. On me dit qu'il existe trois organismes et que notre travail d'immigration se divise entre les trois.

M. GORDON: Nous avons un petit organisme en Europe et si vous voulez vous reporter à la page 48 du rapport, vous trouverez une liste de nos bureaux européens. Notre petit organisme est sous la surveillance générale de Londres.

Nos employés là-bas essaient de communiquer avec les compagnies de navigation, et possèdent des relations personnelles et ils se tiennent en contact avec les gens qui désirent—ou qui peuvent être convaincus de l'avantage pour eux d'immigrer au Canada. Nous nous mettons alors à leur disposition pour leur expliquer les conditions d'entrée au Canada et leur donner les détails relatifs aux terres qui pourraient être disponibles s'ils sont intéressés à l'agriculture et le reste.

Nous avons de nombreux détails à leur communiquer à propos du Canada, comme la condition du sol et le reste.

Maintenant, au sujet de la collaboration que nous prêtons au ministère de l'Immigration, nous avons des relations très étroites avec lui et nous le consultons constamment. Le ministère nous communique les renseignements qu'il reçoit et nous faisons tout notre possible pour bien accueillir ces nouveaux citoyens. Nous les rencontrons à la gare et au débarcadère du bateau et en général nous faisons le plus possible pour leur donner l'impression d'être chez eux lorsqu'ils arrivent. Nous avons reçu beaucoup de félicitations pour ce service.

M. MACDONNELL: Pourriez-vous nous donner de plus amples renseignements à ce sujet? Vous dites que vous êtes en relation avec les futurs immigrants européens, aussi bien du Royaume-Uni que du continent, je suppose?

M. GORDON: En effet.

M. MACDONNELL: Le ministère s'occupe-t-il des touristes ou le faites-vous vous-mêmes?

M. GORDON: Nous les aidons si nous leur vendons le billet. Nous les assistons en leur expliquant les règlements gouvernementaux et ceux du change étranger, les conditions de l'examen médical, ainsi que les diverses formalités

auxquelles sont nécessairement soumis ceux qui quittent leur pays. De plus, il existe évidemment des questions qui relèvent du gouvernement fédéral. Le ministère de l'Immigration les règle lui-même dans certains cas particuliers que nous avons soumis à son attention.

Le ministère accomplit le travail initial et il arrive que nous en sommes chargés, ou le Pacifique-Canadien, lorsque la question du transport est réglée.

M. MACDONNELL: Vous avez parlé, d'une façon générale, du soin que vous preniez des immigrants à leur arrivée au Canada et vous avez indiqué que certains problèmes se posaient. Peut-être pourriez-vous nous donner des renseignements plus précis? Par exemple, lorsqu'un immigrant arrive au Canada, dans quelle mesure est-il assuré d'une position? De plus, qui voit à lui procurer un logement immédiat? Nous avons tous entendu parler de cas bien pénibles.

M. GORDON: Lorsque nous enquêtons sur les familles ou personnes désireuses de venir au Canada par notre réseau nous essayons autant que possible de bien établir les faits. Par exemple, si un individu vient au pays pour travailler comme cultivateur nous lui indiquons une liste d'endroits où il peut s'établir et nous essayons de lui procurer des photographies de propriétés convenables. Nous le renseignons sur le sol et sur le genre de récoltes qu'il peut donner. Nous désirons autant que possible que les immigrants soient assurés en arrivant au Canada d'un endroit où s'établir et possèdent au moins une idée de ce qu'ils vont faire.

M. MACDONNELL: Prenez le cas d'un cultivateur. Pouvez-vous nous renseigner sur les exigences monétaires actuellement en vigueur au Royaume-Uni, sur le montant d'argent qu'il peut apporter et ce à quoi vous vous attendez à ce sujet?

M. GORDON: Je regrette mais je ne peux me souvenir des détails. Je pense que le montant est toujours bien minime et cette question d'argent constitue une difficulté.

M. MACDONNELL: Avez-vous beaucoup de succès à faire immigrer les cultivateurs?

M. GORDON: Nous obtenons un certain succès mais pas autant que nous aimerions.

M. MACDONNELL: Pourriez-vous nous donner un chiffre approximatif?

M. GORDON: Vous remarquerez dans le rapport qu'au cours de l'année près de 2,500 familles ont été établies dans des régions agricoles.

M. MACDONNELL: Partout dans le pays ou seulement dans une certaine région?

M. GORDON: A travers le pays.

M. MACDONNELL: Vous occupez-vous de la question des fermes abandonnées? Je veux dire, étudiez-vous les régions de ce point de vue-là, ou vous préoccupez-vous simplement d'amener les gens sur des terres qu'ils peuvent acheter, des terres qui sont en bon état de production?

M. GORDON: Il faut prendre garde de ne pas tromper les gens. Nous leur procurons une brochure et nous leur donnons des exemples de différents genres de fermes qui sont disponibles. Ce peut être des fermes abandonnées ou du sol neuf, mais nous tentons de les installer près des voies ferrées principales du National-Canadien. Nous pouvons leur procurer très souvent des données précises sur le genre de bâtiments de ferme qu'ils peuvent s'attendre de trouver au pays.

M. MACDONNELL: Pourriez-vous apporter un peu plus de précision sur votre part de responsabilité à leur procurer une installation immédiate à leur arrivée au Canada?

M. GORDON: Nous n'acceptons aucune responsabilité, mais nous essayons d'avoir quelqu'un qui les rencontre à leur arrivée au pays et, quelle que soit leur destination définitive, nous faisons notre possible pour qu'ils soient accueillis par une personne qui les conduira à l'endroit qu'ils ont choisi.

M. MACDONNELL: Nous espérons que c'est une personne aussi compétente que celle qui a accueilli M. Knight.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. MOTT: Puis-je savoir si vous avez fait venir plusieurs immigrants travailler au chemin de fer?

M. GORDON: J'ignore si notre statistique ouvrière indiquerait ce détail.

M. MOTT: Y en a-t-il plusieurs qui y travaillent?

M. GORDON: Nous n'essayons pas d'établir de statistique à ce sujet. Nous savons qu'un bon nombre de personnes déplacées sont venues solliciter du travail sur la voie ferrée mais je ne peux vous donner un chiffre précis parce que nous n'avons pas de détails à ce propos.

M. MOTT: On m'a dit que vous employez un grand nombre de personnes déplacées en qualité d'ouvriers de secteur ferroviaire et je me demandais ce que l'on faisait pour eux, s'ils étaient considérés comme de nouveaux Canadiens ou si l'on songeait à les considérés comme tels.

M. GORDON: Je pense pouvoir vous répondre de la même façon que je l'ai fait à M. Macdonnell, c'est-à-dire que nous essayons de leur donner l'impression qu'ils sont chez eux. Habituellement, un contremaître a la responsabilité d'une équipe de secteur et il doit voir à ce que ses hommes soient satisfaits. Si une personne déplacée faisant partie d'une telle équipe avait des difficultés, je suis certain que son contremaître tenterait de l'aider.

M. POULIOT: Une liste de vos bureaux européens se trouve à la page 48. Chaque bureau donne-t-il les mêmes renseignements aux immigrants?

M. GORDON: Parlez-vous de la liste de bureaux en Europe indiquée à la page 48?

M. POULIOT: Oui.

M. GORDON: Oui. Ces bureaux renseignent toute personne qui désire immigrer ou pense à immigrer au Canada.

M. POULIOT: Je suppose donc qu'il existe d'autres bureaux ailleurs qu'à Londres. Je remarque, par exemple, les villes d'Anvers (Belgique) et de Paris (France).

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Je me demande si votre personnel parle le français aussi bien que l'anglais de manière à pouvoir renseigner les gens qui s'adressent aux bureaux du National-Canadien?

M. GORDON: Oh! oui. Nous n'enverrions personne en Europe qui ne pourrait parler la langue des gens qu'elle est appelée à rencontrer.

M. POULIOT: Que ce soit Anvers, ou Paris?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Je me demande si M. Gordon pourrait dire quelques mots au sujet des résultats à date? Je pense aux gens qu'on a fait venir travailler; est-il trop tôt pour se prononcer? Il en est arrivé régulièrement. Je suppose que la compagnie a tenu des dossiers qui permettraient à M. Gordon de nous dire d'une façon générale comment les nouveaux immigrants agricoles réussissent?

M. GORDON: Oui. Je pourrais puiser ces renseignements dans le rapport que la division de la colonisation et de l'agriculture prépare à mon intention. Ce

rapport comprend le genre d'information que vous demandez. Notre personnel se tient en relation avec eux et j'ai l'impression que les immigrants qui arrivent au pays par les chemins de fer Nationaux du Canada s'adaptent bien et que leur comportement général est bon.

M. MACDONNELL: Pourrions-nous obtenir, à une séance ultérieure, le rapport supplémentaire dont vient de parler M. Gordon? Je pense que c'est là une question intéressante aussi bien qu'importante.

M. GORDON: J'essaierai d'obtenir un rapport quelconque qui vous donnera une idée générale.

M. POULIOT: Qui est le chef de votre division de la colonisation et de l'agriculture?

M. GORDON: M. McGowan, il a ses bureaux à Montréal. Il s'intéresse à ce genre de travail depuis très longtemps et il est favorablement connu de tous les ministères ainsi que d'autres parties intéressées.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Maintenant, si le Comité se reporte à la première page de la lettre de présentation, vous vous souviendrez avoir accepté hier qu'un débat se tiendrait, lors de l'étude du troisième alinéa, sur la structure financière du National-Canadien.

M. FRASER: La page 4, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Page 4. La première page de la lettre. Il est maintenant une heure moins cinq et nous devrions peut-être ajourner jusqu'à 4 heures, mais auparavant, M. Gordon a demandé aux membres du Comité d'indiquer, d'une façon générale, les questions qu'ils désirent poser cet après-midi relativement à la structure financière du National-Canadien de manière qu'il puisse recueillir les renseignements durant l'heure du lunch. Monsieur Gillis, vous étiez l'un de ceux qui désiraient l'interroger?

M. GILLIS: Je me demandais jusqu'à quel point M. Gordon pourrait se rendre. Il a soumis à la Commission royale du Transport de très forts arguments relativement à la révision de la structure financière du National-Canadien. Le rapport de la Commission est maintenant entre les mains des commissaires des Transports, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, entre celles du gouvernement.

M. GILLIS: Nous pouvons donc le discuter. J'aimerais alors que M. Gordon nous indique, cet après-midi, dans quelle mesure il croit que ses propositions, telles que soumises à la Commission royale du Transport, seront appliquées.

L'hon. M. CHEVRIER: Il ne peut répondre à cette question.

M. GORDON: Précisément. De fait, j'aimerais bien posséder moi-même la réponse.

M. GILLIS: Le ministre pourra peut-être alors nous renseigner cet après-midi?

L'hon. M. CHEVRIER: Je l'ai déjà fait. J'ai indiqué que le gouvernement n'avait pas eu l'occasion d'étudier les recommandations de la Commission royale du Transport relatives à la structure financière. Il a étudié la première partie du rapport. Je devrai préparer un avant-projet de loi que je me propose de soumettre ensuite à mes confrères pour étude. Mais d'ici là, je doute que le gouvernement soit en mesure d'examiner les recommandations de la Commission royale relatives à la recapitalisation.

M. MACDONNELL: Le rapport Turgeon nous présente une revue très intéressante de l'ensemble de la situation. Il expose les recommandations de M. Gordon au sujet de la révision de la structure financière et il discute la question dans un long exposé. Par ailleurs, ce rapport est disponible. J'ignore comment le Comité pourrait l'obtenir, mais il me semble que d'étudier l'ensemble de la

structure financière sans avoir recours à ces rapports détaillés et raisonnés avec un soin équivaldrait à entendre une pièce de théâtre dont le personnage principal serait absent.

L'hon. M. CHEVRIER: Le Comité est libre de discuter le rapport autant qu'il le désire, mais je ne suis certainement pas libre de déclarer s'il sera ou non accepté. Je veux bien préciser ce point car je crois que ce serait injuste pour mes collègues et pour le Comité puisque la question n'a simplement pas été étudiée.

M. FULTON: Convierdrait-il de demander à M. Gordon de commenter le résultat de l'application, ou les résultats qui découleraient de l'application des recommandations de la Commission royale et de nous dire jusqu'à quel point elles aideraient le National-Canadien et à quel point de vue elles diffèrent des siennes et quel désavantage cette différence apporterait au National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Il semble, monsieur Gordon, que vous allez passer une heure de lunch bien désagréable. Maintenant, au sujet de notre séance de demain matin. Le mercredi certains membres doivent assister à un caucus. J'aimerais donc savoir si le Comité désire siéger ce soir ou demain matin en plus de cet après-midi. M. Gordon est parmi nous ainsi que son nombreux personnel de hauts fonctionnaires et nous ne devrions pas les retenir plus longtemps qu'il ne faut. Par ailleurs, nous ne devons pas hâter indûment notre enquête. A mon avis nous devrions siéger ce soir à 8 heures ou demain matin, mais c'est au Comité de décider.

M. FRASER: Je propose que nous nous réunissions ce soir, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: M. Fraser propose que nous siégions ce soir. Pour? Contre? Je déclare la motion adoptée. Nous nous réunirons ce soir à 8 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: A l'ordre messieurs, nous sommes en nombre.

M. MACDONNELL: Avant d'aborder la recapitalisation, puis-je demander la permission de poser une autre question au sujet du charbon?

Le PRÉSIDENT: C'est un précédent dangereux.

M. MACDONALD: Monsieur le président, j'ai appris que la politique d'achat du National-Canadien relativement au charbon de l'Alberta reposait sur une base mensuelle tandis que celle du chemin de fer du Pacifique-Canadien a permis à cette compagnie de faire des commandes de charbon pour une année à venir. On mentionne que le Pacifique-Canadien a commandé 2,340,000 tonnes nettes de charbon pour la période du 1er avril 1951 au 31 mars 1952. En vue de maintenir les mises en opération dans l'intérêt national, n'est-il pas raisonnable de demander au National-Canadien d'accorder aux mines de charbon de l'Alberta des contrats à plus long terme?

Le PRÉSIDENT: Si j'ai bien compris, M. Gordon a déjà déclaré qu'il était prêt à conclure des ententes à long terme mais que, jusqu'à présent, le National-Canadien achetait simplement le surplus de la production que les propriétaires de mines n'avaient pu vendre.

M. MACDONALD: J'ai accepté l'explication de M. Gordon ce matin, mais j'ai poussé mon enquête et je constate que les mines peuvent produire davantage, mais qu'elles opéraient sur une base mensuelle.

M. GORDON: Je réglerai la question en disant que si ces gens veulent s'adresser aux chemins de fer Nationaux pour discuter de l'établissement de contrats annuels nous serons très heureux de le faire.

M. MACDONALD: Très bien. Je ne fais allusion à aucune compagnie en particulier.

M. GORDON: Nous n'avons certainement pu, jusqu'à cette année, établir aucun contrat d'achat avec les mineurs de charbon de l'Alberta, sauf pour le surplus de la production qu'ils n'avaient pu vendre. S'ils veulent discuter de contrats annuels nous serons très heureux de le faire.

M. GILLIS: Des propriétaires de mines, non pas des mineurs?

M. GORDON: Je fais erreur et je me rends à vos connaissances supérieures.

M. GILLIS: Les mineurs ne vendent pas de charbon, ils ne font que l'extraire.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous la réponse à la question de M. Carter?

M. GORDON: Oui. De 48 demandes de service, 15 ont été approuvées, 21 sont sur le point de l'être et 12 autres sont à l'étude. Voilà la situation actuelle.

M. CARTER: J'aimerais obtenir le nom des localités, si possible.

M. GORDON: Je ne possède pas les noms et j'espérais que vous ne les demanderiez pas parce que je préférerais les taire. Leur divulgation susciterait de la jalousie entre les localités. On dirait: "Vous avez approuvé la demande de telle et telle localité, pourquoi refusez-vous la nôtre?" Nous faisons simplement notre possible. Si on me le permet, je n'ai pas d'objection à dévoiler les noms à M. Carter personnellement, mais je ne voudrais pas que cette question soit débattue dans la presse.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Carter désire aider le National-Canadien.

M. CARTER: J'aimerais obtenir ce renseignement pour ma satisfaction personnelle. J'ai soumis des demandes de service pour certaines de ces localités et j'aimerais savoir lesquelles ont été adoptées.

M. GORDON: Je vous le communiquerai mais je ne voudrais pas que cette question suscite un débat général.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous étudier l'alinéa 3 de la page 4 de la lettre de présentation?

M. FRASER: Avant de passer à l'alinéa 3 nous pouvons discuter n'importe quel point de cette lettre, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: Tout point de la lettre?

Le PRÉSIDENT: Nous étions convenu que nous discuterions les points que nous n'avions pas déjà touchés à la lecture.

Vous vous souviendrez qu'on avait décidé qu'il était préférable de discuter ces sujets lors de l'examen de la lettre ou sous la rubrique d'un poste du budget. J'espère que le Comité ne désire pas reprendre tout le terrain battu.

M. FRASER: Je n'ai jamais demandé cela mais je me demandais simplement si nous allions étudier l'état au point de vue des crédits et ensuite une chose et une autre?

Le PRÉSIDENT: Nous étudierons le rapport de l'auditeur et vous avez toujours été raisonnable, monsieur Fraser. Je doute que vous ayez de la difficulté à poser vos questions.

M. KNIGHT: Pouvons-nous faire porter notre débat sur chaque paragraphe?

Le PRÉSIDENT: Je pense que ce serait préférable. J'appelle "structure financière", le 3^e alinéa de la lettre.

M. GILLIS: Selon les explications du ministre ce matin, monsieur le président, il n'y a pas grand-chose que l'on peut faire à ce propos, sauf espérer que

les recommandations soumises par M. Gordon à la Commission qui a enquêté sur toute l'affaire recevront quelque attention de la part du gouvernement. J'ai toujours pensé que le grand problème du National-Canadien consistait en cette dette inconcevable qu'il porte. A moins qu'il ne s'en débarrasse ou qu'il ne la règle de quelque façon je doute que quiconque puisse régler le problème du National-Canadien, quelle que soit sa compétence administrative. Vous ne pouvez continuellement augmenter le taux des marchandises et espérer pouvoir rivaliser avec le Pacifique-Canadien et les compagnies routières et tous les autres.

M. Gordon a fait un courageux effort et je l'en félicite. Son rapport montre que tout le réseau a certainement subi un changement. Il a considérablement réduit la dette, mais je pense que la situation présente une impasse à moins que le gouvernement ne soit prêt à soulager la compagnie de la dette qu'elle n'aurait jamais dû porter: ces obligations, l'intérêt sur les compagnies ferroviaires disparues qui auraient dû être déclarées en faillite, toutes choses qui auraient dû être rayées des comptes du National-Canadien, au lieu de les y inscrire à leur valeur intégrale. Je ne vois pas de raison d'en discuter ici. Le gouvernement a étudié le problème. La Commission a soumis à ce sujet des recommandations passablement favorables et nous n'avons plus qu'à espérer. Le ministre ne peut indiquer la politique du gouvernement, mais je conseillerais au Comité de porter attention au problème et de soutenir l'administration pour presser le gouvernement à soulager la compagnie de ce fardeau particulier. Le National-Canadien sera dans une impasse tant que ce problème ne sera pas réglé.

L'hon. M. CHEVRIER: J'aimerais assurer M. Gillis que depuis mon arrivée au ministère, le gouvernement a considéré très attentivement le problème de la recapitalisation du National-Canadien. Au moins une fois par année, sinon plus depuis 1945, la question fut discutée et je pense que le gouvernement était heureux de saisir l'occasion d'inclure dans le mandat de la Commission royale une revue de la structure financière du National-Canadien. Je conviens avec vous que le rapport traite cette question d'une façon approfondie et complète. Je pense que le Comité comprendra que le gouvernement n'ait pas eu l'occasion au cours de cette courte période de l'étudier attentivement. En fin de compte, le rapport a été déposé sur le bureau du gouvernement il y a à peine un peu plus d'un mois et je pense que nous avons abattu pas mal de besogne en approuvant, du moins en principe, toute la première partie du rapport, celle qui traite de la péréquation des taux de marchandises. Nous avons l'impression que l'étude de la recapitalisation était impossible tant que cette question n'était pas réglée.

Je peux vous assurer, ainsi que le Comité, que je suis très content des recommandations soumises par la Commission royale. Je ne peux malheureusement me prononcer plus loin.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, je pensais que M. Gordon dirait quelques mots de ses recommandations. Je ne suis pas très éclairé au sujet des détails, bien que j'aie obtenu une idée de ce qu'elles étaient à la lecture des recommandations de la Commission même. Serait-il régulier que je parle de deux ou trois des recommandations? Je pose cette question parce que M. Gillis a fait une déclaration qui simplifie beaucoup trop les choses et laisse une impression qui ne serait pas celle qu'apporterait la lecture complète des recommandations de la Commission.

Le PRÉSIDENT: Je pense, monsieur Macdonnell, qu'il serait régulier de discuter maintenant l'opinion des membres du Comité et M. Gordon devrait pouvoir donner toutes explications de ses recommandations et de celles de la

Commission; mais je doute qu'il soit juste et convenable qu'il exprime des opinions personnelles. Les questions qu'on peut lui poser devraient être de nature à clarifier les points nébuleux.

M. MACDONNELL: Puis-je attirer brièvement l'attention du Comité sur certains points du rapport. Je commence avec la recommandation n° 2, section K du chapitre VI, parce que j'imagine qu'elle constitue la recommandation essentielle et traite du même sujet que la recommandation principale de M. Gordon. Elle est très brève:

Que les prêts du gouvernement, se totalisant à \$743,661,000 au 31 décembre 1949, soient convertis en obligations à revenu de trois pour cent, sur lesquelles l'intérêt ne serait payé que s'il avait été gagné, et n'aurait pas un caractère cumulatif.

Il y a d'autres recommandations que je ne traiterai pas, mais j'ai mentionné celle-là comme la plus essentielle parce que nous comprenons tous que le problème qui confronte M. Gordon et nuit au réseau est le fardeau de la dette que porte la compagnie.

J'aimerais vous lire deux ou trois commentaires que fait la Commission et qui se rapportent, je crois, à la recommandation à laquelle elle est finalement arrivée.

Le PRÉSIDENT: Je me demande s'il serait sage de consigner au compte rendu la section K, celle qui traite des recommandations. Elles ne sont pas très longues. Convenu?

Adopté.

3. Que les actions du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada présentement détenues par le gouvernement soient remises aux chemins de fer Nationaux du Canada, en échange d'un nombre égal d'actions de cette dernière compagnie. Ainsi se trouverait simplifiée la structure financière du réseau, mais sans que rien en soit changé, ni dans le capital global, ni dans la part de propriétaire qu'en détient le gouvernement.

4. Qu'après paiement, en premier lieu, des intérêts payables sur les dettes envers le public, les chemins de fer Nationaux du Canada soient autorisés à accumuler, à même leurs recettes de chaque année, une réserve ou "de quoi se tirer d'affaires", cette réserve ne devant pas dépasser le moindre des deux chiffres suivants:

- a) Un tiers du revenu après déduction de toutes les charges et déductions prélevables sur le revenu, exception faite de l'intérêt sur les obligations de la compagnie, ou
- b) Le solde du revenu après paiement de l'intérêt exigible sur les dettes envers le public.

5. Qu'après avoir acquitté l'intérêt payable sur les dettes envers le public, et accumulé une réserve ou "de quoi se tirer d'affaires", conformément au paragraphe (4) ci-dessus, les chemins de fer Nationaux du Canada versent au gouvernement un montant égal à trois pour cent des prêts de l'État non encore liquidés, ou le solde des bénéfiques de la compagnie, soit le moindre de ces deux chiffres.

6. Que, dans la mesure où les réserves prévues au paragraphe 4 ci-dessus et les excédents auront été accumulés, les pertes, s'il en est, soient imputables sur ces réserves et excédents. Si la compagnie ne dispose pas de tels excédents ou réserves sur lesquels on puisse imputer les pertes, ces pertes lui seront remboursées par le gouvernement.

7. Que le capital nécessaire au financement de la compagnie, en plus des fonds provenant de l'exploitation et des paiements prévus dans les dispositions du paragraphe 6 ci-dessus, soit obtenu par la vente d'obligations au public et au gouvernement.

8. Que, lorsque la compagnie aura versé l'intérêt payable sur les dettes envers le public, accumulé des réserves ou "de quoi se tirer d'affaires", conformément au paragraphe 4 ci-dessus, et enfin rembourse l'intérêt payable sur les prêts du gouvernement, ses administrateurs puissent disposer à leur guise des surplus de bénéfices, s'il en est.

M. MACDONNELL: Les extraits que je désire lire traitent de la difficulté générale de comparer les frais du National-Canadien avec ceux d'autres grandes compagnies ferroviaires. Permettez-moi de dire à l'avance que j'accepte pleinement l'assertion des hauts fonctionnaires de la compagnie qu'un facteur psychologique entre en ligne de compte dans ce problème et qu'on ne devrait pas demander aux gens de porter des fardeaux trop lourds pour leurs épaules.

Je lirai, avec votre permission, des extraits du rapport qui traitent de la question et valent d'être attentivement considérés. A la section J du chapitre VI, sous la rubrique "Conclusions", le deuxième alinéa:

Il semble que les comparaisons entre les charges fixes d'un chemin de fer et celles d'un autre, ainsi que le rapport entre les charges fixes et les recettes, ne renferment pas de preuve à l'appui ou à l'encontre de la comparabilité des charges financières totales. Il est douteux qu'une comparaison utile puisse être établie sans faire entrer en ligne de compte toutes les charges financières, y compris les impôts sur le revenu et les dividendes d'actions qu'une compagnie est tenue de réaliser si elle entend maintenir son crédit.

S'il est indéniable qu'en temps de crise, alors que les recettes sont faibles, il est avantageux pour une compagnie privée de ne pas avoir de fortes sommes à acquitter au chapitre des intérêts sur les obligations, il n'en est pas moins vrai que de plus faibles recettes sont requises pour le service des intérêts sur les obligations que pour le versement de dividendes sur les actions ordinaires d'une valeur équivalente. Par exemple, il suffit de recettes de trois millions et demi de dollars pour acquitter les intérêts d'une émission d'obligations de cent millions à $3\frac{1}{2}$ p. 100. Une émission d'actions ordinaires représentant la même somme exigerait probablement un taux de dividende de 5 p. 100. Afin de disposer de cinq millions de dollars pour le paiement des dividendes, des recettes brutes dépassant huit millions sont requises; elles permettent d'acquitter l'impôt sur le revenu et de disposer d'un solde suffisant pour le versement des dividendes.

Il traite encore des fortes charges fixes en disant:

Les désavantages des charges fixes élevées du National-Canadien sont pour une large part, sinon entièrement, de nature psychologique, et en fait, ne causent aucun embarras financier à la compagnie ni ne portent atteinte à son crédit, vu que les déficits sont comblés par l'État.

Et un peu plus loin:

En d'autres termes, il convient de reconnaître qu'il faut à une compagnie privée, en plus des charges fixes, des recettes suffisantes, pendant une certaine période, pour payer des dividendes raisonnables à ses actionnaires et constituer des réserves pour les mauvais jours. Avant que des dividendes

puissent être payés et des réserves constituées, environ 45 p. 100 de toutes les recettes doivent être versées à titre d'impôt sur le revenu sous le régime des échelles d'impôt actuelles.

La preuve soumise n'établit pas la comparabilité avec d'autres chemins de fer; les témoins et les avocats du National-Canadien ont admis qu'il est impossible d'atteindre un degré de comparaison parfaite. Tout chemin de fer privé ferait faillite dans des circonstances comparables, et les considérations d'ordre public dont il faut tenir compte dans une entreprise publique que l'État possède et exploite n'influeraient pas sur les plans de réorganisation de ce chemin de fer.

J'ai lu ces extraits, monsieur le président, parce qu'ils me semblent porter directement sur la question. Nous accepterons d'abord l'argument psychologique et ensuite nous admettrons qu'ils font ressortir les différences importantes entre le National-Canadien qui ne paie pas d'impôts et une compagnie qui en paie, et entre une compagnie dont l'existence dépend de son habileté à vendre au public des parts de propriétaire à 5 p. 100 et une compagnie dont les déficits sont comblés à même les fonds publics.

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

M. FULTON: Monsieur le président, j'aimerais poser une question d'ordre général à M. Gordon. J'y ai réfléchi au cours de l'ajournement et je ne suis pas certain qu'elle soit régulière. J'aimerais savoir si M. Gordon pourrait nous indiquer son opinion sur les résultats du National-Canadien fondés sur les propositions contenues dans le rapport de la Commission royale?

M. GORDON: Oui, je crois pouvoir dire quelques mots à ce propos. Auparavant, il serait peut-être préférable que je dise deux choses comme fondement à mes explications. La première se rapporte aux extraits qu'a lus M. Macdonnell et à ce sujet j'aimerais également consigner au compte rendu le passage suivant relevé un peu plus loin:

Les chemins de fer Nationaux du Canada ont établi leurs allégations à l'appui d'une réduction de leurs charges fixes et des avantages qu'il y aurait pour la compagnie d'être en mesure d'accumuler, à même les recettes, une réserve ou "un magot auquel on puisse recourir à l'occasion".

Je fais simplement remarquer que la Commission a reconnu que nous avons bien étayé notre cause. Dans mon exposé à la Commission, j'ai fait certaines recommandations et je sais qu'elle en a fait également. Je pense qu'il est difficile de comparer les deux, de les confronter. Chaque proposition doit être considérée comme un tout si l'on veut vraiment les comprendre.

J'ai préparé un exposé dans lequel j'ai appliqué les recommandations de la Commission aux résultats de notre exploitation en 1950, c'est-à-dire que j'ai établi une statistique de notre exploitation fondée sur ses recommandations, en assumant que le taux de marchandises en vigueur à la fin de l'année après divers relèvements, avait prévalu toute l'année de même que tous les autres frais comme les augmentations, les salaires et le reste. Je veux vous prévenir de ne pas trop attendre de l'application des recommandations de la Commission. Ce n'est là qu'une explication et non une critique. Je tente simplement d'exposer au Comité le résultat qu'elles apporteraient. Il existe dans la même section K, des exemples qui illustrent l'effet des recommandations de la Commission à trois niveaux différents de revenus qui vont de 25 millions à 75 millions. Ce dernier chiffre, ou tout autre l'approchant, est tout à fait impossible à réaliser dans les conditions que nous connaissons aujourd'hui. Si nous prenons alors le tableau fondé sur une aide recommandée de 25·8 millions, son application au déficit de

1950 nous donnera l'impression qu'en rayant le déficit, il en résulterait, en 1950, un surplus de 22·5 millions. Il nous faut pousser plus loin notre étude si nous désirons obtenir une évaluation plus exacte. Nous avons accordé l'an dernier une augmentation de salaires de sept cents l'heure qui est entrée en vigueur le 31 août; naturellement, cela ne couvrirait pas le plein effet du relèvement des prix des matériaux qui existait à la fin de l'année. De plus, nos frais d'exploitation avaient été réduits par le transfert de 9 millions de la caisse d'entretien différé, ce qui l'a épuisé complètement. Nous calculons que si l'ensemble de notre exploitation pour l'année reflétait le taux des marchandises, des salaires, le prix des matériaux et le reste, en vigueur à la fin de l'année, et si nous excluons le crédit de la caisse d'entretien différé,—crédit non renouvelable,—et si on appliquait l'aide de 25·8 millions, nous terminerions alors l'année avec un surplus de seulement 2·5 millions, après paiement des intérêts sur la dette publique. Voilà ce qu'un réaliste constatera. Depuis le début de l'année, les employés affectés à la marche des trains ont joui d'augmentations supplémentaires et nous aurons à supporter l'effet de la mise en vigueur de la semaine de 40 heures. Je ne veux pas être pessimiste. Je tente simplement d'exposer l'effet, au niveau de l'exploitation, de l'application des recommandations de la Commission. Cet exposé, préparé de la façon que je vous ai décrite, démontre que si les recommandations de la Commission avaient été appliquées au cours de 1950, compte tenu des réserves que j'ai faites, nous aurions obtenu un surplus applicable à la caisse de réserve que seulement 2·5 millions; ce qui montre que pour l'année à l'étude, l'aide apportée de cette façon ne semblerait pas exagérée.

M. FULTON: Sauf erreur, au cours de vos explications, vous avez fondé l'exploitation fictive de l'année sur le taux de salaires en vigueur à la fin de l'année mais applicable à toute l'année?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Avez-vous établi votre estimation en prenant pour acquis que votre demande de majoration de tarifs-marchandises, dont est saisie la Commission des transports mais sur laquelle elle ne s'est pas encore prononcée, serait accordée?

M. GORDON: Non. J'ai dit dans ma déclaration que nous n'avions pas inclus les augmentations de salaire accordées en 1951 aux employés affectés au transport et que nous n'avions pas tenu compte des conséquences de la majoration de 5 p. 100 ni de l'établissement de la semaine de 40 heures. L'activité future n'entre pas en ligne de compte dans notre estimation. Je ne tiens compte que des données valables en 1950 mais en les reportant sur l'année entière et non sur quelques mois seulement. Si nous nous en tenions à ces deux millions et demi de dollars et à supposer que nous connaissions exactement les résultats de notre exploitation pour 1951, ce montant serait réduit et nous aurions probablement un déficit comme conséquence des résultats possibles de la semaine de 40 heures, à moins que, pour les contre-balancer, on ne nous accorde des majorations de tarifs-marchandises. Mes explications sont-elles claires?

M. FULTON: Oui, je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur ce point?

M. GORDON: Monsieur le président, me permettriez-vous de déposer cet exposé et de le verser au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Oui, on le fera paraître à cet endroit du compte rendu.

BILAN REFONDU DE L'EXPLOITATION EN 1950

Recettes d'exploitation			
Publiées		\$553,831,581	
Majorations de tarifs—pour l'année		6,664,606	
Marchandises et services connexes au Canada			
Majoration de 8 p. 100 en vigueur le 11 octobre 1949 et remplacée par des augmentations de 16 p. 100 en vigueur le 23 mars 1950 et de 20 p. 100 prenant effet le 16 juin 1950.			
Voyageurs—Canada		382,794	
Tarifs spéciaux pour les militaires, en vigueur le 1 ^{er} avril 1950; cartes d'abonnement émises le 7 octobre 1950; annulation des billets de seconde classe et augmentation du prix des billets de première et deuxième classes pour les voyages entre Montréal et les provinces Maritimes ainsi que Terre-Neuve, le 1 ^{er} octobre 1950.			
Majoration rétroactive des services postaux:			
Canada	\$1,178,800		
États-Unis	469,200		
		1,648,000	
			\$559,230,981
Frais d'exploitation			
Publiés		493,997,079	
Majoration de l'échelle des salaires sur une base annuelle:			
Canada	\$8,706,000		
États-Unis	1,040,000		
		9,746,000	
Augmentation du prix des matériaux sur une base annuelle:			
Canada	\$5,157,295		
États-Unis	680,864		
		5,838,159	
Élimination du crédit pour entretien différé		9,000,000	
			518,581,238
Recettes nettes d'exploitation		40,649,743	
Impôts, loyers de matériel et autres comptes de revenu		17,417,730	
Montant disponible pour intérêts		23,232,013	
Plus le déficit, services ferroviaires de Terre-Neuve (reporté)		3,311,508	
			26,543,521
Intérêts sur les obligations détenues par le public			24,019,158
Transféré à la réserve			\$ 2,524,363

Le PRÉSIDENT: Venons-en maintenant au point suivant exposé dans la lettre, soit au paragraphe 3 de la seconde page de la lettre.

M. GILLIS: Monsieur le président, avant que nous terminions l'analyse des changements survenus dans la structure de l'économie canadienne, je voudrais poser une question à M. Gordon, étant donné que je n'aurai peut-être pas d'autre occasion de le faire.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Gillis.

M. GORDON: Pardon, monsieur Gillis, je n'ai pas saisi vos remarques.

M. GORDON: Pardon, monsieur Gillis, je n'ai pas saisi vos remarques.

tions sur les changements qui se sont produits dans la structure économique du Canada. Vous vous souvenez que j'ai soulevé l'an dernier la question du traitement accordé aux petites compagnies houillères et leur situation sur le marché des approvisionnements houillers du National-Canadien. En fait, ce sont habituellement les grandes compagnies qui fixent le prix. Cet état de choses pose un problème particulier. J'ai ici les résolutions adoptées par le *board of trade* d'Inverness. Ces gens sont en fort mauvaise posture et, à certains moments au cours de l'été, ils sont aux prises avec de sérieuses difficultés. Ils ont entamé des négociations avec le National-Canadien relativement à la vente de leur charbon à un prix qui conviendrait aux petites compagnies et proposent dans ces résolutions que vous examiniez à nouveau l'offre que vous a faite cette compagnie locale. Pourriez-vous me fournir certaines données sur la situation et me dire quelles sont les possibilités d'améliorer l'état de choses dans cette région en particulier.

M. GORDON: Si je me souviens bien, lorsque vous avez soulevé cette question l'an dernier, monsieur Gillis, j'ai fait remarquer qu'en établissant le prix nous devions tenir compte de la qualité du charbon, des frais de livraison, etc, et que le fait d'acheter du charbon des grandes compagnies et celui de passer des contrats avec celles-ci étaient autant de facteurs qui contribuaient à la fixation des prix sur le marché. Naturellement, lorsque nous achetons de grandes quantités de charbon à un prix donné, nous nous attendons que cette transaction ait un effet plus ou moins marqué sur l'établissement du prix courant, mais nous entamons des négociations avec toutes les petites sociétés minières et faisons tout ce qui est possible pour leur permettre d'écouler leurs stocks. Je dois ajouter cependant que nous avons eu des difficultés à obtenir la quantité et la qualité voulues de certaines compagnies minières des provinces Maritimes. Je songe à une société en particulier, dont je ne me rappelle pas le nom en ce moment. Certaines de ces mines ne peuvent nous fournir la qualité de charbon désirée. La vraie difficulté ne provient pas d'une question de livraisons ou de prix mais du fait que le charbon était d'une si piètre qualité que nos locomotives ne pouvaient se rendre d'un port à charbon à l'autre. Il n'est pas payant de charger une locomotive d'un combustible qui ne lui permet pas d'atteindre le prochain parc à charbon parce qu'il nous faut alors recourir à une autre locomotive pour remorquer la première jusqu'au point d'approvisionnement.

M. GILLIS: J'ignorais que la qualité du charbon entrait en ligne de compte. La résolution se lit ainsi: nous sommes d'avis que le National-Canadien devrait majorer le prix du charbon local de façon à permettre aux compagnies de la région d'obtenir et d'accepter des commandes du chemin de fer... Ces sociétés sont peut-être établies dans un endroit désavantageux. Comme vous le savez, la mine est exploitée grâce à une subvention annuelle de près d'un demi-million de dollars du gouvernement provincial. Il existe à cet endroit une couple de sociétés minières, qui ont de grandes difficultés à écouler leur charbon. Ce dernier est de bonne qualité, je crois. On doit avoir entamé des négociations à ce sujet parce que le *board of trade* a pris la question en main.

M. GORDON: Il se peut que les mêmes facteurs économiques s'appliquent à la question du charbon de l'Ouest qu'à celle du charbon de l'Est, et il n'est pas facile du point de vue de la direction de motiver l'établissement d'un programme général en vertu duquel nous devrions subventionner la production houillère. Nous sommes disposés à payer un prix raisonnable sur une base de concurrence et nous avons souvent tendance, particulièrement dans les circonstances critiques, à aider les petites sociétés. C'est la politique que nous avons suivie dans l'Est aussi bien que dans l'Ouest, mais la question de verser un prix plus élevé aux petites compagnies minières revient à celle de les subventionner et je ne crois pas que nous soyons justifiés de le faire.

M. GILLIS: Je ne le pense pas non plus, mais la principale raison pour laquelle je soulève la question ici c'est qu'elle constitue un problème pour l'Office fédéral du charbon et que l'exploitation de ces mines est absolument essentielle à l'économie de cette région.

M. GORDON: Le problème se pose de façon plus aiguë encore pour une certaine mine de l'Alberta dont les exploitants, après s'être vus incapables de nous vendre leur charbon à un prix raisonnable permettant d'affronter la concurrence, ont dû cesser leur extraction pour un temps indéfini. La situation est à ce point critique. S'il faut adopter un programme qui pourvoit au maintien de l'exploitation des mines lorsque leur production ne peut de fait soutenir l'épreuve d'une concurrence raisonnable, je répète que la question n'est pas du domaine du National-Canadien.

M. GILLIS: Je m'accorde avec vous là-dessus. La question ressortit au gouvernement. Je n'ai soulevé le problème que pour connaître votre opinion de façon à pouvoir l'exposer à quelqu'un d'autre. Le ministre voudra peut-être ajouter quelques commentaires. Il suffirait d'une très légère subvention aux sociétés minières de cette région pour leur assurer des ventes régulières au National-Canadien. Le gouvernement a un programme de subventions aux mines; quelques-unes des plus grandes compagnies minières en bénéficient dans une large mesure, alors que les petites sociétés n'ont jamais joui de ce privilège. Le gouvernement provincial doit accorder à ces dernières de fortes subventions.

Je discuterai la question avec l'Office fédéral du charbon, mais je demanderais au ministre de nous dire quelques mots à ce sujet.

L'hon. M. CHEVRIER: Le ministre du Commerce a déjà abordé la question à maintes reprises à la Chambre. Bien plus, je crois que cet office est passé du contrôle de l'hon. M. Howe à celui du ministre des Mines et des Relevés techniques; c'est pourquoi j'hésite à me prononcer sur un problème qui n'est vraiment pas de mon domaine. Mais j'ai pris note des observations de M. Gillis et je serai heureux de les porter à l'attention de M. Prudham et de l'hon. M. Howe, bien qu'à mon sens la question relève maintenant de M. Prudham.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de quelque autre paragraphe avant que nous passions à la question de la caisse de retraite?

M. FULTON: Oui, monsieur le président, j'ai quelques observations à faire à propos du paragraphe précédent où on lit ce qui suit:

... il est évident que de grosses dépenses de capital pour matériel et installations sont à prévoir au cours des prochaines années si le National-Canadien doit être prêt à jouer son rôle.

S'agit-il d'autres dépenses que celles qui sont prévues aux budgets que vous nous avez présentés l'an dernier et cette année?

M. GORDON: Oui. J'ai dressé un programme qui comporte des dépenses dépassant le cadre du budget que je dois présenter au Comité, et comme question de fait, j'ai demandé au gouvernement de sanctionner par un arrêté en conseil des achats de divers genres de matériel qui figureront dans un budget à venir mais non dans celui de 1951. Le gouvernement a été saisi de ce programme, qui a déjà fait l'objet de certains arrêtés en conseil.

M. FULTON: Il est évident qu'au sujet de ces additions projetées je ne devrais pas vous demander de renseignements susceptibles de produire un effet nuisible du point de vue de la concurrence.

M. GORDON: Étant donné, monsieur le ministre, qu'il s'agit d'arrêtés en conseil relatifs au matériel et aux achats, il serait préférable selon moi de traiter cette question lorsque nous en viendrons à l'étude du budget régulier.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, si M. Fulton est d'accord.

M. FULTON: Je suis de votre avis. Mais outre celles que prévoit le budget annuel, quelles dépenses de capital envisagez-vous? Pouvez-vous me répondre sans rien révéler qui soit de nature à nuire au réseau du point de vue de la concurrence?

M. GORDON: Non. Lorsque nous analyserons notre budget je vous ferai part de ces renseignements, c'est-à-dire du programme que nous avons exposé au gouvernement relativement à l'achat de matériel et à la passation anticipée de commandes, du fait qu'il est nécessaire de nos jours d'en dresser la liste à l'avance.

M. FULTON: Les achats que vous vous proposez ont-ils seulement trait à l'amélioration des installations actuelles ou se rattachent-ils à un programme d'expansion?

M. GORDON: Ils sont basés sur une augmentation estimative du trafic, mais je parle ici du matériel.

M. FULTON: Ainsi, projetez-vous la construction d'un chemin de fer au Yukon ou d'autres travaux de ce genre en vue de favoriser le développement des régions septentrionales? S'agit-il de projets de ce genre lorsque vous parlez d'un programme de dépenses?

M. GORDON: Non. Je parle de la demande que nous avons présentée au gouvernement et que ce dernier a approuvée sans délai relativement à l'achat de matériel, qui ne figurera peut-être pas dans notre budget annuel avant 1952, 1953 ou 1954. Il s'agit d'un budget préétabli.

M. FULTON: Je pense avec vous que nous pourrions mieux en discuter lorsque nous en arriverons à l'étude du budget.

M. FRASER: Je ne sais si on me permettra de soulever le point en ce moment, mais on m'a signalé au sujet de la ligne reliant Coniston à Kincardine qu'on devait supprimer le service des voyageurs pour effectuer seulement le transport des marchandises. Cette ligne s'étend sur une distance de quelque 82 milles.

M. GORDON: La Commission des transports est présentement à examiner une demande que nous lui avons soumise à cet effet. Il s'agit d'une modification analogue à celle que nous avons déjà discutée.

Au sujet de ce service en particulier, nous croyons pouvoir lui substituer un service routier pour le transport, par autobus ou camion, des voyageurs, du courrier et des colis, et desservir ainsi plus efficacement la population tout en réalisant des économies substantielles quant à l'exploitation de la ligne ferroviaire.

M. FRASER: Avez-vous tenu compte du fait que cette section se trouve dans la zone neigeuse et qu'au cours de l'hiver vous pourrez demeurer une semaine sans pouvoir effectuer ce service?

M. GORDON: Cette question fera l'objet des témoignages qu'entendra la Commission des transports; celle-ci est saisie d'une demande de notre part.

M. GILLIS: Est-ce que le gouvernement provincial ne pourvoit pas à l'entretien des routes?

M. GORDON: M. Dingle me signale que je devance les faits et que nous n'avons pas encore adressé notre requête à la Commission des transports. Mais nous discutons présentement la question avec les municipalités et écoutons leurs doléances à ce sujet. Lorsque cet examen préliminaire sera terminé, nous déciderons s'il y a lieu de faire parvenir notre demande à la Commission.

M. FRASER: Vous dites que les discussions se poursuivent actuellement?

M. GORDON: Oui, nous sommes à étudier le point de vue des municipalités.

M. FRASER: On m'a signalé que dans ce district même les chasse-neige rotatifs ne pouvaient parfois suffire au déblaiement des routes.

M. GORDON: Nous examinerons cette question lors de la discussion de la demande finale. Nous croyons pouvoir démontrer qu'il nous sera possible dans des conditions normales de desservir cette population.

M. FRASER: Dans certaines parties de la région, il n'existe pas de route principale mais seulement des chemins de traverse.

M. GORDON: C'est là un point que la Commission des transports devra vérifier en étudiant notre demande à l'effet d'abandonner la ligne. Toutes les parties intéressées pourront venir témoigner au jour qui leur sera assigné. En général, on est prévenu contre nous et même les gens font le voyage en autobus ou en auto pour venir nous dire qu'ils ont droit au maintien d'une ligne ferroviaire pour le service des voyageurs.

M. FRASER: On m'a signalé aujourd'hui que durant l'été bon nombre de restaurateurs et d'hôteliers de la région faisaient venir la crème glacée par autobus ou camion. Le chef de gare n'a pas expliqué à ces gens que l'expédition de ce produit par chemins de fer était beaucoup moins coûteuse et leur valait une économie de 75c. par baril.

M. GORDON: Je serais heureux d'étudier cette anomalie.

M. FRASER: Ces marchands ne se sont rendus compte de ce fait que l'été dernier. Cette question regardait d'abord les autorités du chemin de fer. En faisant preuve de l'initiative voulue, vous pourriez vous assurer un volume d'affaires suffisant pour maintenir le service ferroviaire à certains endroits où vous avez décidé de le discontinuer.

M. GORDON: Il s'agit ici d'une généralisation comme on en fait toujours lors de l'audition de ces causes. Je puis vous assurer que tous ces aspects de la question font l'objet d'une étude minutieuse de notre part avant la présentation de la demande. Dans un cas comme celui-ci nous estimons que les préventions seront contre nous de sorte que des arguments de ce genre seront sûrement présentés au cours de la discussion. Si nous n'envisageons pas nous-mêmes les divers aspects du problème, d'autres le feront.

M. FRASER: Vous auriez une idée préconçue avant d'entreprendre la discussion?

M. GORDON: Je ne serai pas fixé tant que je ne me serai pas formé une opinion sur le bien-fondé de la cause. Mais lorsque j'aurai examiné les faits et que j'en serai venu à la conclusion que notre cause est valable, je serai fixé en ce sens que j'autoriserai l'envoi à la Commission de la demande en vue de discontinuer ce service.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons discuté la question à fond au cours du débat sur le budget du ministère des Transports. J'ai reçu de nombreuses protestations contre la discontinuation de ce service et je les ai portées à l'attention des autorités du chemin de fer. J'ai aussi laissé entendre clairement que dans ce cas la mesure projetée s'imposait à la compagnie pour des raisons d'économie et que la seule issue possible était de trouver d'autres moyens de desservir le district.

Ainsi que M. Gordon l'a nettement signalé, les intéressés se verront assigner une journée pour témoigner à l'audience et la Commission entendra toutes les personnes qui désirent protester contre l'abolition du service ferroviaire entre Coniston et Kincardine.

M. FRASER: Je crois comprendre qu'on projette de discontinuer le service des voyageurs mais que le transport des marchandises sera continué.

M. GORDON: Notre demande vise le transport des voyageurs, du courrier et des colis.

M. FRASER: On verse au réseau \$25,000 pour le transport du courrier. Si vous abolissez le service des voyageurs, vous sera-t-il possible durant les périodes où la neige paralyse le mouvement du trafic d'organiser un service de transport par autobus ou automobile?

M. GORDON: Lorsqu'un problème de ce genre se pose, nous avons comme principe général de reconnaître nos obligations et quand nous abolissons un service, nous savons que nous sommes tenus de desservir la population par quelque autre moyen. Si une difficulté de ce genre se produit, je suis sûr qu'on s'efforcera de mettre sur pied un service de transport d'urgence par train.

Cette question vous donne une idée des difficultés auxquelles j'ai à faire face à titre de président d'un chemin de fer que je dois gérer selon les principes d'une saine administration. Il existe un bon nombre de cas où d'après les normes appliquées à toute entreprise commerciale nous devrions présenter une

demande de suspension de service et proposer un autre mode de transport. Mais les gens mêmes qui sont mécontents de ce que coûte aux contribuables l'exploitation du National-Canadien continuent de s'opposer aux efforts que nous faisons en vue de réaliser des économies.

M. FRASER: Je suis d'accord avec vous, mais en même temps vous avez acquis dans la circonscription de mon ami de Témiscouata un chemin de fer dont l'exploitation n'était pas lucrative.

M. GORDON: Vous dites que je l'ai acquis?

M. POULIOT: A titre de renseignement, je vous signale, monsieur Fraser, qu'un éminent exploitant de forêts, qui était il y a deux ans président de la *Canadian Lumbermen's Association*, a demandé 5,000 wagons pour des expéditions en provenance de Whitworth. M. Dingle peut vous dire que c'est un fait.

M. FRASER: 5,000 wagons?

M. POULIOT: Oui, 5,000 wagons. Mais ces wagons n'étaient pas disponibles l'hiver dernier. Il s'agit d'une affaire fort payante.

M. FRASER: Je suis heureux d'apprendre cette nouvelle.

M. POULIOT: Attendez et vous verrez.

M. FRASER: Si mon honorable ami de Témiscouata a quelque chose à voir dans cette affaire, je ne doute pas qu'elle soit florissante.

M. POULIOT: Je vous remercie, monsieur.

M. JAMES: Il existe dans notre région une ligne qui va de Port-Hope à Millbrook, premier point d'arrêt après Palmerston. La Commission des transports a permis au National-Canadien d'abandonner le service sur cette ligne. Mon seul espoir est qu'avant d'en venir à cette décision, le National-Canadien tienne compte du développement industriel qu'on prévoit pour la région de Port-Hope et qui pourrait être à mon avis d'une grande importance pour le réseau. Ce développement n'aura peut-être pas de répercussion sur l'exploitation de toute la ligne qui relie Port-Hope à Millbrook, mais le contraire peut aussi arriver. C'est pourquoi j'espère qu'avant de discontinuer ce service vous consulterez les gens de Port-Hope et que vous vous mettrez bien au courant de la situation.

M. GORDON: Les gens de Port-Hope nous ont déjà fait part de leurs doléances et vous pouvez être assuré qu'elles feront l'objet d'un examen approfondi avant que nous en venions à la mesure que la Commission nous autorise à adopter.

M. FRASER: Peterboro était également représentée dans cette délégation et je sais qu'en 1944 nous nous sommes intéressés à la question et avons obtenu le maintien de ce service. En fait j'ai eu beaucoup à faire à ce sujet.

M. MACDONNELL: Dois-je comprendre, d'après les remarques de M. Gordon, que dans des cas comme celui-ci le chemin de fer a le droit d'exploiter lui-même un service de camions ou d'autobus? Je pensais le contraire, mais j'ai conclu des déclarations de M. Gordon que le chemin de fer pouvait assurer un tel service.

M. GORDON: Sa situation varie à travers le Canada. Les conditions locales ne sont pas les mêmes et lorsque nous proposons d'abandonner l'exploitation d'une ligne et d'assurer un service routier, nous établissons d'abord que nous pouvons obtenir les autorisations nécessaires.

M. MACDONNELL: Des autorités provinciales?

M. GORDON: Ou si nous le pouvons nous-mêmes quelqu'un d'autre le fera pour nous, mais cette preuve fait partie de la cause que nous portons devant la Commission des transports. Nous devons démontrer à la Commission que nous

sommes disposés à fournir un autre service et que nous pouvons le faire; ainsi, dans certains cas, nous obtenons un permis à cette fin et lorsque nous ne le pouvons pas, nous avons recours à un tiers.

L'hon. M. CHEVRIER: De toutes façons une demande de permis devra être présentée à la Commission municipale d'Ontario.

M. GORDON: Oui, cela dépendrait de la localité où le problème se pose.

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

Adopté.

Avant d'étudier la question des pensions, je voudrais vous signaler deux points. Le député de Restigouche-Madawaska, qui ne fait pas partie du Comité, m'a exprimé le désir de vous dire quelques mots des pensions. J'ai proposé à M. Dubé de nous écrire une brève lettre qui apparaîtrait au compte rendu.

M. POULIOT: M. Dubé est ici, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Oui, je le vois, mais comme il m'a dit être satisfait de ma proposition, j'ai pensé qu'il serait préférable que je produise simplement la lettre.

M. POULIOT: M. Dubé a peut-être quelques nouveaux faits à communiquer au Comité et si celui-ci n'a pas d'objection, nous pourrions l'entendre.

Le PRÉSIDENT: Nous le pourrions, mais je crois qu'il devrait se faire entendre lorsque nous aurons discuté la question ou après le débat, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Je vous laisse le soin de décider, faites comme vous le désirerez.

Le PRÉSIDENT: Le second point que je désirais vous signaler est plutôt embarrassant pour moi car je suis partiellement à blâmer. A l'heure du déjeuner, deux membres du Comité, MM. Knight et Mutch m'ont déclaré qu'ils auraient droit de prendre la parole lorsque nous en arriverons à la question des pensions des cheminots.

M. MUTCH: Si la question vous embarrasse, elle m'est indifférente. Je n'entends pas prononcer un discours mais seulement poser une couple de questions, et si cela cause quelque déplaisir à M. Knight, je n'argumenterai pas là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Pour être juste, comme doit l'être le président, je dois avouer que je suis partiellement à blâmer. C'est d'abord M. Mutch qui a soulevé la question, monsieur Knight, et je l'ai peut-être écarté plus promptement que je n'aurais dû. J'ai vérifié le compte rendu et c'est à la page C-3-1 qu'on lit sa première interpellation, mais je ne lui ai pas donné l'occasion de s'expliquer. Et, plus tard, monsieur Knight, vous avez signalé le problème.

En raison de ces circonstances, il me semble que je dois décider que la parole est à M. Mutch.

M. KNIGHT: Monsieur le président, en invoquant le règlement, je puis dire que j'ai soulevé le problème non à propos de la question 3 qui ne s'y rapporte pas, mais à propos du paragraphe 9.

Le PRÉSIDENT: Je faisais allusion à la page C-3 du compte rendu de la séance d'hier. J'ai vérifié le compte rendu parce que je voulais être juste.

M. MUTCH: Dans ces circonstances, je dois avouer que la seule raison qui m'incitait à prendre la parole plus tôt est que je désirais partir avant six heures cet après-midi. Je n'ai pas préparé de mémoire, mais je tenais à faire quelques remarques. Si j'ai manifesté de l'impatience, c'est à l'endroit du président et non de M. Knight. Si ce dernier est prêt à prendre la parole, la chose m'est égale.

Le PRÉSIDENT: Allez-y, vous avez la parole.

M. MUTCH: Vous affirmez dans ce paragraphe, monsieur Gordon, que l'un des résultats de l'inflation qui préoccupe actuellement la Direction est la nécessité de modifier le plan de pension. Je sais très bien que cette question comporte deux aspects. Le premier a trait aux anciens employés du chemin de fer qui touchent présentement une pension minimum ne s'élevant pas dans certains cas à plus de \$25 par mois; je sais que leur problème et leur situation s'apparentent dans une certaine mesure à la situation générale d'autres fonctionnaires pensionnés et que c'est l'attitude officielle que le gouvernement a adoptée à leur endroit. Pour le moment, bien que j'aie sur la question des vues bien arrêtées que j'ai déjà exposées à la Chambre et ailleurs, je désire m'en tenir à la question des négociations qui, au dire de la Direction et de certains des intéressés, se poursuivent actuellement; je voudrais qu'on me donne, si possible, quelque idée de la nature et de la portée des négociations entamées entre la Direction et les représentants des cheminots en ce qui touche l'institution, à l'heure actuelle, d'une pension de base plus élevée pour les employés en général.

Je ne sais s'il est possible au cours d'un seul débat de concilier la position de ceux qui sont déjà à leur retraite avec celle des nouveaux employés ou des cheminots qui sont encore à l'emploi de la compagnie, mais j'estime qu'il serait profitable au Comité et sans aucun doute à nombre de gens que je représente ici d'obtenir certaines indications sur ce qu'on doit attendre ou sur ce que la Direction attend des négociations en cours.

Bien que je représente un comté qui, parmi les circonscriptions de l'Ouest canadien, compte l'une des plus fortes proportions d'employés du National-Canadien, sinon la plus forte, et que je sache l'importance que les cheminots et les autres contribuables attachent à cette question, je me suis abstenu jusqu'à maintenant d'en parler à la Chambre ou de soulever quelque discussion à ce sujet; je m'estimerais heureux, pour ma part, d'obtenir de M. Gordon, certains renseignements sur les résultats satisfaisants ou non des négociations entamées et, peut-être certaines indications quant aux possibilités d'obtenir dans un avenir immédiat ou prochain un relèvement de la pension de base des nouveaux employés ou de ceux qui sont déjà à l'emploi du chemin de fer.

M. POULIOT: Si vous avez des vues précises sur le sujet, pourquoi ne pas en faire part dès maintenant au président du National-Canadien? Vos arguments, pourquoi n'essayez-vous pas de les faire valoir auprès de M. Gordon et du Comité?

M. MUTCH: Avec votre permission, je ferai remarquer que si M. Pouliot m'a écouté aussi attentivement qu'il en a l'habitude...

M. POULIOT: Je vous ai écouté avec attention à la Chambre l'an dernier quand vous avez formulé des doléances au sujet des pensions et j'aimerais que vous les exposiez à nouveau à M. Gordon devant le Comité.

M. MUTCH: Pour ce qui est des remarques au cours desquelles j'ai exprimé certaines convictions, je tiens à déclarer qu'elles étaient en marge des observations faites par les fonctionnaires retraités en général. C'est à ce moment que j'ai déclaré avoir exprimé un point de vue valable et j'ai ajouté qu'en ce qui regardait mes observations je m'en tenais pour le moment à la question des pensions de base pour les cheminots en général.

M. POULIOT: C'est aussi clair que de la boue.

M. GORDON: Je vais essayer de faire un peu de lumière. Je tiens d'abord à déclarer à M. Mutch que je veux dissiper l'impression qu'on pourrait avoir que la Direction du National-Canadien a besoin d'être incitée à examiner l'état actuel de la question des pensions. Les directeurs du National-Canadien se rendent parfaitement compte de la situation et l'une des premières mesures que j'ai prises après ma nomination a été d'autoriser la création d'un comité d'administrateurs chargé d'examiner notre plan de pension et de faire des recom-

mandations au sujet de sa revision, ainsi que d'étudier les essais tentés et l'usage suivi par d'autres organisations, aussi bien que l'évolution du concept de la caisse de retraite depuis les quinze dernières années.

Nous avons en même temps pris les dispositions, et je voudrais que M. Gillis le remarque bien, en vue d'obtenir l'opinion des représentants des syndicats ouvriers, parce que nous étions d'avis que cette expression d'opinion nous serait d'une aide précieuse pour établir le point de vue des travailleurs en général sur cette question. Le comité dont je parle a travaillé ferme au cours des derniers mois et bien qu'il n'ait pas terminé sa tâche, je puis vous dire qu'il a accompli un travail considérable et qu'il sera bientôt prêt à nous soumettre un rapport provisoire sur l'ensemble de la question. Naturellement, le comité nous fera part, en temps opportun, de l'estimation du coût prévu.

Ces remarques ne se rapportent qu'à l'exposé général de M. Mutch étant donné qu'au cours de cette étude nous aurons à examiner les questions particulières qu'il a soulevées. La semaine dernière j'ai eu un entretien particulier avec M. A. A. Hutchison, président de la *General Chairman's Association of the Canadian National Railways*, qui s'est vu confier le soin d'étudier l'élaboration d'un programme relatif aux pensions. A la suite des remarques faites à la Chambre par MM. Diefenbaker et Knowles, M. Hutchison leur a adressé une lettre par laquelle il leur exposait le point de vue des syndicats; il a bien voulu me faire parvenir une copie de cette lettre. Après que je lui eus demandé s'il avait quelque objection à ce que je communique cette lettre au Comité, il m'a répondu qu'il y consentait bien volontiers. Aussi, j'estime que la meilleure façon de vous donner une vue d'ensemble de la question serait de vous lire ce document.

En voici le texte:

THE ORDER OF RAILROAD TELEGRAPHERS
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
Division N° 43

WINNIPEG, le 12 avril 1951.

M. JOHN DIEFENBAKER, député,
Chambre des communes,
Ottawa, Ontario.

M. STANLEY KNOWLES, député,
Chambre des communes,
Ottawa, Ontario.

Messieurs,

J'ai pris connaissance de certaines questions que vous avez posées aux autorités ministérielles relativement aux pensions versées aux employés du National-Canadien et je crois comprendre que vous avez l'intention de présenter de nouvelles demandes de renseignements au Comité spécial la semaine prochaine.

Je tiens à vous assurer, au nom des employés du National-Canadien, que nous apprécions vivement l'intérêt que vous portez à la question, de même que nous connaissons votre désir sincère d'améliorer les conditions actuelles qui, nous ne le savons que trop, comportent de graves lacunes.

Je voudrais cependant vous donner une brève vue d'ensemble de la situation telle qu'elle se présente actuellement.

Dans les efforts que nous faisons depuis quelques années, par l'entremise de la *General Chairmen's Association*, en vue d'améliorer la situation, nous n'avons eu ni succès ni encouragement, sauf tout récemment.

A l'occasion de notre réunion annuelle, tenue en novembre 1950, nous avons le plaisir d'entendre M. Donald Gordon, président du National-Canadien, lors d'une assemblée conjointe de notre association à laquelle assistaient les représentants de la Fraternité canadienne des cheminots. Cette assemblée groupait des représentants d'à peu près tous les syndicats de cheminots du National-Canadien.

A notre demande, M. Gordon a traité la question des pensions et nous a déclaré qu'il savait que le plan actuel de pension était insuffisant et désuet. Il nous a également promis d'instituer un comité composé d'un certain nombre d'administrateurs du chemin de fer qui, de concert avec un nombre égal de représentants des syndicats, entreprendrait la révision des règlements actuels.

Le président a rempli sa promesse en créant un comité qui groupe des hauts fonctionnaires de la Compagnie. De notre côté, nous avons mis sur pied un comité composé de représentants des unions syndicales canadiennes et internationales.

Le comité conjoint a poursuivi ses négociations dans une atmosphère d'étroite collaboration et nous en sommes arrivés au point où certaines propositions concrètes sont examinées; ces propositions viennent d'être soumises aux actuaires, qui présenteront leur rapport à ce sujet et formuleront leur avis quant aux frais qu'entraînerait pour l'employeur et l'employé la mise en œuvre des divers plans à l'étude.

On s'attend qu'il faudra au moins six semaines aux actuaires pour préparer leur rapport, sur la réception duquel on a l'intention de procéder aussi rapidement que possible à la révision des règlements relatifs aux pensions.

Nous sommes assurés que nous parviendrons en définitive à effectuer une révision fort satisfaisante et que ce travail ne comportera que les délais absolument nécessaires.

Un de nos premiers objectifs est d'améliorer la condition des pensionnés actuels et nous avons abouti à un accord provisoire sur ce qu'il est possible de réaliser en ce sens, mais notre projet est fortement subordonné à l'attitude que le gouvernement prendra à l'égard de l'institution d'une pension de vieillesse à 70 ans sans obligation d'établir la preuve des moyens de subsistance. Nous vous prions instamment de continuer à appuyer ce projet.

Ainsi que je vous le disais, nous apprécions le souci que vous avez de vous renseigner et l'intérêt que vous portez à la cause des employés que nous représentons. Mais je tiens à vous mettre bien au fait de la situation et à préciser que je doute qu'il soit dans l'intérêt de notre cause de faire pression sur le gouvernement ou les administrateurs du chemin de fer pour obtenir présentement des renseignements supplémentaires.

Je crains qu'une telle démarche ne donne lieu à des décisions hâtives qui ne soient pas aussi satisfaisantes que celles que nous espérons obtenir grâce aux négociations en cours.

Nous serions heureux de pouvoir en arriver à une conclusion conforme aux principes qui guident nos travaux.

Si nous n'aboutissons pas à des conclusions satisfaisantes, nous espérons pouvoir faire appel à votre collaboration, ainsi qu'à l'aide de tous les amis que nous comptons à la Chambre pour parvenir à une heureuse solution de notre problème.

Je dois vous l'avouer en toute équité, j'estime que M. Gordon et ses adjoints font tout ce qui est raisonnablement possible pour seconder nos efforts et que les délais survenus dans cette révision ne doivent pas être imputés à l'administration actuelle du chemin de fer.

Je me permets d'ajouter qu'on m'a désigné comme porte-parole du comité établi par les Unions canadiennes et internationales pour l'étude des questions relatives à la revision des règlements sur les pensions, de sorte que vous pouvez considérer cette lettre comme venant du représentant élu des cheminots.

Je vous remercie à nouveau de l'intérêt que vous nous portez et j'ai confiance que vous pourrez vous rendre à ma proposition de ne pas trop hâter les choses.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

*Le président de la General Chairman's Association,
Chemins de fer nationaux du Canada
(Signé) A. A. HUTCHISON.*

M. FULTON: Vous nous avez dit que cette lettre avait été adressée à MM. Knowles et Diefenbaker et que vous en avez reçu une copie. En a-t-on fait tenir une à quelqu'un d'autre?

M. GORDON: Tout ce que je sais d'après la copie, c'est qu'un double au carbone a été adressé au ministre des Transports, l'hon. Lionel Chevrier et à moi-même.

L'hon. M. CHEVRIER: J'en ai reçu un.

M. MACDONALD: Je désire remercier M. Gordon d'avoir bien voulu faire consigner ce renseignement au compte rendu.

M. KNIGHT: Me permettrait-on de poser quelques questions?

M. GILLIS: J'aurais quelques mots à dire à propos de cette lettre. Sans vouloir discuter la question des pensions, je tiens à déclarer que j'ai été heureux d'entendre la lecture de cette lettre fort judicieuse à mon sens et qui permet de se rendre compte des efforts que poursuit la direction du National-Canadien en vue de collaborer avec les employés. La situation était différente lorsque M. Gordon est venu témoigner devant nous la première fois et c'est moi-même, je pense, qui ai alors proposé que le moyen d'établir de bonnes relations était de collaborer étroitement avec les représentants que les cheminots se sont choisis. Je constate avec plaisir que M. Gordon a adopté cette attitude.

Maintenant qu'ils ont été mis au courant du fait que la direction fait preuve de collaboration et qu'on est à élaborer une formule relativement à ce problème fort complexe des pensions, j'estime que MM. Knowles et Diefenbaker seront entièrement satisfaits de laisser à la direction et aux employés, les deux parties intéressées, le soin de résoudre la question. Je vois par cette lettre que M. Gordon a tenu compte des avis formulés par le Comité l'an dernier; les heureux effets s'en font sentir et l'on en arrivera peut-être à une solution.

M. KNIGHT: Avant de poser quelques questions, me permettriez-vous de dire un mot de l'ordre de préséance qui existerait entre M. Mutch et moi-même; le président m'a dit que le compte rendu renfermait une note indiquant que M. Mutch avait la préséance, mais je n'y trouve nulle part d'allusion à ce fait.

Le PRÉSIDENT: Vous la trouverez en lisant bien.

M. KNIGHT: Je voudrais bien que vous m'indiquiez l'endroit.

Le PRÉSIDENT: Nous avons eu une longue discussion au sujet des wagons fermés ainsi que du transport du blé et votre interruption...

M. KNIGHT: Mon interruption est survenue après la lecture par M. Gordon de son rapport préliminaire...

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. KNIGHT: Permettez-moi de vous signaler cette particularité. J'ai demandé s'il était conforme au règlement de soulever à ce moment la question des pensions et vous avez répondu que, de l'avis du Comité, il était préférable d'attendre que nous ayons pris connaissance du rapport en détail. J'ai alors retiré ma question et vous avez déclaré que j'aurais la priorité lors du débat sur les pensions...

Le PRÉSIDENT: Eh! bien...

M. KNIGHT: Laissez-moi terminer l'exposé des faits.

Le PRÉSIDENT: Je désire rectifier cet exposé. Ces remarques ont été faites à propos de la rémunération des employés et j'ai alors inscrit le nom de M. Knight en marge de la lettre d'introduction, sous la rubrique "relations entre la Compagnie et les employés." Si vous voulez bien me passer le compte rendu, je vous indiquerai l'endroit.

M. KNIGHT: Le passage que vous avez signalé au sujet de la présentation de M. Mutch à la préséance ne mentionne aucunement la question des pensions, mais dit simplement...

Le PRÉSIDENT: J'ai laissé entendre que j'étais partiellement à blâmer.

M. McCULLOCH: Que ce soit l'un ou l'autre qui ait soulevé la question, quelle importance y a-t-il?

M. KNIGHT: Je veux simplement justifier le fait d'avoir été un peu impatient à propos de l'ordre du jour.

M. McCULLOCH: Poursuivons notre étude.

M. MUTCH: Pour ma part, je présente mes excuses.

M. KNIGHT: Vous n'avez pas à le faire, monsieur Mutch. J'expliquais seulement mon attitude apparemment revêche sur la question.

M. POULIOT: Si on me le permet... on a peut-être d'autres remarques à faire?

M. KNIGHT: Je désire poser une couple de questions. Sans vouloir entreprendre une discussion sur les trois genres de pension—de service, contributoire, etc,—je veux d'abord savoir à quelle mensualité correspond cette pension de base?

M. GORDON: La pension de base, qui est une pension gratuite en ce sens qu'elle ne comporte pas de contribution de la part de l'employé, constitue une mensualité de \$25 sujette aux règlements de la caisse de retraite.

M. KNIGHT: Cette mensualité existe depuis combien de temps?

M. GORDON: Depuis 1935, alors que la caisse de retraite fut instituée.

M. KNIGHT: Il n'y a pas eu de relèvement depuis?

M. GORDON: Il n'y a pas eu de majoration de la pension de base gratuite.

M. KNIGHT: Cette pension serait probablement fondée dans une certaine mesure sur les exigences du moment et le coût de la vie?

M. GORDON: Oui, mais ce n'est pas un point facile à élucider. Il est si difficile de discuter une question particulière sans définir les termes ou fournir certaines explications préliminaires. La pension de base est une pension gratuite, mais l'employé peut à cet égard fournir des contributions s'élevant jusqu'à 10 p. 100 de son salaire. La Compagnie s'engage à verser des contributions similaires allant jusqu'à 5 p. 100, et l'argent ainsi accumulé s'ajoute au montant de la pension.

M. KNIGHT: Le Pacifique-Canadien a-t-il un mode de pension comparable à celui-là?

M. GORDON: Nous pourrions parler pendant des heures des plans de pension comparés, mais de façon générale, pour ce qui est de la pension de base, le

National-Canadien est plus généreux que le Pacifique-Canadien pour cette raison que ses employés touchent une pension gratuite alors que la pension versée par le Pacifique-Canadien est contributive—à raison de 3 p. 100, je crois. Permettez-moi de concrétiser ma pensée. A supposer qu'un employé du National-Canadien ait versé 3 p. 100 de son salaire à la caisse de retraite de la Compagnie selon le mode de pension du Pacifique-Canadien, il en résulterait qu'au moment de la retraite l'argent ainsi accumulé et à quoi s'ajouteraient le montant versé en sa faveur par le National-Canadien au fonds de retraite ainsi que la pension gratuite de base donnerait en moyenne une pension plus élevée que celle dont bénéficient les employés du Pacifique-Canadien. Je m'en tiens ici aux catégories inférieures de salariés, je ne parle pas des hauts fonctionnaires.

M. KNIGHT: Je comprends. De qui relève le soin de majorer les pensions si l'on décide qu'elles seront augmentées? Est-ce la commission des pensions qui y pourvoit?

M. GORDON: S'agit-il de la pension de base?

M. KNIGHT: Oui.

M. GORDON: Voilà une autre question à laquelle il est difficile de répondre. Il faudrait d'abord une recommandation du comité des pensions; je devrais moi-même, à titre de président, adresser une recommandation au conseil d'administration, et à supposer que les directeurs y souscrivent, il resterait à obtenir sous une forme ou une autre l'approbation du gouvernement. Je ne parle pas de l'aspect juridique de la question, mais de son aspect pratique.

M. KNIGHT: Serions-nous selon vous en droit d'affirmer que ces pensions—ou le montant de ces pensions—ont été portées au niveau des autres pensions, de celles versées par exemple aux fonctionnaires ou à d'autres classes d'employés?

M. GORDON: Je ne sais que vous répondre sauf que vous ne pouvez comparer le régime des pensions du National-Canadien avec celui dont bénéficient d'autres groupes importants d'employés. Nous essayons d'établir des comparaisons avec des régimes actuels de pension mais il s'agit d'un système qui, au moment où il a été institué constituait une solution pratique adoptée en fonction des circonstances et des données alors valables.

M. KNIGHT: Les temps ont changé?

M. GORDON: Oui, et c'est pourquoi je vous ai dit que notre comité s'appliquait à connaître la nature des changements survenus.

M. KNIGHT: Vous dites dans le rapport que le comité songe à reviser les pensions des employés qui prennent leur retraite. Je suis intéressé à connaître le maigre montant que retirent ceux qui sont déjà à leur retraite; je trouve aux pages 1153 et suivantes du Hansard les renseignements fournis par l'adjoint parlementaire du ministre. Je lis—et je vous demanderais de corroborer ces faits—qu'une centaine d'employés déjà à leur retraite touchent une pension inférieure au montant de base de \$25. En second lieu, il y a selon ces renseignements, 3,256 personnes à recevoir la mensualité de \$25.

M. GORDON: Je puis facilement élucider ces données. La pension de base est la pension de base gratuite entrée en vigueur en 1935. La pension de base a été établie à \$25 par mois, mais le cas de certains employés se rattache au régime de pension en vigueur avant cette date. Il y a 24 de ces employés qui touchent moins de \$25 par mois sous le régime de l'ancien plan de pension en vigueur avant 1935.

M. KNIGHT: Alors le nombre de ceux qui reçoivent exactement \$25 par mois s'établit, d'après le Hansard, à 3,256, et ce chiffre a été fourni, je suppose, par les autorités du National-Canadien?

M. GORDON: C'est exact.

M. KNIGHT: Aurai-je raison de dire que 7,000 retraités du National-Canadien touchent présentement moins de \$40 par mois, alors que le montant de base de la pension de vieillesse serait porté à \$40 par mois?

M. GORDON: Je crois que c'est à peu près cela.

M. BENIDICKSON: Il y a naturellement ceux du groupe de 65 à 70 ans qui ne reçoivent pas la pension de vieillesse.

M. GORDON: Certaines conditions sont exigées, mais quelque 7,000 personnes y auraient droit.

M. KNIGHT: J'aurais un renseignement à vous demander au sujet de l'alinéa 7 du rapport, celui qui fait l'objet de la présente discussion:

L'un des résultats de l'inflation qui occupe actuellement la Direction est la nécessité de modifier le plan de pension de façon à tenir compte de la dépréciation de l'argent et de ses effets sur les plus basses pensions payées aux retraités.

Cette phrase doit-elle être interprétée littéralement ou s'agit-il de la révision du montant perçu par ceux qui sont déjà à la retraite—ou bien en sommes-nous au même point que pour la caisse de pension des fonctionnaires? A ce dernier égard, nous élaborons des projets pour l'avenir sans tenir compte des conditions déplorablement dans lesquelles vivent les fonctionnaires retraités. Ce paragraphe vise-t-il la révision des pensions à l'égard de ceux qui en touchent déjà une, ou s'agit-il simplement d'un projet que vous formez pour l'avenir en tenant compte de l'augmentation du coût de la vie et de ses conséquences?

M. GORDON: Vous voyez comment la discussion de ce problème nous amène d'une question à une autre et peut donner lieu à un débat interminable. Le fait est que les gens qui participent à la caisse de retraite ont un contrat à vie; il n'existe aucun moyen légal de modifier ce contrat sans leur consentement.

M. KNIGHT: Je crois que leur consentement vous serait assuré.

M. GORDON: Vous avez simplement là une idée des nombreux aspects de la question. Nous avons examiné la possibilité d'établir un plan grâce auquel nous pourrions adoucir pour les retraités de 65 à 70 ans les années pénibles qui précèdent l'âge de la pension de vieillesse. En ce qui a trait aux employés qui doivent prendre leur retraite, la chose est très facile parce que nous pouvons discuter la question avec eux alors qu'ils sont à notre emploi et si le gouvernement accepte notre projet, nous ne nous attendons pas à de grandes difficultés de ce côté. Mais avant que nous puissions appliquer le plan aux employés qui sont à la retraite, il nous faudrait connaître leur sentiment et leur faire abandonner un contrat déjà en vigueur—cette modification soulèverait des doutes chez eux. Ils ne croiraient pas que le National-Canadien va leur offrir de meilleures conditions. Il serait difficile pour nous de dissiper ces préjugés; rappelez aussi que leur âge les empêche de juger convenablement de ce qui est dans leur intérêt, et ainsi de suite. C'est pourquoi, je ne puis vous donner l'assurance que le plan sur lequel nous nous sommes entendus sera applicable aux employés à leur retraite.

M. KNIGHT: Je n'exprime pas ici d'opinion personnelle, mais serait-il juste de déclarer, étant donné ce que vous avez dit des pensions de vieillesse comme telles, que les dispositions prises par le gouvernement sont tout à fait satisfaisantes pour le chemin de fer, en ce sens qu'il existe présentement 4,000 employés retraités qui touchent moins que la pension de vieillesse et qu'une fois qu'ils auront atteint l'âge requis, le gouvernement assumera à leur égard les obligations dont le chemin de fer s'acquitte présentement?

M. GORDON: Non, ce n'est pas tout à fait cela maintenant. Le plan que nous projetons d'établir va coûter au chemin de fer exactement le même

montant que l'extension du contrat actuel, mais il m'est impossible de vous exposer clairement les faits sans entrer dans les détails du plan. Je dis que le plan à l'étude ne vaudra pas d'économies à la Compagnie ou qu'il ne lui occasionnera pas de déboursés moindres à l'endroit de ces employés retraités.

M. KNIGHT: Je suis heureux d'entendre ces remarques. Je désire féliciter le président et les autorités du chemin de fer du succès dont témoigne ce rapport, mais j'ai une dernière observation à formuler. Étant donné que le déficit du revenu a été réduit de 42 à 3 millions de dollars, ne croyez-vous pas que le temps serait venu d'accorder à ces gens quelque relèvement ou rémunération—sous forme de secours ou de don, si vous voulez,—même si, comme je le suppose, ils n'y ont pas droit du point de vue juridique. Compte tenu de l'inflation, des difficultés que suscite à ces gens le coût de la vie pour lequel ils n'ont jamais reçu de compensation, et du fait qu'ils sont les artisans de l'industrie ferroviaire au pays, ne pensez-vous pas qu'il faudrait faire quelque chose pour ces retraités, du moins pour ceux qui reçoivent, mettons moins de \$40 par mois, ou si vous voulez, une pension de \$25 par mois? Voilà l'objet de mes questions.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pouliot?

M. KNIGHT: M. Gordon n'a pas répondu à ma question.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il y a déjà répondu.

M. KNIGHT: Je n'ai pas entendu la réponse.

Le PRÉSIDENT: N'a-t-il pas déjà donné une réponse?

M. POULIOT: Il l'a fait en donnant lecture de la lettre.

M. KNIGHT: A mon sens, c'est à la fin d'une question que se place logiquement la réponse.

M. GORDON: Vous résumez la question dans une formule trop étroite pour me permettre d'y répondre intelligemment; je le répète, nous devons discuter notre plan final avec le gouvernement et obtenir son approbation. Le gouvernement a laissé entendre—et je répète simplement ce qui a été dit,—qu'en ce qui a trait aux ajustements visant les employés retraités du National-Canadien, il doit nécessairement examiner le cas d'autres catégories de personnes qui se trouvent dans les mêmes circonstances. Cette remarque a été formulée à maintes reprises, et j'espère qu'on ne m'entraînera pas dans quelque longue discussion à ce sujet. Nous espérons, à la suite de ces pourparlers, parvenir à établir un plan qui apportera sûrement une amélioration sensible, mais ce serait faire obstacle à la mesure que d'essayer d'instituer dès maintenant un plan défini.

M. KNIGHT: Je tiens à déclarer que par le passé le National-Canadien s'est fort bien acquitté de ses obligations au sujet des pensions et qu'il a mieux fait que le Pacifique-Canadien, mais je songe en particulier à ces cheminots qui ont fait la grève en 1919. A la lumière des faits vous pourrez peut-être considérer que la position du National-Canadien n'est pas aussi bonne.

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Knight.

M. GORDON: J'aurais souhaité que vous n'eussiez pas fait ces remarques au sujet du National-Canadien, parce que, comme je l'ai dit au début, la direction du National-Canadien se préoccupe depuis longtemps du problème des pensions. Il n'y a de sa part aucun manque de sympathie à l'égard des cheminots, et j'estime que la lettre de M. Hutchison l'indique clairement.

M. KNIGHT: Je conclurai en disant que je n'ai pas obtenu de réponse claire au sujet des plans de pension comparés du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, sur quoi portait ma question. Je conviens que le problème comporte plusieurs aspects.

M. POULIOT: Monsieur le président, je désire remercier M. Gordon et la direction. Je suis convaincu qu'ils accomplissent du bon travail, mais je

souhaite qu'ils accordent une attention sympathique au mémoire que leur ont soumis les employés âgés et les syndicats. Maintenant, comme M. Gordon le sait, il existe dans le cadre du réseau un bon nombre de plans de pension.

M. GORDON: Je n'ai pas saisi.

M. POULIOT: Il y a plusieurs plans de pension.

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Je commencerai par celui de l'*Inter-colonial* et de l'île du Prince-Édouard, établi par le gouvernement. A cette époque, tous les cheminots étaient les employés du gouvernement, comme le sont les fonctionnaires ici à Ottawa, et ils étaient payés par ce dernier; leurs salaires étaient très bas, malgré l'apport fourni par le gouvernement et la situation est la même aujourd'hui.

M. GORDON: Voici ce que je peux vous dire là-dessus, monsieur Pouliot: tous ceux qui participaient à la caisse de retraite du I.C.R. au moment de l'unification ont conservé les droits qu'ils détenaient. Ce plan de pension était fort avantageux et ceux qui en bénéficient actuellement sont dans une situation beaucoup meilleure et nullement comparable à celle des autres employés du National-Canadien.

M. POULIOT: Je vous ferai remarquer, monsieur Gordon, que plusieurs de ces gens ne reçoivent qu'une très petite pension; j'ai ici une requête qu'on m'a présentée il y a quelque temps à ce sujet. Je ne sais à qui je devrais remettre l'original et l'autre exemplaire—à vous ou au ministre.

M. FULTON: Laissez au président le soin de décider.

M. POULIOT: Je vais la remettre au président qui en décidera à la manière de Salomon. Je vous remercie. Je vous cite le cas de ces retraités, monsieur Gordon, avec l'espoir qu'ils feront l'objet d'une sympathique attention de votre part.

M. GORDON: Merci. Nous examinerons la question.

M. POULIOT: Je sollicite également l'attention de la direction. Je connais de vieux mécaniciens dont plusieurs ont été il y a quelques années à l'emploi de l'Intercolonial et recevaient seulement \$1.25 ou \$1.35 par jour, ce qui ne leur donnait droit qu'à une très faible pension de base. Un bon nombre d'entre eux vivent dans des conditions très difficiles. En considération de leur âge et de leurs états de services, on devrait leur accorder un meilleur traitement.

M. GORDON: Je puis vous dire que de façon générale les pensionnés de l'Intercolonial touchent presque le double du montant que reçoivent les autres employés de même catégorie du National-Canadien.

M. POULIOT: Il existe naturellement plusieurs genres de pensions.

M. GORDON: Je le répète, les bénéfices s'élèvent en général presque au double de ceux que touchent en moyenne les autres cheminots; aussi, en examinant cette question et celle de l'extension du régime des pensions, je me ferai un plaisir d'étudier ce cas parce qu'il est beaucoup plus facile à résoudre que plusieurs autres que j'ai eus à considérer.

M. POULIOT: Oui, et de plus vous recevez un certain apport du gouvernement fédéral. Il existe un précédent à cet égard, n'est-ce pas?

M. GORDON: Cette année, nous avons versé à même les fonds du National-Canadien \$3,288,000 à cette caisse de retraite, ce qui représente un montant beaucoup plus élevé que celui que le chemin de fer était supposé assumer au moment de l'unification. Rien dans le régime de l'Intercolonial ne demande à être justifié.

M. POULIOT: Non, mais vous savez que plusieurs modes de pensions sont en vigueur. Je connais plusieurs retraités dont je pourrais vous signaler le cas, mais je ne le ferai pas aujourd'hui. Je tiens à exposer la situation telle qu'elle

existe et je désire que la direction accorde à cette question toute l'attention possible. En signalant le problème à M. Gordon et au ministre, je suis convaincu que les mesures qu'on s'apprête à adopter s'appliqueront à tous les cheminots ainsi qu'aux employés qui ne bénéficient d'aucun plan de pension. Est-ce exact?

M. GORDON: Je suis en mesure de préciser que tout probablement elles ne viseront pas les employés de l'Intercolonial.

M. POULIOT: Existe-t-il quelque disposition à leur égard? ? Je songe aux cheminots qui travaillent pour le National-Canadien depuis la fusion de l'Intercolonial du Transcontinental et du Grand-Tronc. Le cas de ces personnes n'est pas du tout le même que celui des gens qui ont contribué à la caisse de retraite de l'Intercolonial.

M. GORDON: Parmi les employés qui contribuent à la caisse de retraite de l'Intercolonial, il n'en est pas un qui, soucieux de son propre intérêt, voudrait passer sous le régime de pension du National-Canadien, même après sa révision du plan. Le système de pension de l'Intercolonial est vraiment avantageux et même après que le plan de pension du National-Canadien aurait subi toutes les révisions que je pourrais recommander, les bénéficiaires du régime de l'Intercolonial seraient encore dans une bien meilleure situation que les pensionnés du National-Canadien.

M. POULIOT: Je souhaite que M. Dubé, le ministre, M. Gordon ou quelqu'un d'autre puisse nous fournir des explications à ce sujet. Je voudrais également vous signaler un autre cas, celui des anciens employés du chemin de fer de Témiscouata, qui ont travaillé pendant plusieurs années à de très bas salaires.

Je présenterai en temps voulu à M. Gordon et aux membres du Comité un exposé des faits. Mais en attendant, je suis sûr que le Comité écoutera avec grand intérêt les commentaires que M. Dubé voudra bien nous faire sur la question des pensions destinées aux retraités du National-Canadien.

M. GORDON: Je voudrais dire un mot à ce sujet parce que nous ne devons pas donner l'impression qu'il y a eu quoi que ce soit de préjudiciable aux employés du chemin de fer de Témiscouata.

Nous avons donné à chacun de ces cheminots un statut qui équivaut exactement à celui d'un employé du National-Canadien, tout comme s'il avait toujours été à l'emploi de cette dernière société. Je ne sais ce que nous pourrions faire de plus.

M. POULIOT: Je dois avouer que tous vous sont reconnaissants et je vous fais part de leurs remerciements. Mais il y a des vieillards qui, après avoir travaillé pendant une quarantaine d'années ou plus au service du chemin de fer de Témiscouata, ne sont pas aussi fortunés.

M. GORDON: La direction doit suivre une règle générale en ce qui touche le fonds de pensions et ne peut accorder un traitement de faveur à tel ou tel particulier.

M. POULIOT: Je ne veux pas argumenter sur ce point à présent. Je le ferai plus tard et rédigerai un mémoire en faveur de ces gens, mémoire auquel on accordera, je l'espère, une attention réfléchie.

M. GORDON: Sans doute que, poussé par votre bienveillance habituelle, vous nous signalerez tout cas particulier qui mérite d'être étudié, à votre avis.

M. POULIOT: C'est à moi de me charger de la chose et de m'en remettre à vous.

M. GORDON: Merci.

M. POULIOT: Je suis sûr que vous examinerez favorablement ma demande.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Fulton, que vous avez la parole, mais voudriez-vous laisser M. Dubé finir d'exposer son problème relatif au chemin de fer du Témiscouata?

M. POULIOT: Volontiers.

M. GEORGE: Avant d'abandonner le sujet de la caisse de prévoyance et de la direction centrale du chemin de fer, beaucoup des employés du personnel, comme vous savez, vous ont présenté des protestations du même genre que celles présentées par eux à M. Pouliot. Il n'est pas douteux que ces employés ont reçu un traitement équitable. Nous sommes tous, je crois, d'accord là-dessus, mais le coût de la vie augmente constamment et beaucoup de ces hommes n'ont certainement pas de quoi vivre. Je partage les vues présentées par M. Pouliot sur ce point. Je ne crois pas pouvoir les amplifier le moins.

Le PRÉSIDENT: Merci. A votre tour, monsieur Dubé. Auriez-vous quelque chose à ajouter?

M. DUBÉ: J'ai grand plaisir à dire à M. Gordon que certains de nos employés au bénéfice du fonds de pensions de l'ancien chemin de fer Intercolonial touchent une mensualité de \$30 seulement. Cette pension était calculée au taux de 1 p. 100 payé au National-Canadien, à l'époque où ces hommes ne touchaient pas de traitement. Prenez mon propre cas, par exemple. Quand je toucherai ma mensualité, je bénéficierai de la majoration des traitements accordée aux employés, c'est-à-dire que ma mensualité augmentera en fonction de la majoration que j'aurai reçue. Par contre, ces vieux employés touchent actuellement leur pension, mais sans bénéficier de la majoration des traitements. Ils touchaient un traitement peu élevé et vu qu'ils ne versaient que 1½ p. 100 de ce traitement au fonds de pension, ils ne touchent qu'une mensualité faible. J'ai plusieurs observations à faire. Leur mensualité ne leur fournit pas de quoi vivre.

Il semble, sauf erreur, que le fonds de pensions de l'ancien chemin de fer Intercolonial n'est pas à l'ordre du jour des nouveaux pourparlers. Qu'est-ce que les chemins de fer comptent faire à ce sujet? Si l'ancien plan de pension n'est pas englobé dans le règlement que vous allez fixer, comment les vieillards participant à l'ancien plan obtiendront-ils des moyens d'existence?

Le coût de la vie actuel est très élevé et ces gens doivent demander des secours aux municipalités, demander la charité. Comme leur mensualité actuelle ne leur permet pas de vivre, ils doivent aller habiter à l'asile des pauvres. Mais je voudrais savoir si l'ancien plan de pension fera l'objet des nouvelles discussions?

M. GORDON: Je conseille fortement de n'en rien faire, car aucun plan révisé satisfaisant auquel je puisse penser ne profiterait à ces gens.

C'est un fait que le National-Canadien paie en moyenne une pension de \$556 par an. Je dis bien en moyenne. Mais le vieillard bénéficiant de l'ancien plan de pension touche en moyenne \$1,050. Je ne conçois donc pas que cet homme veuille changer de plan de pension, même s'il en recevait la permission.

J'ai le cœur aussi bien placé que n'importe quel autre, mais vraiment je ne vois pas comment nous pourrions nous mettre à redresser tous les péchés et erreurs commis autrefois. La question discutée par nous ne concerne pas seulement les employés pensionnés du chemin de fer. Elle a une portée sociale beaucoup plus vaste. En effet, beaucoup de gens ne touchent aucune pension ou n'en touchent qu'une bien inférieure à celle de ces employés pensionnés.

Il se peut que la situation de ces derniers nous afflige, mais si nous plaçons la discussion sur le plan des responsabilités sociales, il ne faut pas oublier qu'une quantité de Canadiens sont dans une gêne pire que la leur. N'êtes-vous pas de cet avis là-dessus, monsieur Gillis?

M. GILLIS: Tout à fait. Cela revient à dire, je crois, que notre pays a besoin avant tout d'un régime fédéral de sécurité sociale, appliqué par l'administration fédérale, qui engloberait et abolirait tous les plans de pension dont l'application, à elle seule, coûte des millions et des millions de dollars.

Je m'abstiendrai de parler de ce sujet. Je ne veux pas entrer dans une discussion là-dessus. Mais comme cette lettre a été mise sur le tapis, je veux dire que je suppose que les représentants des cheminots et de la direction, en train d'étudier la question, tâchent d'aboutir à une solution mettant en ordre tout le plan de pension dans son application au National-Canadien. J'estime en outre que les personnes qui soulèvent la question publiquement devraient s'abstenir dorénavant de le faire. Au lieu de semer de la confusion dans l'esprit du public, il faudrait le laisser juger la question. Je crois qu'on s'y prend actuellement de la bonne manière. L'essentiel est de protéger les représentants de ces hommes, qui sont en train d'étudier la question de la gestion. Quoi que l'on puisse déclarer à la Chambre ou au sein du Comité, les paroles ne seront pas de la moindre utilité. La responsabilité appartient aux personnes attitrées.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GILLIS: Je ne vois aucune solution du problème. Tous les remèdes disparates que nous employons n'arriveront jamais à guérir. La situation se perpétue indéfiniment. Comme on vient de le dire, quantité de personnes sont dans une gêne pire. J'en connais beaucoup. Mais tant que le gouvernement ne finira pas par établir un régime national de pensions de retraite, à participation, appliqué par l'administration fédérale, en se fondant sur les données disponibles actuellement, il n'y aura pas d'autre solution satisfaisante. Tout ce que nous faisons, c'est de radouber un navire qui se détériore d'une année à l'autre. Nous devrions laisser faire ceux qui sont rémunérés pour étudier la question, ainsi que les intéressés.

M. FULTON: Je ne présenterai pas d'observations sur la lettre maintenant déposée sur le bureau. M. Gordon en a donné lecture. Mais j'estime qu'elle soulève une question à laquelle il importe de répondre, si M. Gordon peut ou veut le faire; la lettre donne-t-elle à entendre (et j'en ai écouté attentivement la lecture) que le succès final des pourparlers en cours dépend de l'application de ce régime général de pensions de vieillesse, à participation, sans constatation des moyens d'existence? Est-ce là ce qu'on peut déduire de la lettre?

M. GORDON: Non, pas forcément. La lettre déclare ce qui suit:

Nous serions heureux de pouvoir en arriver à une conclusion conforme aux principes qui guident nos travaux.

Si nous n'aboutissons pas à des conclusions satisfaisantes, nous espérons pouvoir faire appel à votre collaboration, ainsi qu'à l'aide de tous les amis que nous comptons à la Chambre pour parvenir à une heureuse solution de notre problème.

M. FULTON: Non. Un alinéa précédent de la lettre parle du succès des pourparlers, prenant la forme d'une proposition d'un régime national de pensions de vieillesse, à participation.

M. GORDON: Je vous donnerai de nouveau lecture de cet alinéa:

L'un de nos principaux objectifs est d'améliorer la condition des pensionnés actuels et nous avons abouti à un accord provisoire sur ce qu'il est possible de réaliser en ce sens, mais notre projet est fortement subordonné à l'attitude que le gouvernement prendra à l'égard de l'institution d'une pension de vieillesse à 70 ans, sans preuve des moyens de subsistance. Nous vous prions instamment de continuer à appuyer ce projet.

La vraie difficulté provient du cas des personnes âgées de 65 à 70 ans. Il s'agit de la catégorie des bénéficiaires qui touchent la mensualité minimum de \$25.

Si la loi des pensions de vieillesse était votée, ces gens auraient droit, à l'âge de 70 ans, d'après les taux actuels, à une mensualité de \$40 environ, plus la mensualité de \$25. C'est dire que, si la loi était appliquée, ils toucheraient en tout \$65 par mois.

Nous avons calculé qu'en traitant le coût de la mensualité à vie de \$25 selon les principes de l'assurance, cet argent devrait permettre d'assurer aux personnes âgées de 65 à 70 ans, une pension annuelle ou une somme égale à celle qu'elles toucheraient à l'âge de 70 ans.

M. FULTON: Je ne tiens pas à aborder, à cause de la lettre, les détails des plans actuellement soumis à une révision ou à des pourparlers. Mais votre réponse ne me permet pas de comprendre si l'établissement final de ce projet dépendrait entièrement ou en partie de la concrétisation du régime national de pensions de vieillesse, sans constatation des moyens d'existence?

M. GORDON: Je ne saurais le dire. Tout ce que je dis, c'est que notre projet présuppose qu'il existera une pension fédérale de vieillesse, sous une forme ou une autre, payée aux personnes âgées de 70 ans.

M. FULTON: Sans constatation des moyens d'existence?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: C'est la déclaration ou le renseignement que je voulais.

M. GILLIS: C'est le régime appliqué aujourd'hui dans la plupart des entreprises industrielles du pays.

M. GORDON: Ce que je viens de dire concerne les employés pensionnés.

M. FULTON: Il s'agit donc seulement de la partie de votre projet qui pourrait englober les pensionnés actuels?

M. GORDON: Oui, dans la région en question. La révision générale traitera aussi de la situation des pensionnés âgés de 65 à 70 ans.

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

M. FULTON: J'en ai trois, mais courtes. Est-ce vrai que le Pacifique-Canadien vient d'augmenter le montant des pensions qu'il paie à ses employés déjà retraités?

M. GORDON: C'est là une autre de ces questions auxquelles nous devons répondre par oui et non. A vrai dire, le montant des pensions n'a pas été augmenté, mais la compagnie a consenti à verser une somme supplémentaire. M. Cooper a les détails sous la main.

M. COOPER: Le Pacifique-Canadien vient d'annoncer une augmentation des mensualités de base. La mensualité des employés qui ont pris leur retraite avant 1951 a été portée à \$35. Celle des employés qui la prendront durant le premier semestre de 1951 sera portée à \$40, celle des employés qui la prendront durant le second semestre de 1951 sera portée à \$50, celle des employés qui la prendront après le 31 décembre 1951 sera portée à \$60.

Ces mensualités sont versées aux cotisants du plan de pension du Pacifique-Canadien. Lorsqu'on compare le National-Canadien avec le Pacifique-Canadien, on prend d'habitude comme éléments de comparaison un non cotisant du premier et un cotisant du second, ce qui équivaut à comparer des éléments dissimilaires et à établir une comparaison inexacte.

Si l'on prend comme éléments de comparaison un non cotisant du premier et un non cotisant du second, ou un cotisant du premier et un cotisant du second, on constate que, comme le président l'a dit, la pension payée à présent par le National-Canadien est au moins égale à celle payée par le Pacifique-Canadien du

moins en ce qui concerne les échelons inférieurs des bénéficiaires. En outre, cette dernière compagnie exige de l'employé qu'il ait cinq années de service de plus que l'employé de la nôtre.

M. FULTON: Je ne mettais pas en doute cette déclaration, monsieur Cooper, bien que je sois content d'avoir vos observations supplémentaires. Je voulais simplement faire consigner au compte rendu une réponse à la question de savoir si le Pacifique-Canadien avait ou non augmenté de fait la pension payée aux employés déjà à la retraite. Je constate, d'après votre réponse, que c'est bien là le fait.

M. COOPER: Oui.

M. FULTON: Pourriez-vous me dire, si vous avez le chiffre sous la main, quel est le nombre actuel des employés retraités et pensionnés du National-Canadien et des compagnies fusionnées avec ce dernier?

M. COOPER: 16,425.

M. FULTON: M. Gordon a déclaré en outre, sauf erreur, que le National-Canadien paie un montant de pension plus généreux, mais on pourrait demander, je crois, que cette déclaration soit précisée par la réponse à une autre question: la cotisation versée par le National-Canadien à son fonds de pensions n'est pas aussi forte (bien qu'elle soit peut-être amplement suffisante) que celle versée par le Pacifique-Canadien à même ses propres fonds.

M. COOPER: Je ne crois pas que nous puissions répondre à cette question.

M. FULTON: Le rapport du National-Canadien donne à la page 29 le chiffre de \$11,802,098 pour les pensions.

M. GORDON: Il s'agit de nouveau d'éléments de comparaison dissemblables. Le chiffre porté en compte représente... nous avons imputé sur nos comptes de 1950 une somme de \$12,086,472, mais il s'agit là du coût des pensions dérivant de contrats.

Je ne sais pas au juste comment le Pacifique-Canadien s'y prend, mais je crois qu'il verse des cotisations à un fonds de pensions, ce que nous ne faisons pas. Lorsqu'un contrat de pension vient à l'échéance, nous le prenons, ainsi que le montant versé par l'employé et le montant versé à l'actif de ce dernier par la compagnie, puis le total brut sert à acheter une pension annuelle et nous imputons sur nos comptes le total des versements faits par la compagnie en vertu du contrat.

M. FULTON: Je ne demandais pas une comparaison des prestations reçues par les pensionnés. Ce que j'essaye d'obtenir, c'est une comparaison entre les sommes que les compagnies doivent verser par pensionné à leurs fonds de pensions.

M. GORDON: Sur ce point aussi, les éléments de comparaison varient, car le Pacifique-Canadien a un plan de pensions à participation obligatoire, mais non le National-Canadien. Nous donnons à l'employé la faculté de verser des cotisations au fonds de pensions à partir de la création de ce dernier en janvier 1935, pendant toute la durée de son service. A partir de la mise en vigueur de ce plan, l'employé est libre de verser au fonds de pensions ou de retraites une cotisation allant jusqu'à 10 p. 100 de ses gains.

La compagnie consent à verser une cotisation égale à celle de l'employé, jusqu'à concurrence de 5 p. 100 du traitement de ce dernier, de sorte que le montant varie. Le choix n'appartient pas à la compagnie: il arrive que tel employé décide de verser 1 p. 100 de son traitement, un autre, 2 p. 100, 3 p. 100 ou 4 p. 100. L'employé du Pacifique-Canadien, au contraire, est tenu de verser des cotisations, si bien que la moyenne des versements faits par ces employés tend, je crois, à paraître plus élevée que celle des versements faits par les nôtres.

M. FULTON: J'ai les chiffres sous la main: le nombre des employés pensionnés du Pacifique-Canadien est de 11,208 et les frais de pensions de la compagnie durant l'année s'élèvent à 11 millions de dollars. Les chiffres que vous m'avez donnés sont ceux de 16,000 approximativement et de 12 millions de dollars, respectivement.

M. GORDON: Monsieur Cooper, voudriez-vous de nouveau donner une réponse, car nous voilà de nouveau en face de difficultés d'ordre technique et de comparaisons dissemblables.

M. COOPER: Tout l'alinéa demande à être scruté, si l'on veut comprendre la situation du Pacifique-Canadien. Il y est écrit que "les frais de pensions subis durant l'année se sont élevés à 11 millions de dollars y compris le montant des paiements de pension faits par votre compagnie" (le Pacifique-Canadien). Il s'agit des paiements faits aux employés déjà pensionnés. Puis l'alinéa continue en ces termes: "et le montant de ses versements au fonds de fiducie de pensions"—il s'agit du fonds constitué en faveur des employés n'ayant pas encore acquis le droit à la pension—"ainsi que le montant des droits prélevés en faveur des employés assujétis à l'*United States Railroad Retirement Act*". Les chiffres indiqués en premier lieu ne comprennent aucune des sommes que nous versons au fonds de retraites des cheminots des États-Unis, sommes beaucoup plus fortes que celles versées par le Pacifique-Canadien. Mais, au contraire de ce dernier, nous ne versons au fonds de fiducie de pensions aucune somme en faveur des employés en activité de service, tandis que je crois savoir que le Pacifique-Canadien verse à son fonds de fiducie, en faveur de ses employés en activité de service, une grosse partie de la somme de 11 millions de dollars. On ne peut donc mettre en corrélation ses chiffres de 11 millions et de 11,000 employés et nos chiffres de 12 millions et de 16,000 employés, puis affirmer que le Pacifique-Canadien traite ses employés mieux que le National-Canadien ne traite les siens. Le premier impute au chapitre des dépenses ses frais de pensions subis du fait des employés en service aussi bien que des ex-employés, tandis que nous imputons au même chapitre uniquement nos frais de pensions subis du fait des ex-employés.

M. FULTON: Je ne dis pas que le Pacifique-Canadien paie de plus fortes sommes à ses pensionnés. Je voulais dire simplement...

M. GORDON: Que cette compagnie affecte aux pensions une plus grosse partie de ses deniers, monsieur Fulton?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: La comptabilité du Pacifique-Canadien en matière de pensions diffère de la nôtre. Le premier comprend dans ses frais de pensions une somme annuelle calculée d'après les principes de l'assurance et affectée au paiement de pensions éventuelles, de pensions qui seront payées un jour ou l'autre, à mesure que les employés atteignent l'âge de la retraite.

Telle est la différence fondamentale entre les deux compagnies. Notre compte annuel des dépenses d'exploitation ne comprend aucun poste relatif au coût actuariel de pensions exigibles plus tard. Nous payons les pensions au fur et à mesure de l'échéance. Il se peut donc que les frais faits annuellement par nous en faveur de l'ensemble des pensionnés paraissent inférieurs à ceux du Pacifique-Canadien, mais nous ne portons pas en compte ce qu'on pourrait appeler nos exigibilités provenant d'employés qui ne touchent pas encore leur pension.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous nous donner le chiffre de ces exigibilités?

M. GORDON: C'est tout à fait impossible, à moins d'exécuter un examen actuariel qui prendrait des mois.

M. FULTON: Vous projetez, monsieur Gordon, de calculer les pensions de vos employés d'après les règles actuarielles?

M. GORDON: C'est là une des nombreuses questions que nous étudions. Si nous finissons par avoir un plan de pension à participation, nous le ferons. Notre plan actuel est appelé par nous plan d'achats à même le fonds. Il consiste à acheter des pensions annuelles à même la somme accumulée au profit des pensionnés. Si nous sommes assujétis à un plan de pensions à participation, il faudra probablement qu'il soit modifié en plan à barème de prestations à échéances fixes, pour ainsi dire, et que la compagnie garantisse de payer tout surcroît de frais qui pourraient rester à payer, une fois les cotisations des employés versées.

M. FULTON: Sans dire que les prestations égaleraient celles que le plan national permettrait de payer, quel plan supporterait la comparaison avec celui en vigueur du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Je ne peux rien vous dire à ce sujet, vu que je n'ai pas établi la comparaison requise et que je n'ai pas reçu la recommandation de mon comité du fonds de pensions.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous avons terminé l'examen de la lettre de présentation et à 8 heures...

M. FULTON: Il me reste au moins une question à poser.

Le PRÉSIDENT: Je ne déclarerai le rapport adopté que lorsque nous étudierons les articles du budget. Nous reprendrons alors l'étude de tout point que nous aurions pu négliger.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Vous avez le budget sous les yeux.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

RÉSUMÉ DES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR L'EXERCICE 1951

	Prévisions pour 1950	Dépenses réelles en 1950	Prévisions pour 1951	Détails à la page
	\$	\$	\$	
BUDGET D'EXPLOITATION—				
Déficit.....	32,236 000	3,261,236	20,997,000	2
IMMOBILISATIONS—				
Additions et améliorations.....	30,872,059	16,579,612	37,302,823	3 et 3-A
Matériel neuf.....	10,698,430	6,387,675	15,722,177	4
Embranchement de Barraute.....	230,000	79,664	—	—
Achat de titres.....	717,000	463,268	3,712,000	5
	42,517,489	23,510,219	56,737,000	
Moins montants disponibles des réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte sur la dette.....	17,935,000	16,598,230	16,522,000	
Total des immobilisations.....	24,582,489	6,911,989	40,215,000	
			\$	
Fonds de roulement additionnel.....	—	—	20,000,000	

Le coût du matériel neuf à acquitter en 1951 est estimé à \$56,722,177, dont \$41,000,000 seront couverts par une émission projetée de titres fiduciaires au compte du matériel, ce qui laisse un solde de \$15,722,177 à combler en vertu de la Loi de financement et de garantie concernant les chemins de fer Nationaux du Canada, 1951.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET D'EXPLOITATION

	Prévisions pour 1950	Dépenses réelles en 1950	Prévisions pour 1951
	\$	\$	\$
Recettes d'exploitation.....	516,764,000	553,831,581	588,600,000
Frais d'exploitation.....	482,500,000	493,997,079	543,750,000
Revenu net d'exploitation.....	34,264,000	59,834,502	44,850,000
Prélèvements nets à même le revenu sans compter l'intérêt...	20,753,000	17,417,730	19,837,000
Intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public.....	24,088,000	24,019,158	24,117,000
Intérêt sur les prêts de l'État.....	21,569,000	21,658,850	21,893,000
Déficit.....	32,236,000	3,261,236	20,997,000

REMARQUE: Le budget de 1951 comprend une contribution de \$3,339,000 en vue du déficit de la caisse de prévoyance de l'Intercolonial et du *P.E.I.*, ainsi que \$100,000 pour contribution à la caisse de retraite au Grand-Tronc.

Le budget de 1951 ne pourvoit pas à des recettes supplémentaires qui pourraient être réalisées par suite des audiences que tiennent actuellement la Commission des transports et l'*Interstate Commerce Commission* relativement à des tarifs-marchandises accrus. Il ne pourvoit pas non plus à des salaires accrus pour les employés préposés à la circulation.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS ET NOUVEAU MATÉRIEL

	Prévisions pour 1950	Dépenses réelles en 1950	Prévisions pour 1951
	\$	\$	\$
ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—			
Région de l'Atlantique.....	3,019,634	2,102,583	4,580,868
Région centrale.....	10,447,799	4,392,618	18,519,722
Région de l'Ouest.....	7,385,944	5,076,391	11,779,205
<i>Grand Trunk Western Railway Co.</i>	7,958,810	1,086,227	5,708,873
<i>Central Vermont Railway.</i>	350,790	94,605	377,096
Filiales.....	297,909	Cr. 324,901	285,149
Messageries, télégraphes et autres services.....	9,205,394	5,091,298	12,961,576
Additions et améliorations au matériel (Canada).....	5,977,779	4,015,992	6,006,106
Matériel désaffecté.....	3,771,980	Cr. 4,955,201	Cr. 5,515,772
	35,872,059	16,579,612	54,702,823
<i>Moins—Partie des projets inclus dans les prévisions ci-dessus qui ne seront pas terminés à la fin de l'année.</i>	5,000,000	.....	17,400,000
Total des additions et améliorations.....	30,872,059	16,579,612	37,302,823
NOUVEAU MATÉRIEL (Détails à la page 4)—			
	Prévisions pour 1950	Débourssés en 1950	
<i>Programme de 1950—</i>			
Matériel productif de recettes.....	34,751,400	\$18,076,572	
Moins les Séries "V" du Trust.....	26,000,000	13,500,000	
	8,751,400	4,576,572	
Matériel divers.....	1,947,030	1,811,013	
	\$10,698,430	\$ 6,387,675	10,698,430 6,387,675
<i>Programme de 1951—</i>			
Matériel productif de recettes.....		\$54,868,280	
Moins les Séries "W" du Trust proposées.		41,000,000	
		13,868,280	
Matériel divers.....		1,853,897	
		\$15,722,177	15,722,177
Total—Nouveau matériel.....	10,698,430	6,387,675	15,722,177
DÉPENSES FINANÇÉES EN VERTU DES ÉMISSIONS TRUST DU MATÉRIEL—			
<i>Émissions Trust—</i>			
Séries "U".....		14,975,105	
Séries "W" du Trust proposées.....			41,000,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
 ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—ANNÉE 1951

	Région de l'Atlantique	Région de Terre-Neuve	Région Centrale	Région de l'Ouest	Lignes du Grand Trunk Western	Central Vermont Railway	Autres	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—								
Rails et boulons.....	215,163	4,817	879,852	1,381,404	216,300	21,508		2,719,044
Selles d'appui et ancrés.....	286,355	141,241	1,210,935	1,460,142	133,000	69,194		3,300,867
Ballast.....	327,026	32,755	39,378	1,860	184,500	69,921		655,440
Élargissement des coupes et remblais.....		21,840		47,990		4,000		73,830
Enrochement, murs de soutènement et encoffrement en charpente.....	30,750	32,000		155,000				217,750
Fossés, drains et égouts.....	4,200		5,000	54,000	600			63,800
Cours, voies et voies d'évitement.....	576,077	74,935	1,331,746	574,292	173,700			2,730,750
Appareils de construction de chaussée.....	59,663	27,600	594,354	344,935	99,300	10,955		1,136,807
Ponts, estacades et ponceaux.....	452,845	43,768	933,766	1,148,737	156,340	39,622		2,775,078
Tunnels.....				668,455				668,455
Protection des chemins et traverses.....	225,640		604,752	21,800	111,784	35,351		999,327
Édifices, zone de la Gare Centrale, Montréal.....			10,000					10,000
Stations et abords.....	401,401	79,620	6,583,036	1,957,720	3,349,993	5,597		12,377,367
Postes d'alimentation d'eau.....	11,600	27,352	88,349	170,050	Cr. 600	606		297,357
Postes à combustible.....	197,320		830,687	1,468,545	125,888			2,622,440
Usines, remises à locomotives et machinerie.....	791,134	117,900	3,748,065	785,103	382,426	50,517		5,875,145
Bassins et quais.....				22,500	11,600			34,100
Élévateurs à grain.....			185,000	490,600				675,600
Signaux et enclenchements.....	30,660		968,770	806,718	392,271			2,198,419
Télégraphes—chemins de fer.....							1,890,153	1,890,153
Télégraphes—commerciaux.....							6,156,395	6,156,395
Terrains.....	3,000		120,000	7,000				130,000
Additions et améliorations générales et faux frais divers.....	202,731	3,100	384,032	205,254	263,209	28,000	282,911	1,369,237
Matériel de messagerie et divers.....		158,375	2,000	7,100			616,105	783,580
Filiales.....							285,149	285,149
Hôtels.....							4,016,012	4,016,012
Additions et améliorations au matériel.....					108,562	41,825	6,006,106	6,156,493
Matériel désaffecté.....							Cr 5,515,772	Cr 5,515,772
ESTIMATION TOTALE DES ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS.....	3,815,565	765,303	18,519,722	11,779,205	5,708,873	377,096	13,737,059	54,702,823
Moins partie des projets inclus dans les chiffres ci-dessus qui ne seront pas terminés le 31 décembre 1951.....								17,400,000
ESTIMATION NETTE DES ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS.....								37,302,823

84331-5

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

NOUVEAU MATÉRIEL

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—

Programme de 1951—

28	fourgons à bagages ordinaires		
5000	fourgons à marchandises		
500	wagons frigorifiques		
500	wagons fourgons à marchandises (G.T.W.)		
40	fourgons à marchandises (Terre-Neuve)		
100	wagons plates-formes (Terre-Neuve)		
20	locomotives diesel de grande ligne de 3000-3200 c.-v.		
6	locomotives diesel de grande ligne (Terre-Neuve)		
	Coût global, y compris taxe de vente et frais d'inspection.....	\$ 54,868,280	
	Moins le montant de l'émission Trust du matériel projetée.....	41,000,000	\$ 13,868,280

MATÉRIEL DIVERS—

4	chasse-neige Russell en acier pour voie simple, avec déblayeuse d'entre-voie et casse-glace		
1	grue de secours, capacité 200 tonnes, moteur diesel, automatique		
30	wagons-bascules à air, modèle Austin-Western, capacité de 30 verges cubes		
75	wagons Entreprise à trémie longitudinale, d'une capacité de 70 tonnes, pour le balastage		
1	wagon essayeur à l'échelle (G.W.T.)		
2	grues électriques diesel, automatiques, d'une capacité de 30 tonnes		
1	moteur à 16 cylindres pour unités Diesel (G.T.W.)		
1	wagon plate-forme à générateur-aimant		
1	locomotive-grue de 50 tonnes (Terre-Neuve) (à voter de nouveau)		
20	wagons-bascules à air de 16 verges cubes (Terre-Neuve) (AFE 71/260)		
17	wagons-citernes à eau (A voter de nouveau AFE 71/274)		
5	unités de matériel de manœuvre (D.W. & P.) (A voter de nouveau AFE DWP-1026)		
	Total—Matériel divers.....	\$ 1,852,897	
	GRAND TOTAL.....	\$ 15,722,177	

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ACHAT DE TITRES

	Prévisions pour 1950	Dépenses réelles en 1950	Prévisions pour 1951
	\$	\$	\$
<i>Toronto Terminals Railway—</i> Conjointement avec le Pacifique-Canadien— Additions et améliorations générales—Proportion du National-Canadien, 50 p. 100.....	100,000		
<i>Northern Alberta Railways—</i> Conjointement avec le Pacifique-Canadien— Additions et améliorations générales—Proportion du National-Canadien, 50 p. 100.....	425,000	150,000	300,000
<i>Shawinigan Falls Terminal Railway Company—</i> Conjointement avec le Pacifique-Canadien— Achat du capital-actions, d'une valeur au pair de \$300,000 —Proportion du National-Canadien, 50 p. 100.....		62,500	
<i>Chicago and Western Indiana Railroad—</i> Avances en vertu de l'entente du 1 ^{er} mars 1936.....	187,000	250,768	195,000
<i>Atlantic and St. Lawrence Railroad—</i> Achat du capital-actions.....	5,000		2,000
<i>New London Northern Railroad Company</i> Achat du capital-actions et rachat de dette consolidée.....			3,215,000
	717,000	463,268	3,712,000

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

	Prévisions réelles en 1950	Dépenses pour 1950	Prévisions pour 1951
	\$	\$	\$
BUDGET D'EXPLOITATION—			
Recettes d'exploitation.....	5,245,000	5,124,300	5,692,582
Frais d'exploitation.....	5,475,000	5,725,632	6,102,120
Déficit net d'exploitation.....	230,000	601,432	409,538
Recettes du fonds de remplacement des vaisseaux.....	120,000	133,128	125,000
Intérêt payable au compte d'obligations, 5%, 25 ans, échéance en 1955, principal \$9,400,000.....	470,000	470,000	470,000
Change sur devises des É.-U.....	49,000		
Intérêt sur billets et avances du gouvernement.....	91,000	90,463	90,462
Déficit.....	720,000	1,028,767	845,000

Le PRÉSIDENT: Je ne me propose pas de faire l'appel de chaque poste à chaque page, mais je vais faire l'appel des prévisions une page à la fois, et vous pouvez poser des questions concernant tout poste.

Page 1? Allons-nous approuver les postes figurant à cette page?

M. CARTER: Pouvons-nous poser des questions d'ordre générale relativement à la page 1?

Le PRÉSIDENT: Des questions portant sur tout poste figurant à la page 1?

M. CARTER: Voici ce à quoi je veux en venir. Je me suis enquis au début de la séance concernant les commodités pour les passagers sur les navires et vous avez dit que nous en parlerions lors de l'étude du budget. Je veux savoir maintenant et j'essaie de savoir sous quelle rubrique en particulier ce sujet figurerait.

Le PRÉSIDENT: Quelles commodités?

M. CARTER: Il s'agit effectivement de navires côtiers. A quelle étape discuterons-nous le sujet des nouveaux terminus de bateaux passeurs et des questions connexes?

M. GORDON: Sous la rubrique nouveau matériel quand nous aborderons ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter les postes figurant à la page 1?

M. POULIOT: Avant de les adopter, puis-je poser une question à M. Dingle. Monsieur Dingle, comptez-vous avoir une locomotive diesel pour le service de manœuvre dans le parc de la Rivière-du-Loup cette année?

M. DINGLE: Je ne le promettrais pas cette année, monsieur Pouliot, mais nous avons la chose nettement à l'esprit.

M. POULIOT: Comptez-vous en obtenir une au commencement de l'année prochaine?

M. DINGLE: Je dirais d'ici deux ans.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter les postes à la page 1?

Adopté.

Page 2, budget d'exploitation?

Adopté.

Page 3, nouveau matériel.

Maintenant, monsieur Carter, désirez-vous poser vos questions?

M. CARTER: Le problème auquel je songe a été présenté l'an dernier quand j'ai signalé à l'attention le service côtier. Le service côtier dans ma circonscription s'est amélioré à la fois sous le rapport de la fréquence et de la qualité sauf dans une localité qui est très mal desservie. Je parle du service de Placentia-Bay. Ce service est fourni par une vedette à moteur achetée du gouvernement de Terre-Neuve. J'ai fait plusieurs représentations à ce sujet et je veux savoir si M. Gordon peut nous dire si l'administration projette d'améliorer ce service durant l'année.

M. GORDON: Je puis vous dire, monsieur Carter, que le service côtier de Terre-Neuve a fait, en général, le sujet d'une étude approfondie de la part des employés supérieurs du National-Canadien et des hauts fonctionnaires de la Commission maritime. Tout juste avant mon départ de Montréal, j'ai reçu leur rapport préliminaire, et sur la foi de ce rapport, je serai dès mon retour en mesure de présenter au gouvernement un état des améliorations que nous recommanderions, améliorations qui, espérons-nous, comprendraient certains navires additionnels. Je n'ai pas les particularités à ce sujet car je n'ai pas encore eu le temps d'en faire part au gouvernement. Cela figurera au budget de 1951 mais dans l'intervalle, si le gouvernement approuve nos recommandations nous ferons des démarches préliminaires immédiatement, afin de ne pas perdre de temps d'ici la présentation de nos prochaines prévisions.

L'hon. M. CHEVRIER: Les prévisions de 1952?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Ce qui me cause des soucis c'est le fait que cette partie du service en particulier donne lieu à de très grands inconvénients. Les commodités sont très insuffisantes et le service laisse fort à désirer sous le rapport de la qualité. Cela constitue un sérieux inconvénient et je n'aime pas m'arrêter à penser au fait que ce service qui dure maintenant depuis un an et demi ou tout près de deux ans va continuer encore une année.

M. GORDON: Je crois devoir vous demander d'être raisonnable, monsieur Carter. Quand nous avons pris ce service à notre compte, il était déjà en vigueur depuis plus de deux ans. Nous ne dirigeons ce service que depuis une courte période. Les plans et devis de navires ne peuvent être conçus du jour au lendemain. Cela prend beaucoup de temps. Le relevé comportant les recommandations est terminé et je vous assure que nous ne perdrons pas de temps aussitôt que nous obtiendrons l'autorisation nécessaire pour aller de l'avant, mais il faut construire ces navires, et cela prend du temps.

M. CARTER: Je suis certain que M. Gordon veut être raisonnable aussi, mais j'ai signalé l'an dernier que des navires ne s'achètent pas comme on fait des emplettes au magasin du coin. De plus, je voudrais le reprendre sur un point. Ce service en particulier dont nous parlons a été institué depuis l'union. Je parle des navires à moteur *Burin*, *Clareville* et *Codroy*. Ce service n'existait pas avant l'union et il est tout à fait insuffisant.

M. GORDON: Cela est reconnu pleinement dans ce rapport. Nos employés supérieurs et la Commission maritime se sont enquis à fond de la question et il ne fait pas de doute qu'on se plaint du service que vous mentionnez, le service procuré par le navire à moteur *Burin*.

En fait, tout le service a fait le sujet d'une étude, mais les recommandations que nous formulerons au gouvernement viseront nettement à remédier à cet état de choses. J'espère, si le gouvernement approuve les recommandations et je suis un peu gêné en disant que le gouvernement approuvera et je ne puis dire moi-même si je suis disposé à recommander l'adoption du rapport parce que je ne l'ai pas étudié à fond. On me l'a remis le samedi avant ma venue ici.

Cependant, nous avons maintenant les recommandations précises des deux parties intéressées dont les fonctions consistent à étudier le service et à décider

ce qu'il convient de faire. Je vous assure par ce que j'en ai vu, me fondant sur l'examen préliminaire, en supposant que l'on donne suite à ce programme, que beaucoup des causes de griefs que vous portez à bon droit à notre attention seront éliminées.

M. CARTER: Je me le demande. Il s'écoulerait au moins un an avant que vos plans soient approuvés, puis, la construction et la mise en service de ce navire prendront au moins un an, et peut-être deux ans. Dans l'intervalle, ne serait-il pas possible, en faisant une affectation relativement faible de, disons \$20,000 ou \$30,000, d'augmenter les commodités déjà existantes sur ce navire?

M. GORDON: C'est une des choses déjà incluses dans nos recommandations, —je l'espère,—un plus grand nombre de cabines et de sièges sur ces navires. Cependant, il est très facile de parler de ces choses et très difficile d'y donner suite. Cela implique qu'il faut que nous fassions approuver nos plans par Lloyds et la division d'inspection des navires à vapeur canadiens, et je puis vous dire que le service d'inspection sur les navires de ce temps est très, très strict, et il est extrêmement difficile d'obtenir des permis et l'autorisation de répondre à une situation critique, —parce que, qu'en y répondant, nous ne pouvons forcément nous conformer aux règles rigoureuses qui ont été appliquées dernièrement aux exploitants de navires par suite des désastres survenus récemment. Incluse dans nos recommandations est une proposition à l'effet que nous soyons provisoirement autorisés à augmenter le nombre de cabines et de sièges sur les navires actuellement en service.

Il me plairait beaucoup de vous parler de nos recommandations mais je ne suis pas en mesure de le faire avant de les soumettre au gouvernement.

L'hon. M. CHEVRIER: De plus, il n'y a pas d'assurance qu'il y aura de l'acier de disponible à l'époque où les recommandations nous seront présentées.

M. CARTER: C'est ce dont je veux être certain. Je tiens à appuyer fortement sur la nécessité d'une mesure provisoire qui remédiera à la situation fâcheuse.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est précisément ce que le comité a envisagé,—une mesure provisoire en attendant la construction de nouveaux navires.

M. CARTER: Cela n'exige pas l'emploi de beaucoup d'acier, monsieur le président?

M. GORDON: Non, mais cela exige que nous fassions approuver la suspension provisoire des règlements actuels relatifs à l'inspection des navires à vapeur qui s'appliquent à ces navires en particulier. Je dois vous prévenir que cela constituera une difficulté. Je ne crois pas qu'un fonctionnaire supérieur quelconque auquel il incombe d'appliquer les règlements aille courir le risque de nous autoriser à y contrevenir. C'est un de ces éléments psychologiques auxquels vous ne pouvez échapper.

Cependant, nous entendons faire des suggestions et des propositions, mais je ne saurais dire si nous réussirons à les faire agréer par les fonctionnaires supérieurs responsables ou en définitive par le gouvernement. Nous signalerons pour le moins qu'il y a certaines mesures provisoires que l'on pourrait peut-être approuver.

M. CARTER: Cela veut-il dire que l'on refuserait d'approuver un agrandissement ou la construction d'un pont additionnel de cabines sur ces navires?

M. GORDON: Je dis que sous le régime des règlements actuels il est virtuellement impossible de toucher à un vieux navire ou d'en augmenter les commodités sans nous butter à des règlements à peu près impossibles. J'exagère peut-être la situation.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, vous n'exagérez pas. En vertu des règlements promulgués à la suite de l'enquête de la commission Kellock sur le désastre du

Noronic, il est manifeste que les navires doivent se conformer maintenant aux nouvelles conditions qui ont été déposées à la Chambre l'an dernier, et cela veut dire que toutes ces règles doivent être mises en vigueur au cours de la saison de navigation de 1951. Il y eut certains adoucissements durant la saison de navigation de 1950, en raison du fait que certains armateurs ne pouvaient les mettre tous en force. Cependant, des instructions sévères ont été données au personnel de la division d'inspection des navires de mon ministère de voir à ce que les règlements soient observés.

M. CARTER: Si nous allons nous buter à toutes ces difficultés sans la moindre assurance que nous pourrions jamais résoudre le problème à cause de la rareté d'acier et d'autres facteurs, ne serait-il pas préférable d'accepter des navires au lieu d'essayer d'en construire?

M. GORDON: Cette question a été étudiée à fond et je vous assure que rien n'a échappé à l'étude, mais ces navires sont d'une construction très particulière prévue pour répondre aux exigences du service terre-neuvien. Il est difficile de trouver un navire qui peut faire la navette entre les petites anses qui abritent vos ports de peu d'importance que vous connaissez. Je ne tiens pas à grossir exagérément les difficultés mais nous devons utiliser des navires très vieux,—quelques-uns comptant plus de 50 ans d'existence.

M. CARTER: Je le sais.

M. GORDON: Vous ne pouvez vous attendre à ce qu'un fonctionnaire supérieur responsable auquel il incombe d'imposer les règlements et de convenir sans discussion de l'agrandissement d'un navire comptant 50 ans d'existence et de dire: nous n'appliquerons pas les règlements à ce navire en particulier. C'est précisément le navire qui éveillerait ses soupçons.

M. CARTER: Je tiens à dire que personne ne demande cela, et en plus le navire dont je parle, le navire à moteur *Burin* date non pas de 50 ans mais de 15 ans seulement et il peut encore servir pour un grand nombre d'années. Cependant, il ne peut accommoder que 8 passagers.

M. GORDON: C'est exact, et c'est un navire dont nous espérons pouvoir augmenter la capacité. Nous n'avons pas lieu de craindre pouvoir nous entendre avec les autorités au sujet de ce navire en particulier. Je dis seulement que c'est un des éléments que comporte notre proposition. Nous n'épargnerons rien pour faire tenir notre recommandation à qui de droit avec le plus de célérité possible, et le programme en est rendu à l'étape où nous sommes prêts à formuler une recommandation.

M. FRASER: Excusez mon interruption, mais si vous présentez vos propositions allez-vous quand même vous conformer aux règlements de sûreté qui s'appliquent dans ce cas?

L'hon. M. CHEVRIER: Il faudrait que nous en décidions à la Division de l'inspection des navires du ministère des Transports.

M. FRASER: Et vous devriez être très prudent à ce sujet aussi.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons certainement l'intention.

M. FRASER: Et si vous recommandez que l'on entreprenne les travaux et constatez dans la suite que le navire n'est pas sûr, ce serait bien malheureux.

M. GORDON: Et même si nous recommandons l'exécution des travaux nous ne sommes pas encore certains que l'on approuvera la recommandation. Cependant, je suis certain que les travaux ne seront pas recommandés à moins qu'ils ne soient jugés suffisants, car les gens avec lesquels nous avons à faire sont les employés supérieurs du National-Canadien et du ministère des Transports.

M. FRASER: Vous avez les dispositions en matière de sûreté auxquelles vous devez vous conformer.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions?

M. CARTER: Je n'ai pas encore terminé mes observations, monsieur le président. Je voudrais préciser aussi clairement que possible qu'il existe des difficultés par rapport à ce navire en particulier, et quant au service en question puis-je conclure qu'il y a lieu d'espérer que l'on fera quelque chose? Ai-je raison?

M. GORDON: Je vais vous lire la phrase même qui traite de ce sujet: le chemin de fer a fait préparer des plans qui prévoient les commodités additionnelles,—cela veut dire la provision de cabines ou de sièges suivant le cas,—et nous essayons de faire approuver ces plans par Lloyd's et la division d'inspection des navires à vapeurs canadiens. Voilà où en sont les choses dans le moment. Nous n'avons pas encore reçu de réponse, mais la demande est à l'étude.

M. CARTER: Monsieur Gordon, alors que proposez-vous pour l'avenir? J'imagine que vous avez quelque chose à l'esprit?

M. GORDON: Je vous ai déjà dit ce que nous proposons pour l'avenir. Nous allons recommander au gouvernement un programme relativement à ces navires côtiers qui procurera, nous l'espérons, un service raisonnable et suffisant. Je ne divulgue pas trop de renseignements en disant que ce programme comprend la mise en service de nouveaux navires. Je ne puis en dire davantage personnellement parce que, franchement, ce rapport vient d'être reçu, il ne m'est parvenu que samedi dernier et il n'a pas été possible de l'étudier et de formuler encore de recommandation au gouvernement. Je n'ai pas encore eu l'occasion d'en examiner les particularités depuis samedi matin et de décider si je suis prêt à le recommander à mon conseil d'administration et au gouvernement. Vous pouvez être assuré que c'est une des premières questions auxquelles je m'attaquerai à mon retour au bureau.

M. CARTER: Voici ce que je voulais vous demander, vous n'avez pas de réserve en cas d'accident ou de situation critique?

M. GORDON: Non.

M. CARTER: Et vous avez un navire dont la construction date de 50 ans?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Et vous avez un autre navire qui est presque tout aussi vieux?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Et vous en avez un ici qui date de 38 ans?

M. GORDON: Et un autre qui compte 52 ans; et ces navires n'ont pas atteint cet âge depuis que nous les avons pris à notre compte.

M. CARTER: Cela est manifeste. J'allais dire, si vous ne pouvez obtenir d'acier et si vous ne pouvez obtenir de navires d'ici cinq ou six ans, quels sont vos plans?

M. GORDON: Personne n'a dit que nous ne pouvions obtenir d'acier. Nous signalons que nous éprouverons peut-être de la difficulté à obtenir de l'acier même si nous faisons approuver le programme. Je suis prêt à insister pour que cette entreprise soit mise dans une catégorie de haute priorité, mais je ne suis pas en mesure de savoir quel effet cette insistance produirait sur le ministre responsable et les autres autorités. Il faudrait que les autorités soient persuadées que ce service occupe un rang de priorité antérieure qui le place en tête de liste. Je ne puis vous donner de réponse à ce sujet avant que la proposition ait été soumise. Je dis, cependant, qu'il y a lieu de compter qu'on nous attribuerait à ce sujet un rang de priorité passablement élevé.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suppose qu'il y a d'autres endroits au Canada qui sont dans une situation semblable. Il y a un service de bacs transbordeurs entre Yarmouth et Boston qui a fait l'objet de quelque étude en ces derniers mois. Puis, il y a un service sur la côte ouest. Le gouvernement doit envisager l'ensemble de la situation à la lumière de toutes les circonstances.

M. CARTER: D'accord. Je ne suis pas au courant de toutes les problèmes qui se posent d'un bout à l'autre du Canada. Je connais naturellement ceux qui existent dans ma propre circonscription, et il m'incombe, à l'égard de cette circonscription, de voir à ce qu'ils soient présentés et d'insister pour qu'on y apporte une solution. Je conçois parfaitement que je ne suis pas le seul représentant d'une circonscription où il existe des besoins.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais, monsieur Carter, laissez-moi signaler que ce sont les Chemins de fer Nationaux du Canada qui sont responsables en premier lieu et surtout des services qu'ils ont pris à leur compte, et je puis vous assurer qu'ils ne cessent de me faire des représentations et au gouvernement quant aux services de Terre-Neuve, tout comme ils le font par rapport à des services ailleurs au Canada. Aussi, veuillez ne pas vous mettre en tête que la responsabilité incombe à vous uniquement, c'est une responsabilité qui incombe également au National-Canadien et au gouvernement.

M. CARTER: Je le sais, mais il existe une différence par rapport à Terre-Neuve. Avant la Confédération, c'était une responsabilité qui ressortissait au gouvernement de Terre-Neuve, et les gens là-bas ne se sont pas encore faits à l'idée que les chemins de fer Nationaux du Canada ne sont pas partie du gouvernement. Ils n'établissent pas cette distinction.

M. GORDON: Je diffère d'opinion avec vous sur ce point.

M. CARTER: Vous différez d'opinion avec moi sur ce point?

M. GORDON: Certainement; à en juger simplement par les rapports qui nous parviennent et par ce que nous avons constaté, il est évident que les gens de Terre-Neuve sont bien conscients du fait qu'ils n'ont plus à faire au gouvernement de Terre-Neuve.

M. CARTER: Je n'ai pas dit cela. Vous vous méprenez absolument sur le sens de mes paroles. J'ai dit que les gens là-bas ne distinguaient pas entre le National-Canadien et le gouvernement, qu'ils estiment encore que c'est un service du gouvernement. Ils ne confondent pas le gouvernement de Terre-Neuve avec ce gouvernement-ci.

M. GORDON: Alors, puis-je vous poser une question? Compte tenu de ce que je vous ai dit, est-il, croyez-vous, autre chose que le National-Canadien peut faire concernant ce problème en particulier?

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Il nous serait utile de savoir quoi. Je fais cette demande sérieusement. Je veux que vous me disiez s'il y a quelque chose d'autre que nous pourrions faire relativement à ce problème en particulier.

M. CARTER: Vu que j'ai signalé la chose à votre attention il y a un an, on aurait dû examiner ce navire en particulier et la proposition que vous formulez maintenant aurait dû être formulée il y a un an.

M. GORDON: Un instant. Ce service-ci est subventionné et la subvention doit être recommandée par la Commission maritime. Conséquemment, il faut que l'examen soit fait par la Commission maritime et il lui incombe de déterminer ce qui constituerait un programme convenable, et il faut du temps pour faire une analyse et une enquête convenables. Nous aurions pu prendre une décision hâtive l'an dernier, mais je puis dire que si nous l'avions prise dans le temps nous n'aurions pas recommandé autant que nous sommes prêts à

recommander aujourd'hui. Nous avons fait une analyse convenable et nous sommes maintenant en mesure d'appuyer notre demande en faveur de Terre-Neuve d'une façon beaucoup plus logique que nous l'eussions fait si nous avions agi au petit bonheur. Je sais que toutes ces choses prennent du temps et que les employés supérieurs chargés d'y voir doivent aussi s'occuper de beaucoup d'autres questions.

M. CARTER: Je comprends cela, monsieur Gordon. J'ai précisé l'an dernier que cela prend du temps, et vous ne pouvez attendre une année pour commencer à mettre les affaires en branle. Il faut agir maintenant. Dans les circonstances, il faudrait pour le moins trois ans avant que l'on donne suite à cette recommandation et que l'on mette ces navires en service. J'ai demandé l'an dernier que l'on fasse diligence en cette affaire. J'ai parcouru ma circonscription l'an dernier à bord de ce navire en particulier et je sais que les gens ont dû rester sur pied toute la nuit et dormir sur leurs valises. Certains passagers ont dû sortir et gagner le pont pour donner leur place à d'autres, et quelques-uns ont dormi sur le pont toute la nuit. Vous ne traiteriez pas des bestiaux de cette façon et je crois avoir raison de protester contre cet état de choses. Je n'estime pas qu'il y ait rien de plus urgent que cela quelle que puisse être la situation ailleurs au Canada. Je ne crois pas qu'il n'y ait rien de plus urgent.

M. GORDON: C'est une des propositions que nous formulons. Ce n'est qu'une question de procéder méthodiquement afin de connaître toutes les demandes auxquelles il faut faire face. Nous ne pouvons distinguer entre une partie du pays et une autre. Il y a des besoins pressants à Terre-Neuve et je ferais observer qu'on les a déjà étudiés d'une façon fort efficace. Je vous signalerai cette entreprise du bac transbordeur que l'on est à construire. Elle se poursuit actuellement pour les besoins de Terre-Neuve et l'on y a pourvu même quand les autorités ont refusé de mettre de l'acier en disponibilité pour d'autres parties du Canada. Je fais des efforts tout aussi énergiques pour le compte de ces gens que vous en faites.

M. CARTER: Cela incombe entièrement au gouvernement fédéral, ou au ministère des Transports ou encore aux chemins de fer Nationaux du Canada. Je suis très heureux, comme le sont tous les autres citoyens de Terre-Neuve, que nous allons avoir un nouveau transbordeur. Que nous ayons besoin d'un transbordeur aussi gros et aussi coûteux que celui que vous projetez c'est une autre affaire. Je ne critique pas cela. Quant à moi, j'estime que ce service côtier constitue une entreprise plus urgente que ce gros transbordeur que l'on est à construire présentement.

M. GORDON: Laissez-moi vous assurer que vous ne pourriez rallier toutes les opinions en Terre-Neuve sur cette question non plus.

M. CARTER: Je crois que vous les rallieriez si les citoyens connaissaient tous les faits.

M. GORDON: Je me souviens d'avoir reçu une délégation à mon bureau il y a peu de temps au sujet du transbordeur et il n'y eut certainement aucune observation de faite dans le temps pour indiquer que les délégués étaient disposés à laisser le genre de ce service que vous mentionnez prendre le pas sur le transbordeur. Laissez-moi terminer mes observations par ces mots: la responsabilité incombe aux chemins de fer Nationaux du Canada de fournir des services de transport à Terre-Neuve et ils sont tout aussi intéressés que vous à faire disparaître les causes de plaintes. Ils sont fort intéressés à obtenir le service qui mettra un terme à ces griefs. Il ne me plaît pas plus qu'à vous d'entendre ces plaintes et nous sommes tout aussi intéressés à résoudre ces difficultés. Quant à moi et pour ce qui concerne les employés supérieurs du

National-Canadien, il n'y a pas lieu d'insister auprès de nous sur la nécessité de faire exécuter quelque entreprise ou de faire mettre un programme convenable en voie d'exécution. Vous vous plaignez du retard. Je vous signale que le retard va vous être avantageux parce que, à la suite d'une étude convenable du problème, nous présenterons un programme qui sera meilleur que celui qui aurait été présenté si nous nous étions attaqué au problème au petit bonheur et avons simplement dépensé une forte somme. Nous ne pouvons presser le gouvernement de consentir au déboursement de fortes sommes à moins qu'il soit persuadé que nous faisons ces affectations avec un sens de responsabilité. Si je me rendais précipitamment auprès du gouvernement et disais: donnez-moi une certaine somme afin que nous puissions exécuter cette entreprise, le ministre me regarderait certainement et dirait vous êtes une espèce d'étourdi. Il demanderait quelle sorte d'enquête avez-vous fait et je serais réduit à dire aucune. Je n'aurais pas le courage de l'affronter à moins que je ne sache qu'il avait confiance en mes recommandations.

M. CARTER: Je ne vous blâme pas. Vous interprétez mal toute la situation. Deux ans se sont écoulés depuis l'union, et ce problème était alors déjà urgent.

Le PRÉSIDENT: Voyons, monsieur Carter, je ne veux pas être déraisonnable, mais je crois réellement que le Comité a été très patient. Vous avez présenté de solides arguments à l'appui de votre réclamation. Vous avez reçu une réponse très favorable. Pourquoi ne vous en tenez-vous pas à cela?

M. CARTER: Je suis prêt à m'en tenir à cela, mais je ne suis pas prêt à m'en tenir là quand ce malentendu persiste.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas de malentendu. Tous les membres du Comité comprennent la situation; vous la comprenez aussi, assurément.

M. CARTER: Les dernières remarques de M. Gordon sont tout l'opposé de ce que j'essayais de dire. Je ne veux pas prolonger cette discussion, mais je voudrais que la situation fût présentée sous son vrai jour.

Le PRÉSIDENT: Oui. Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Carter?

M. CARTER: Je veux poser une question concernant les services télégraphiques. La compagnie de télégraphe National-Canadien construit-elle une ligne de St-Jean à Grand-Bank?

M. GORDON: De St-Jean à Grand-Bank, avez-vous dit?

M. CARTER: Oui, la ligne actuelle est insuffisante.

M. GORDON: Je ne comprends pas très bien votre question, vous avez mentionné la ligne de St-Jean à Grand-Bank?

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Est-ce une nouvelle ligne?

M. CARTER: Oui. La ligne actuelle, celle qui relie Grand-Bank au service télégraphique principal du National-Canadien est absolument insuffisante.

M. GORDON: Je crains ne pouvoir vous donner de réponse satisfaisante à ce sujet, car il y a tant de travaux en cours d'exécution dans Terre-Neuve que je n'ai pas eu le temps de me tenir à la page. Je ne sais où les choses en sont. Nous nous occupons d'améliorer les services partout dans Terre-Neuve. Si cette question a trait à l'amélioration des installations existantes, je crois que la réponse est dans l'affirmative, mais si vous parlez d'une nouvelle ligne, je n'ai pas de renseignements à ce sujet.

M. CARTER: Tout ce que je sais c'est que le service de la ligne actuelle est tout à fait insuffisant et je me demandais si on s'en occupait. Je voulais vous demander aussi si vous avez fait quelque chose concernant la station F. M. à Grand-Bank? Il s'agit du circuit radiotéléphonique qui nous relie à St-Jean

et au monde extérieur. Je sais quelle était la situation là-bas, l'an dernier, en 1950, que vous n'aviez pas encore institué le service, et je me demandais ce qu'on entendait faire cette année.

M. GORDON: Parlez-vous maintenant du raccordement avec Red-Rock?

M. CARTER: Non, il s'agit du circuit F.M.

M. GORDON: Laissez-moi lire ce texte. Ceci répond-il à votre question? J'ai ce rapport qui se lit ainsi qu'il suit:

Aux fins de raccorder le réseau de Terre-Neuve au réseau fédéral sur la terre ferme, le National-Canadien a pris des arrangements pour des circuits entre Sydney et le poste F.M. du ministère des Transports à New-Waterford, N.-É., aussi entre la station F.M. du ministère à Table-Mountain et notre ligne de fils desservant les postes de Terre-Neuve.

M. CARTER: Cela fait peut-être partie de l'entreprise. Mais vous avez pris à votre compte du matériel que le gouvernement de Terre-Neuve avait installé avant l'union. Ce matériel était installé et prêt à être utilisé et le service télégraphique du National-Canadien l'a acquis. Cependant, le matériel n'a pas été utilisé. Je crois avoir reçu une lettre du ministre disant qu'on se proposait d'utiliser ce circuit, mais on ne l'a pas utilisé en 1950, et je me demandais si vous projetiez de l'utiliser en 1951.

M. GORDON: Je dois vous demander de donner à votre question une forme précise par rapport à un projet défini et j'essaierai de vous obtenir une réponse. Cette question de raccordements F.M. comporte plusieurs aspects, et cela devient plutôt embrouillant tant que nous ne savons pas ce dont nous parlons.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le texte à la page 3?

Adopté.

Page 4. La page 3A donne simplement les particularités.

M. THOMAS: Sous cette rubrique, monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Gordon concernant l'hôtel Macdonald à Edmonton. D'abord, quelle somme se propose-t-on d'y dépenser cette année? Peut-il indiquer au Comité quand l'hôtel sera parachevé?

M. GORDON: Vous voulez savoir quelles seront les dépenses cette année et la date où l'hôtel sera parachevé. Est-ce bien cela?

M. THOMAS: Précisément.

M. GORDON: Parlez-vous de 1950 ou de 1951?

M. THOMAS: Non. J'entends les prévisions de 1951. Avez-vous également les dépenses effectuées en 1950?

M. GORDON: Nous avons dépensé \$916,473 en 1950. Nous avons adjugé un grand nombre de contrats et nous comptons qu'ils seront à peu près tous exécutés en 1951. Avez-vous les chiffres globaux, monsieur Dingle?

Les prévisions budgétaires de 1951 concernant l'hôtel Macdonald comportent une somme totale de \$2,583,688. Or, quant à la date de paracheèvement, je ne tiens pas à me prononcer. Cependant, virtuellement tous les contrats ont été adjugés et leur exécution dépendra en grande partie de la disponibilité des matériaux et d'autres facteurs. Nous ne nous attendons pas à un retard indu.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions concernant la matière de la page 4?

M. GORDON: Je ne veux pas donner l'impression que la construction de l'hôtel sera terminée en 1951. Non. En tenant compte de tous les contrats que nous pouvons faire exécuter régulièrement en 1951 et qui sont adjugés, je crois que l'hôtel sera à peu près parachevé en 1952.

M. FRASER: Il y a une autre somme d'un million et demi de dollars sous la rubrique hôtels. Où cette somme sera-t-elle dépensée?

M. GORDON: Où cette somme sera-t-elle dépensée?

M. FRASER: Oui. Ces \$4,016,000.

M. GORDON: Le principal poste que j'ai mentionné tantôt comprend une somme d'environ un million et quart de dollars pour le compte de l'hôtel Newfoundland.

M. FRASER: Cela figurerait sous cette rubrique?

M. GORDON: Sous les hôtels, oui.

M. FRASER: Je relève \$999,000 sous la rubrique protection des passages à niveau. Dans quelle localité cette somme sera-t-elle dépensée principalement? J'entends les \$604,000 pour la région centrale. Serait-ce par hasard à Peterboro?

M. GORDON: Je peux vous obtenir ce renseignement dans quelques instants.

M. FRASER: Je l'espère. Je me demandais si ce crédit comprenait le passage à niveau entre ici et Carleton-Place. C'est un endroit très dangereux situé sur la route Trans-Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Est-ce la protection des passages à niveau dont vous parliez?

M. FRASER: Oui, la protection des passages à niveau.

M. GORDON: Carleton-Place est l'endroit que vous avez mentionné.

M. FRASER: Oui, c'est à un endroit entre Carleton-Place et Ottawa. Ce serait sur la route 17, je crois.

M. GORDON: Voici le poste. La protection des passages à niveau dans la région centrale comprend un certain nombre de postes. Je ne vois pas celui de Carleton-Place, de poste défini concernant Carleton-Place, si c'est bien ce que vous voulez savoir.

M. FRASER: Le poste ne figurerait pas sous le nom de Carleton-Place. Cela figurerait sous la route 17, la route Trans-Canada entre ici et Carleton-Place.

L'hon. M. CHEVRIER: Une demande a-t-elle été faite à la Commission?

M. FRASER: Je l'ignore.

M. GORDON: Cela n'est pas inclus dans ce budget, non.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Page 4?

Adopté.

M. MACDONNELL: Dans le trust des titres les wagons sont inscrits spécifiquement à titre de garantie. Il n'y a pas d'affectations particulières pour l'acquittement des intérêts et d'autres frais?

M. GORDON: Ils sont acquittés à même les revenus ordinaires.

M. FRASER: Ce wagon plate-forme à aimant sert-il à recueillir le métal sur la voie?

M. DINGLE: Oui, exactement. Il sert aussi à d'autres fins.

M. FRASER: C'est tout ce à quoi il sert?

M. DINGLE: C'est ce que nous appelons un wagon dit flâneur qui est muni d'un aimant.

M. FRASER: Et il sert à recueillir des objets sur la voie?

M. DINGLE: Il sert à recueillir les déchets, les rails et le reste.

M. FRASER: En utilisez-vous?

M. DINGLE: Ah! oui, depuis des années.

M. FRASER: Recueillez-vous beaucoup d'objets?

M. DINGLE: Tous les objets qui nous appartiennent.

M. FRASER: C'est ce que j'entends. Je me demandais si vous économisez beaucoup, parce qu'il y a quelques années on voyait des hommes parcourir l'emprise; des sacs à l'épaule, qui ramassaient des objets.

M. DINGLE: Nous donnons des instructions à l'effet que ces articles de rebut doivent être recueillis régulièrement.

M. KNIGHT: Le Pacifique-Canadien n'utilise pas ces wagons sur ses lignes.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Page 5?

Adopté.

"Acquisition de titres". Page 5.

M. GORDON: Oui. Relativement à l'acquisition de titres, le poste important figurant aux crédits a trait à l'achat du *New London Northern Railroad Company*. Il s'agit d'un tronçon du chemin de fer Central Vermont entre Battleboro (Vermont) et New-Haven (Connecticut). Le chemin de fer *Central Vermont* en était le locataire depuis 1891. Il s'agissait d'un bail de quatre-vingt dix-neuf ans qui nous donnait des droits de circulation sur ce chemin de fer en particulier.

Conséquemment, la *New London Northern Railroad Company* est une compagnie ferroviaire de nom seulement. Elle ne se livrait pas à l'exploitation. Son actif global se composait des voies et des installations connexes qui avaient été louées au chemin de fer *Central Vermont* en vertu d'un bail de quatre-vingt dix-neuf ans datant de 1891.

Le bail revêtait un caractère particulier en ce sens qu'il fut rédigé en 1891 alors que personne n'avait la moindre idée qu'il y aurait un impôt sur le revenu. Le bail comportait une obligation qui mettait à la charge du locataire, en plus du paiement du loyer, l'acquittement de tous les impôts. Il en est résulté que lors de l'instauration de l'impôt sur le revenu les frais d'exploitation de cette ligne en particulier ont atteint un chiffre fort élevé.

Or, nous avons décidé que si nous pouvions faire l'acquisition de cette ligne nous pourrions de cette façon éviter l'obligation d'acquitter l'impôt sur le revenu, parce que l'exploitation générale du chemin de fer *Central Vermont* se soldait par un déficit. Aussi, après avoir étudié l'économique de la situation, nous avons fait une proposition à la compagnie, puis nous avons acheté le capital-actions du chemin de fer et en avons pris possession. Et nous sommes maintenant en voie de liquider complètement ce chemin de fer en particulier. Les installations et les voies deviendront partie du chemin de fer *Central Vermont*.

Notre placement fait voir un rapport très rémunérateur en raison des économies que nous pouvons réaliser en éliminant à la fois le coût du loyer et les autres impôts que nous étions tenus d'acquitter sous le régime du bail.

M. MACDONNELL: Le capital-actions du *Central Vermont* vous appartient-il?

M. GORDON: Oui. Le *Central Vermont* est une filiale que le réseau possède entièrement.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions concernant la matière à la page 5?

M. MACDONNELL: Qu'en est-il des autres postes qui y figurent monsieur le président?

M. GORDON: Quant aux autres postes, le poste de \$100,000, je crois, s'explique de lui-même. Il s'agit du *Toronto Terminals Railway*. Nous exploitons ce chemin de fer conjointement avec le Pacifique-Canadien. Le budget de 1951 ne comporte aucun crédit à son sujet.

Quant à la somme de \$300,000 inscrite dans le budget concernant les *Northern Alberta Railways*, je ferai observer qu'ils appartiennent conjointement

au Pacifique-Canadien et au National-Canadien. Nous les finançons conjointement et nous participons aux bénéfices et soldons les déficits d'exploitation à parts égales.

Maintenant, pour ce qui regarde le *Chicago and Western Indiana Railroad*, c'est un autre chemin de fer qui est possédé conjointement par l'entremise de notre filiale le *Grand Trunk Western*. Le contrôle ressortit aux cinq compagnies qui sont propriétaires conjointes de cette compagnie en particulier. Cette somme représente nos avances sous le régime de l'accord de propriétaires, quant aux installations en particulier. Cela fait partie des installations nécessaires que la compagnie utilise, c'est un tronçon de notre *Grand Trunk Western Railroad*.

Quant à l'*Atlantic and St. Lawrence Railroad*, il ne constitue qu'un poste insignifiant.

M. MACDONNELL: Voulez-vous dire que ces avances sont faites au chapitre d'un contrat prévoyant l'achat?

M. GORDON: Non, non. C'est une ligne qui appartient à cinq chemins de fer y compris le *Grand Trunk Western Railroad*. Ce paiement en particulier vise les versements effectués au fonds d'amortissement relativement à l'échéance d'obligations en cours.

M. MACDONNELL: Et le titre de propriétaire réside dans ces cinq chemins de fer conjointement?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Et ceci constitue notre part du fonds d'amortissement?

M. GORDON: Ceci constitue notre part du fonds d'amortissement exigible quant à l'émission en particulier, une émission à 4½ p. 100 remboursable en 1926.

M. MACDONNELL: Quelle est la somme?

M. GORDON: \$13,747,000 le 31 décembre 1950.

M. MACDONNELL: Relativement au *Toronto Terminals Railway*, ce premier poste de \$100,000 figurant au budget—

M. GORDON: Cela se trouve dans le budget de 1950.

M. MACDONNELL: Oui. Vous avez inscrit \$100,000 au budget, mais vous n'en avez rien dépensé.

M. GORDON: Oui, nous n'avons pas utilisé cette somme.

M. MACDONNELL: Faites-vous cela souvent?

M. GORDON: Il y a plusieurs postes que nous inscrivons au budget et nous constatons que nous avons dépensé moins ou même n'avons pas dépensé la somme dans certains cas.

M. MACDONNELL: Je puis comprendre que cela arrive dans le cas d'une transaction importante, mais dans ce cas-ci il s'agit d'un poste défini et spécial. Pourquoi cela arriverait-il dans ce cas-ci?

M. GORDON: Je ne le sais. En fait, le crédit de \$100,000 fut voté à titre de poste pour dépenses imprévues. On n'a pas affecté la somme à un projet spécifique quelconque. Nous ne l'avons pas utilisée effectivement pour une entreprise quelconque.

M. MACDONNELL: Diriez-vous que le crédit ne fut pas voté pour un projet en particulier?

M. GORDON: Le crédit a été voté à titre de dépenses imprévues pour le compte d'un projet particulier.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. FULTON: J'apprécie le fait que M. Gordon assiste aux délibérations du Comité et aussi que c'est la troisième journée qu'il siège en cette enceinte, mais je n'ai pas d'excuses à faire de m'adresser de nouveau à M. Gordon pour

n'avoir pas de crédit quelconque dans son budget ou pour n'être pas intéressé à l'acquisition d'un pipe-line. J'ai réfléchi sur ce que M. Gordon m'a dit hier. Cette circonstance marque probablement la dernière occasion que nous aurons de discuter ce budget de 1951.

Le fait que ce réseau,—et j'ose dire que le Pacifique-Canadien prend la même attitude,—n'est pas plus intéressé à acquérir une part de propriétaire dans un pipe-line me donne beaucoup de souci. Je ne relève rien dans le budget qui confirme ce que M. Gordon a dit hier, qu'un pipe-line n'était pas une entreprise qui intéressait le chemin de fer.

Relativement à ce que vous avez dit quant à la difficulté qu'une compagnie ferroviaire éprouverait à exploiter une compagnie de pipe-line, j'ai consulté les bilans des compagnies des États-Unis qui s'occupent du transport du pétrole par voie de pipe-lines, et j'en ai conclu que c'est une entreprise fort profitable. Aussi, je répète ce que j'ai dit hier. Vous dirigez une entreprise de transport. Vous transportez à l'heure actuelle du pétrole entre autres marchandises.

Or, les compagnies vont transporter du pétrole. Elles auront le droit exclusif de le transporter si les chemins de fer, qui constituent les grands voituriers de ce pays, ne s'intéressent pas à la chose. Je le répète, je ne suis pas satisfait de voir la compagnie de chemin de fer se désintéresser de la possibilité d'entrer dans le domaine du transport par voie des pipe-lines, sans protester.

Le PRÉSIDENT: La protestation a été notée, monsieur Fulton.

M. FULTON: Non, je veux entendre M. Gordon nous faire d'autres observations à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Il a déjà donné une réponse complète. S'il veut faire d'autres observations, c'est parfait, mais je crois que vous avez exprimé votre point de vue pleinement et la réponse a été nette et précise. Vous n'avez pas cité de chemin de fer des États-Unis où par exemple, il y a plusieurs pipe-lines, vous n'avez pas dit que quelques-uns d'entre eux étaient possédés et exploités par des compagnies ferroviaires.

Il y a la question de l'approvisionnement de l'huile pour le pipe-line et quelle assurance aurions-nous si les Chemins de fer Nationaux du Canada construisaient des pipe-lines à moins que nous n'ayons les champs pétrolifères pour alimenter les pipe-lines; quelle assurance ont-ils que les pipe-lines seront utilisés?

M. FULTON: Si on veut bien me le permettre, je vais répondre à votre question en divisant ma réponse en deux parties. D'abord, je n'estime pas que nous soyons régis parce qu'ils font aux États-Unis, et deuxièmement, d'après les témoignages rendus l'autre jour au Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, la compagnie qui va construire les pipe-lines ne possède pas ses propres champs pétrolifères.

Le PRÉSIDENT: N'y a-t-il pas chevauchement des actionnaires ou des conseils d'administration?

M. FULTON: C'est ce qu'ils nous ont dit.

M. GORDON: Relativement à quelle compagnie?

M. FULTON: La *Trans-Mountain Company* qui se propose de construire un pipe-line d'Edmonton à la côte du Pacifique, par voie de la passe de Yellowhead, tout à côté de votre ligne principale sauf pour une déviation de Kamloops à Hope sur la côte du Pacifique.

M. GORDON: Et la compagnie va exécuter ce projet sans arrangements quelconques avec les compagnies pétrolières au sujet du transport de leur pétrole?

M. FULTON: Les dirigeants nous ont dit qu'ils ont approché les compagnies pétrolières, mais que ces dernières ne s'étaient pas engagées à faire transporter le pétrole par leurs pipe-lines.

M. GORDON: Je ne crois pas pouvoir ajouter beaucoup à la déclaration que j'ai faite hier. Je dois me contenter de répéter que cette question de savoir si les Chemins de fer Nationaux peuvent se lancer dans cette entreprise des pipe-lines pour le transport de l'huile à cette étape a été étudiée sérieusement par nos employés supérieurs et examinée avec soin par moi-même. Nous qui sommes chargés de l'administration ne tenons pas à recommander de telles dépenses en immobilisations par le gouvernement pour le compte des Chemins de fer Nationaux du Canada. Ce qui reste du commerce ne nous dispose pas, après une analyse de l'économique du projet, à formuler de proposition au gouvernement. C'est le conseil que nous avons donné au gouvernement et nous nous en tenons à cela.

Or, vous pouvez dire que si nous étions entrés dans ce domaine aux toutes premières étapes, les avantages d'une entreprise auraient peut-être compensé ceux de l'autre, mais pour autant que nous pouvons juger, la construction d'un pipe-line jusqu'au littoral occidental à l'heure actuelle ne constitue pas le genre d'entreprise que je serais prêt à recommander au gouvernement.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je ajouter à ces observations, monsieur le président, que même si les Chemins de fer Nationaux du Canada avaient recommandé une telle proposition au gouvernement, je doute fort que le gouvernement l'eût étudiée sérieusement à cause des capitaux énormes requis à cette époque, et aussi parce que nous estimons qu'il y a beaucoup de choses plus importantes à l'heure actuelle sous forme de matériel, comme le président l'a déjà signalé, requis par les Chemins de fer Nationaux du Canada, que la construction d'un pipe-line.

M. FULTON: Puisque le ministre a fait cette remarque je puis dire au sujet de la vaste somme de capitaux requise qu'on n'a pas hésité à voter 65 millions l'autre jour pour une autre fin. Quant à la réponse de M. Gordon que le réseau ne tiendrait pas à se lancer dans une telle entreprise à cette étape, je tiens à dire qu'il n'y a qu'un pipe-line de quelque importance qui est en voie d'être construit à l'heure actuelle, et c'est le pipe-line interprovincial d'Edmonton à Superior, Wisconsin. Aussi, il me semble que le champ est loin d'être épuisé, particulièrement si on tient compte des découvertes en Alberta.

Quoi qu'il en soit, il existe une divergence absolue de vues sur cette question, mais je tiens à profiter de cette occasion pour jouer en quelque sorte, si vous le voulez, mon va-tout en l'occurrence, et exprimer mes regrets que le président et les administrateurs des Chemins de fer Nationaux du Canada en soient venus à cette décision que j'estime malheureuse du point de vue du réseau de l'économie du pays.

M. GORDON: Je suis prêt à subir les conséquences de ce jugement, monsieur Fulton.

Le PRÉSIDENT: Nous avons terminé l'étude du budget des Chemins de fer Nationaux du Canada. Aussi, je déclare le rapport des Chemins de fer Nationaux du Canada adopté.

M. FULTON: Non, monsieur le président. Je voudrais poser une question à M. Gordon concernant le rapport. Vous nous avez dit, l'an dernier, monsieur Gordon, et je me reporte à la page 28 du fascicule n° 3 du rapport du Comité l'an dernier, que vous entrepreniez,—je vais lire vos remarques:

Je puis vous dire que j'ai en vue une étude approfondie de l'exploitation de ces filiales pour m'assurer que nous sommes à la page avec nos conceptions et pour voir s'il y aurait moyen de laisser tomber une compagnie quelconque. Nous surveillons la question de près, mais j'ai l'intention de m'en occuper en particulier alors que la direction entreprend une revue générale de la situation.

Nous discutons dans le temps l'exploitation de quelques-unes de vos filiales, et je me souviens particulièrement de l'élévateur à la tête des Lacs et d'un ou de deux autres dont l'exploitation, a-t-on rapporté, n'était pas profitable. Je me demande si vous pouvez nous dire si votre revue a abouti à un abandon ou s'il a été décidé d'engager d'autres capitaux dans ces entreprises dans l'attente qu'elles deviendraient profitables.

M. GORDON: La revue a été entreprise, mais nous ne l'avons pas encore terminée. Elle se poursuit toujours. Vous avez mentionné en particulier l'exploitation des élévateurs. Nous avons réussi à conclure des ententes très satisfaisantes quant à la location qui ont banni de mon esprit le souci que ce n'était pas une entreprise profitable. Cela a fait suite dans un certain sens à la revue, mais franchement je n'ai pas eu assez de temps pour faire le genre d'analyse que je comptais faire l'an dernier. J'ai sur mon pupitre une série de rapports comportant une analyse de ces différentes compagnies, et il va falloir que je les étudie un par un et me prononce à leur sujet, mais je ne suis pas en mesure de faire un rapport sur l'état de la question à cette étape.

M. FULTON: Nous pouvons peut-être compter avoir ce rapport l'an prochain?

M. GORDON: Je compte avoir des précisions l'an prochain et pouvoir donner quelque appréciation plus détaillée du pour et du contre de ces compagnies en particulier que nous avons mentionnées. Je tiens à dire que nous avons un très grand nombre d'exploitations en cours que nous sommes à examiner par rapport à la concurrence routière et à la possibilité de conclure des accords coopératifs. Tout cela fait partie de la revue, mais il est difficile de s'attaquer à un problème particulier à l'heure actuelle, parce que toutes ces choses sont sujettes à des vicissitudes. Je n'ai pas de décision définitive à communiquer maintenant.

M. MACDONNELL: Je voudrais poser une ou deux questions à M. Gordon relativement au rapport du vérificateur. Il y a une assez longue mention au sujet de la dépréciation et de l'entretien. Il y a une allusion à divers taux et genres de dépréciation différents qui sont appliqués. Voici quelle est ma question: M. Gordon est-il satisfait que la dépréciation imputée est tout à fait conforme à la norme qu'il juge satisfaisante sur la foi de son expérience dans le monde des affaires? En d'autres termes, agissons-nous comme des administrateurs prudents en matière de dépréciation ou bien nous contentons-nous de faire le mieux que nous pouvons?

M. GORDON: Non, nous agissons comme des administrateurs prudents. Nous suivons à peu près,—en fait, nous suivons la même méthode de dépréciation que les grands chemins de fer des États-Unis. Il existe naturellement, je suppose que vous songez au dilemme posé à toute entreprise, le dilemme constitué par le fait que la valeur de remplacement du matériel tend à dépasser la dépréciation, mais je suis loin d'être persuadé que cette situation devrait nous faire changer d'attitude quant au taux de dépréciation qu'il convient d'établir, car en agissant de cette façon, nous nous trouverions à inscrire dans les livres une opinion sur le niveau des prix. Ce qu'il convient le mieux de faire c'est de déterminer quelle doit être la pratique comptable du point de vue de la dépréciation et de s'y conformer, puis de s'adapter à la situation créée par le niveau des prix en constituant des réserves spéciales.

M. MACDONNELL: M. Gordon dit que nous agissons prudemment et en conformité des normes d'autres chemins de fer de cette catégorie.

M. GORDON: Absolument, oui.

M. MACDONNELL: M. Gordon a mentionné il y a un instant le problème du trafic routier. La question est-elle pertinente ou bien M. Gordon estime-t-il qu'il existe un problème? J'en conclus que le temps n'est peut-être pas opportun pour discuter ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Nous avons déjà discuté le sujet, mais je suis certain que M. Gordon n'aurait pas d'objections à répéter ses observations.

M. MACDONNELL: Je n'insisterai pas.

M. FULTON: J'allais dire, monsieur le président, que l'avant-dernier paragraphe de la lettre de présentation a été écrit avant le dépôt du rapport de la Commission royale des transports, et qu'il renferme ces mots relativement à la concurrence routière:

et on espère que le rapport de la Commission royale contribuera sensiblement à cette fin.

Or, je dirais, si j'ose exprimer une autre opinion que la seule partie du rapport de la Commission royale qui, entre toutes les autres traite le problème avec ménagement, fut la partie qui portait sur la concurrence entre le transport routier et les chemins de fer.

M. GORDON: Si je puis faire une observation, cela tient au fait que la Commission royale n'était pas revêtue de l'autorité de s'en occuper, parce que c'était une commission fédérale et ce sujet n'entraît pas dans ses attributions. Elle a fait cette déclaration dans son propre rapport qui a mentionné le problème aussi en disant qu'elle n'était pas en mesure de formuler des recommandations formelles, parce que le problème porte sur des questions qui ressortissent à la juridiction provinciale.

M. FULTON: Vous venez de répondre effectivement à une partie de ma question et je vous en suis reconnaissant. J'allais dire que vu que votre rapport a été rédigé avant que le rapport de la Commission royale fut déposé, en votre qualité d'homme habitué à débattre des questions, avez-vous d'autres observations à faire à la lumière du rapport de la Commission royale sur ce problème?

M. GORDON: J'ai dit ici hier et publiquement tout dernièrement, qu'à mon avis, le problème du rapport entre le trafic routier et le trafic ferroviaire constitue le problème important des chemins de fer aujourd'hui. Cela ne fait pas de doute. Quant aux méthodes à employer pour le résoudre, mes opinions sont bien moins nettement arrêtées, mais j'ai dit hier et je répète qu'une des premières tâches qu'il nous incombe d'accomplir c'est d'établir les faits. Il y a une grande pénurie de faits, de données statistiques et de renseignements de toutes sortes quant au mode de concurrence que nous subissons et aux méthodes qu'il faut employer pour y faire face.

Or, et je répète encore, nous avons commencé dans notre propre organisme en faisant faire une étude spécifique de la question par des employés supérieurs dans la mesure où nous pouvons approfondir le sujet. Nous avons aussi nommé un économiste des transports au sein de l'association des chemins de fer dans l'espoir et l'attente qu'il pourra recueillir pour nous le genre de renseignements nécessaires pour s'attaquer à ce problème.

A mon avis, l'erreur commise en matière du réseau consiste à n'avoir pas exécuté, au cours des années, une étude et un examen approfondis de cette difficulté, à mesure qu'elle s'aggravait. Tout ce que je peux faire, c'est de m'attaquer à elle dans l'état où je l'ai trouvée. J'estime personnellement qu'il m'est très nécessaire de me procurer des faits, avant de pouvoir procéder à présenter des propositions relatives aux genres de mesures qui corrigeraient la situation ou du moins y contribueraient. Je crois que c'est précisément là le désavantage dont souffrait la Commission royale: elle n'avait pas les faits requis et, de plus, ne pouvait se les procurer.

M. MACDONNELL: Je n'ai plus qu'une question à poser. Vu les termes très vifs employés par M. Gordon, avant d'abandonner ce sujet, je vous demanderai, monsieur le président, (et peut-être le ministre aimerait-il dire quelque chose), s'il existe quelque proposition utile que le Comité peut présenter sur un sujet dont l'importance est énorme? Nous sommes tous plus ou moins au courant des difficultés légales et des empêchements ou des désavantages avec lesquels la Commission Turgeon était aux prises lors de ses séances.

Je suppose sans doute que le Comité réuni ce soir n'est pas tout à fait semblable à la Commission, par son mandat s'entend, mais avant que nous adoptions le rapport, je demanderai s'il y a quelque déclaration profitable que nous puissions faire, quelque conseil que nous puissions présenter, s'il y a lieu de consigner la déclaration bien marquée que M. Gordon vient de faire ou de la transmettre. Ou bien, estimez-vous, monsieur le président, que les avis exprimés constituent tout ce que nous pouvons faire?

L'hon. M. CHEVRIER: Je poserai à M. Macdonnell une question qu'il ne prendra pas en mauvaise part, je l'espère. Seriez-vous disposé à approuver une modification à la Loi des chemins de fer qui réglerait le transport routier, qu'il s'agisse de transport international ou interprovincial?

M. MACDONNELL: Je crois qu'il me faut considérer votre question comme s'il s'agissait d'une demande d'interpellation.

M. FULTON: Nous dirons exactement comme les ministres le diraient que nous n'avons pas eu le temps d'examiner toutes les implications de la demande.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous voulez savoir de quelle utilité vous pouvez être et je vous demande si vous seriez disposé ou non à appuyer la modification dont je parle et qui réglerait la difficulté exposée par M. Gordon.

M. FULTON: M. Gordon n'a pas conseillé de rédiger cette modification.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, mais la Commission royale l'a réellement fait et je demande à M. Fulton s'il serait disposé à approuver et à appuyer un amendement de ce genre.

M. FULTON: J'aimerais que vous me disiez tout d'abord votre avis.

L'hon. M. CHEVRIER: Je comprends.

M. FRASER: Le ministre n'a-t-il pas proposé la chose, une fois, au cours de l'un de ses discours?

L'hon. M. CHEVRIER: Peut-être, oui, et je suis allé beaucoup plus loin que cela.

M. FRASER: Je crois que oui.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est pourquoi ma question s'adresse à vous trois, messieurs. Je devrais peut-être m'adresser aussi à M. McLure et...

M. FULTON: Pas du tout, mais que faut-il faire maintenant? Voilà très précisément quelle est la question, voilà la difficulté. La seule solution consiste-t-elle à faire relever d'une Commission des transports agrandie, les entreprises de transport routier, ou du moins certaines catégories d'entre elles?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est là une des manières de résoudre la difficulté, mais c'est s'attaquer seulement à une petite partie du problème. L'autre partie, la plus grosse, c'est de réglementer le transport provincial, qui n'est pas du tout du ressort du gouvernement fédéral.

M. FULTON: Mais procédons avec ordre. Avant de passer à la réglementation provinciale, quels avantages ou désavantages y a-t-il à faire relever les entreprises de transport routier interprovincial d'un organisme central, de la Commission des transports? Il se peut que la question, posée ainsi, vous permette de sortir facilement de la difficulté quand il vous plaira. A-t-on étudié cette question, à la suite du rapport de la Commission royale?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, j'ai dit pourquoi l'autre soir.

M. FULTON: On n'a pas encore eu le temps de l'étudier?

L'hon. M. CHEVRIER: Parfaitement.

M. FULTON: Nous pourrions, je crois, réserver ce point pour la prochaine réunion du Comité.

M. GEORGE: Monsieur le président, notre mandat actuel nous permet-il de discuter le rapport de la Commission Turgeon?

L'hon. M. CHEVRIER: Discuter quoi?

M. GEORGE: L'étude du rapport de la Commission Turgeon fait-elle partie de notre mandat?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, elle n'en fait pas partie.

M. GEORGE: Nous sommes pourtant en train de l'étudier.

L'hon. M. CHEVRIER: Je sais et nous avons délibéré sur ce rapport à la Chambre pendant deux jours, mais je ne voulais pas avoir pour règle d'empêcher les membres du Comité de discuter tout point qu'il leur plaisait de discuter. Assurément, sur la question qui vient d'être posée, je ne peux ajouter rien d'utile à ce que j'ai dit, car j'ignore quelles décisions seront prises sur cette partie du rapport.

M. MACDONNELL: Pour ma part, j'estime avoir reçu des réponses satisfaisantes.

M. FRASER: La raison pour laquelle je n'ai posé aucune question, c'est que je savais qu'en poser une aurait été contraire aux règles.

Le PRÉSIDENT: Sur la proposition de M. McCulloch, le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada et le budget des mêmes sont-ils adoptés? Adoptés.

Abordons maintenant le rapport de la *Canadian National Steamships Limited*. Le Comité est-il d'accord de se passer de la lecture du rapport par M. Gordon et avons-nous le droit de le consigner sans autre lecture au compte rendu?

M. FULTON: Quel rapport?

Le PRÉSIDENT: Celui de la *Canadian National Steamship Limited*. M. McCulloch propose de le consigner au compte rendu sans que lecture en soit donnée.

M. FULTON: Je ne suis pas d'accord, je m'y oppose. Si M. Gordon a la voix fatiguée, l'un des hauts employés du National-Canadien pourrait en donner lecture. Il est fort court.

M. GORDON:

Montréal, le 10 mars 1951.

A l'honorable LIONEL CHEVRIER, C.R., DÉPUTÉ,
Ministre des Transports,
OTTAWA.

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre ici le rapport de l'exploitation de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, pour l'exercice 1951.

Par comparaison avec l'année précédente, les résultats de l'exploitation s'établissent ainsi:

	1950	1949	Diminution	
Recettes d'exploitation	\$5,124,200	\$6,595,007	\$1,470,807	22.3%
Frais d'exploitation	5,725,632	6,582,608	856,976	13.0%
Perte d'exploitation	\$ 601,432			
Bénéfice d'exploitation	—	\$ 12,399	\$ 613,831	

Le fret a contribué \$3,812,587 de recettes, une diminution de 26·2 p. 100 due à une substantielle réduction des taux sur le sucre et la farine qui constituent le gros de nos cargaisons et à une réduction de 51,692 tonnes, soit 15·6 p. 100 dans le volume du trafic transporté.

La réduction de 17·6 p. 100 dans le tonnage dirigé vers le sud reflète la diminution des exportations canadiennes aux Antilles, à la suite des restrictions sur les achats en dollars. Le tonnage dirigé vers le nord a diminué de 14·6 p. 100, en partie à cause de la réduction des importations de sucre. Les réductions dans les taux de fret étaient nécessaires pour protéger le trafic contre une concurrence plus âpre et en particulier celle des vaisseaux battant pavillons étrangers.

Des conditions défavorables aux nolisements ont réduit de \$112,189 ou de 31 p. 100 les recettes provenant de cette source.

Les recettes du service des passagers accusent une légère augmentation, malgré des taux réduits et une plus forte concurrence de la part des lignes aériennes, tant sur les plus longs parcours que sur les parcours entre les îles. En septembre 1950 a été conclue une entente avec les Lignes aériennes Trans-Canada par laquelle les passagers voyageant entre le Canada et les Antilles bénéficient de taux d'aller et retour en utilisant l'avion dans un sens et le paquebot dans l'autre. Cette entente devrait valoir plus de trafic aux deux compagnies au cours de 1951.

La réduction de 13 p. 100 dans les frais d'exploitation reflète le plus petit volume de trafic transporté et le nombre de voyages complets, qui a été réduit de 65 en 1949 à 63 en 1950. Les frais d'exploitation ont aussi été affectés défavorablement par le coût de manutention beaucoup plus élevé dans les ports des Antilles et par la hausse du prix des denrées consommées sur nos bateaux.

L'état des revenus, page 8, accuse un déficit de \$1,028,767, après paiement des intérêts sur des obligations et sur les avances de l'État.

Le volume du fret prévu pour 1950 offre des perspectives plus encourageantes à cause surtout du relâchement des restrictions sur les importations payées en dollars, relâchement prévu en vertu du "plan de libération commerciale" entré en vigueur le 1^{er} janvier 1951.

Une étude approfondie des relations commerciales entre le Canada et les Antilles britanniques est en voie d'exécution. Elle porte surtout sur la situation financière des services de navigation de la Compagnie. En attendant les résultats de cette enquête, il est difficile de se prononcer avec exactitude sur l'avenir de l'exploitation de la Compagnie.

Aucun changement n'a été apporté à la flotte, qui se compose des vaisseaux suivants:

	Jauge brute	Tonnage réel
"Lady Nelson".....Fret et passagers	7,830	6,410
"Lady Rodney".....Fret et passagers	8,252	4,665
"Canadian Challenger".....Moteurs Diesel et frigorifique	6,745	7,460
"Canadian Constructor".....Moteurs Diesel et frigorifique	6,745	7,460
"Canadian Cruiser".....Moteurs Diesel et frigorifique	6,745	7,460
"Canadian Conqueror".....Sans frigorifique	2,930	4,532
"Canadian Highlander".....Sans frigorifique	2,966	4,532
"Canadian Leader".....Sans frigorifique	2,930	4,532
"Canadian Observer".....Sans frigorifique	2,967	4,532
"Canadian Victor".....Sans frigorifique	2,963	4,532
	<hr/> 51,073	<hr/> 56,115

Un malheureux accident s'est produit le 23 juin dernier quand le "Canadian Constructor" s'est échoué sur la côte est de la Grenade et que sa coque et sa cargaison ont été endommagées. Le vaisseau a été remis à flot et, après des réparations temporaires exécutées à la Grenade, a pu reprendre son service régulier le 10 novembre. Les circonstances de l'accident ont donné lieu à une enquête approfondie. Le coût des réparations et des dépenses connexes, a été imputé sur le compte du fonds d'assurance contre les pertes.

A la fin de l'année, le reliquat du fonds de remplacement des vaisseaux était de \$4,313,638 et celui du fonds d'assurance contre les pertes, de \$1,772,458.

Au cours de l'année, les relations entre la Compagnie et ses employés ont été fort harmonieuses et le conseil d'administration remercie ici les employés de leurs bons et loyaux services.

Pour le conseil d'administration,

le président,

D. GORDON.

BILAN D'ENSEMBLE

AU 31 DÉCEMBRE 1950

ACTIF

IMMOBILISATIONS:		
Vaisseaux.....	\$9,844,445	
Moins dépréciation.....	5,208,083	
	\$4,636,362	
Fonds de remplacement des vaisseaux.....	4,313,638	\$ 8,950,000
DISPONIBILITÉS:		
Espèces en banque.....	\$713,418	
Dépôts spéciaux.....	4,850	\$ 718,268
Comptes à recevoir.....	83,441	
Soldes de fret, passagers et agences.....	100,627	
Solde dû par l'État au compte déficit.....	362,421	
Inventaires.....	23,178	
Avances aux capitaines, matelots, etc.....	30,320	
Dû à même le fonds d'assurance et de remplace- ment.....	72,835	
		1,391,090
DÉBITS EN SUSPENS.....		116,047
FONDS D'ASSURANCE.....		1,772,458
ESCOMPTE SUR CAPITAL-ACTIONS.....		40,000
		<u>\$12,269,595</u>

PASSIF

CAPITAL-ACTIONS:		
Autorisé et émis: 400 actions à \$100 chacune.....		\$ 40,000
DETTES CONSOLIDÉES:		
Obligations-Or, 5%, 25 ans, garanties par l'État, échéance le 1er mars 1955.....		9,400,000
AVANCES DE L'ÉTAT.....		3,618,505
EXIGIBILITÉS:		
Comptes à payer.....	\$718,849	
Arriérés d'intérêts.....	4,850	
Intérêts courus mais non échus.....	156,667	
Passages payés d'avance.....	176,771	1,057,137
RÉSERVE POUR ASSURANCE.....		1,772,458
PROFITS ET PERTES—Déficit.....		3,618,505
		<u>\$12,269,595</u>

NOTE:—Une réserve a été faite pour les pensions en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935 du C.N.R., mais non pour celles conditionnellement prévues.

T. H. COOPER,
Vice-président et contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, et des compagnies subsidiaires pour l'exercice terminé le 31 décembre 1950. Nous certifions qu'à notre avis le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation de la compagnie des Steamships au 31 décembre 1950, et que l'état des revenus et le compte de profits et pertes relatifs audit bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1950, sont dressés correctement. Nous faisons rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

Le 10 mars 1951.

ÉTAT DES REVENUS

RECETTES D'EXPLOITATION:	1950	1949
Fret	\$3,812,587	\$5,172,073
Passagers	911,352	904,213
Diverses	45,684	55,760
Subventions	103,031	99,224
Affrètement	251,546	363,734
Total	<u>\$5,124,200</u>	<u>\$6,595,007</u>
FRAIS D'EXPLOITATION:		
Comptes de voyages	\$4,985,802	\$5,763,667
Frais de désarmement pour réparations	52,027	34,834
Dépréciation des navires	371,699	492,222
Frais de gérance et de bureaux	226,096	229,950
Pensions	25,116	6,272
Divers	64,892	55,663
Total	<u>\$5,725,632</u>	<u>\$6,582,608</u>
Bénéfice ou perte d'exploitation	<u>\$ 601,432</u>	<u>\$ 12,399</u>
Revenus du fonds de remplacement des navires	<u>\$ 133,127</u>	<u>\$ 104,514</u>
Intérêts sur obligations entre les mains du public	470,000	470,000
Intérêts sur avances de l'Etat	90,462	90,961
Change, fonds publics des É.-U.	—	16,450
Déficit de revenus	<u>\$1,028,767</u>	<u>\$ 460,498</u>

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

au 31 décembre 1950

Solde au 31 décembre 1949—Déficit	\$3,618,505
L'Etat a pris à sa charge le déficit de revenus de l'année	<u> </u>
Solde au 31 décembre 1950—Déficit	<u>\$3,618,505</u>

M. FRASER: J'ai une question à poser, monsieur le président. Les équipages de ces navires subissent-ils un examen serré, comme celui qu'on va faire subir aux marins des navires des Grands lacs?

M. GORDON: Nous n'avons pris jusqu'ici aucune mesure concordant avec celle prise à l'égard de ces marins, mais je peux dire que la plupart de nos employés sont depuis longtemps au service de la compagnie.

M. FRASER: Je le comprends.

M. GORDON: Nous n'avons pris aucune mesure déterminée jusqu'ici.

M. CAVERS: Quel a été le jugement du tribunal d'enquête, sur les circonstances dans lesquelles s'est produit l'accident?

M. GORDON: Aux termes généraux de son prononcé, le capitaine et l'un des officiers, j'oublie si c'est le lieutenant ou le second lieutenant, qui étaient de service au moment de l'accident, en ont été tenus solidairement responsables pour cause de négligence: par suite de leur inattention, le navire suivait une fausse route et ils n'avaient pas pris toutes les précautions voulues en matière de navigation.

M. FRASER: Quelles sanctions a-t-on prises à la suite de ce jugement?

M. GORDON: Le capitaine a été cassé au grade; quant à l'officier, je me souviens maintenant que c'était un lieutenant.

Je cherche quel est l'emploi qui fut offert au capitaine rétrogradé. Je crois que c'était un emploi de second sur un de nos navires, mais il refusa de l'accepter. Il fut décidé en outre que le capitaine et le lieutenant solidairement responsables ne serviraient pas ensemble sur le même vaisseau.

Voici le passage que je cherchais: "Le capitaine... refusa d'accepter d'être rétrogradé à l'emploi de second sur un de nos cargos et déclara son intention de démissionner et de chercher une position ailleurs."

(Déclaration sans caractère officiel.)

M. FRASER: J'ai une question à vous poser sur l'alinéa suivant de la page 5: "Une étude approfondie des relations commerciales entre le Canada et les Antilles britanniques est en voie d'exécution. Elle porte surtout sur la situation financière des services de navigation de la Compagnie. En attendant les résultats de cette enquête, il est difficile de se prononcer avec exactitude sur l'avenir de l'exploitation de la Compagnie."

M. GORDON: L'ensemble de ce sujet est très compliqué et fait actuellement l'objet d'une étude.

M. FRASER: Mais cette étude est en train de donner quelques résultats?

M. GORDON: Oui, mais je ne sais pas au juste à quel point. Je prends continuellement des notes dans mon agenda sur les progrès accomplis, et l'on m'a dit qu'un rapport sera rédigé sous peu.

M. FULTON: L'année dernière, monsieur Gordon, vous avez exposé une prévision très exacte.

Le PRÉSIDENT: Qu'avez-vous dit?

M. FULTON: Vous avez dit, selon la page 45 du fascicule n° 4: "Pour ce qui est du trafic des passagers, on ne compte pas que 1950 sera une année aussi prospère que 1949". Excusez-moi, monsieur le président, je n'avais pas l'intention de railler, mais la lecture du compte rendu des délibérations du Comité de l'an dernier m'avait fait croire que M. Gordon avait bien prévu que les résultats de l'exploitation dans l'année considérée, celle de 1950, ne seraient pas aussi bons que ceux de 1949, ce qui est pleinement confirmé par le rapport que nous avons sous les yeux. Autant qu'il m'en souvienne, les pages 44 à 48 du compte rendu en question indiquent qu'une bonne partie de l'interrogatoire a porté sur les profits ou les pertes que la Compagnie pourrait tirer ou subir, lesquelles dépendraient surtout de la conclusion d'un traité entre le gouvernement et les Antilles.

Le PRÉSIDENT: Quelles pages?

M. FULTON: Les pages 44 à 48. A la page 44, je déclarais ce qui suit:

L'an dernier, le Comité a débattu le problème d'une façon générale, et M. Vaughan a présenté un rapport qu'on trouvera dans le compte rendu des délibérations de l'année dernière. L'auteur du rapport déclarait ce qui suit au sujet de l'accord conclu par traité—allusion au déclin du volume de trafic et à l'insuffisance des subventions pour compenser les pertes subies par la société (ce texte se trouve à la page 56 du fascicule n° 2):

Ces avances ne représentaient aucun capital additionnel de placement ni aucun actif susceptible de rapporter des revenus

Les comptes de la Compagnie ne reflètent pas cependant tout l'avantage financier que le Canada a retiré de cette exploitation. Avant l'entrée en activité de la Compagnie, une subvention annuelle de \$340,666 était versée à des compagnies privées afin d'assurer le service avec le seul groupe des Antilles dites de l'Est. Par l'entente commerciale de 1925, le Canada entreprenait de fournir un certain tonnage et certains services. Des soumissions furent demandées dans ce but aux compagnies de navigation. Des compagnies privées demandèrent une subvention annuelle de \$582,783 pour le service de l'Est seulement. Aucune offre ne fut faite pour le service de l'Ouest. La Compagnie a donc été

constituée dans le but d'assurer les deux services figurant à l'entente commerciale. Sur la base de la soumission ci-dessus mentionnée pour une partie du service seulement, il est raisonnable de tenir comme établi que la création de la compagnie a permis au Canada d'économiser une somme importante en subventions.

Puis-je poser la question suivante:

Je me demande si le ministre ou les administrateurs de la société aimeraient faire une déclaration quant à la nature possible d'un nouveau traité qui aurait été ou serait sur le point d'être négocié?

Le ministre me répondit en ces termes:

L'affaire du traité relève d'un autre ministère que le ministère des Transports; je veux parler du ministère du Commerce. Je crois savoir que le Canada et certains pays antillais avaient l'intention d'entamer des pourparlers et d'étudier les conditions d'un nouveau traité. Malheureusement, durant la guerre, la chose ne fut pas possible. Après la guerre, le volume du commerce était assez considérable, et l'on n'eut pas besoin de songer à un autre accord. Mais actuellement, j'estime que le moment est venu d'entamer les négociations; je répète toutefois que la chose relève du ministère du Commerce. Voilà tout ce que je puis dire.

Puis je continuai en ces termes:

M. Vaughan a exprimé, l'an dernier, le vœu que tout nouvel accord qui serait négocié tienne compte du coût énormément accru d'exploitation par la prévision de subventions plus élevées, et une certaine assurance donnée à la compagnie que cette dernière continuera d'obtenir une part équitable du volume du fret à transporter, en proportion des services qu'elle assure. J'allais vous demander si ce volume a décliné, et en ce cas si l'on songe à réduire le nombre de voyages? Je constate que les dispositions du traité prévoyaient 65 voyages annuels; ce nombre sera-t-il réduit, à défaut du volume voulu?

M. GORDON: Voici notre situation à l'heure actuelle: nous maintenons le même nombre de voyages, tant que nous prévoyons de pouvoir réaliser le moindre profit en les maintenant, mais la concurrence augmente sans cesse. Je serais heureux de vous donner lecture d'une brève déclaration sur nos perspectives du moment.

Puis il donna lecture de la déclaration suivante, tirée du rapport:

D'après nos calculs, les recettes du transport des passagers se totaliseront à près de \$800,000.

Pour la même année, toujours d'après nos calculs, nous prévoyons que les recettes du transport du fret seront d'environ \$4,313,606.

Revenons à cette déclaration du ministre relative à un nouveau traité de commerce; ce traité a-t-il été conclu et si oui, quelle influence a-t-il fini par exercer sur l'exploitation de la compagnie?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne sais pas si ce traité a été conclu. Tout ce que je sais, c'est que le ministère des Transports a tenu quelques pourparlers avec les pays antillais au sujet de subventions et du paiement de subventions pour le service assuré. En outre, je sais ou j'ai été informé que le ministère du Commerce n'a entamé aucune négociation officielle visant à reviser l'accord actuel.

M. FULTON: Que faut-il faire, alors?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois guère que même un sérieux effort dans ce sens serait couronné d'un grand succès, car la situation de ces pays provient de ce qu'ils font partie de la zone de la livre sterling. Je crains beaucoup que le moment serait mal choisi pour négocier un accord.

M. FULTON: Je me reporte alors à un point mentionné sitôt après celui que j'ai cité sur la même page dont j'ai parlé, et plus particulièrement à la ligne de conduite suivie au cours des dernières années, savoir que, si ce service a été maintenu, c'est surtout dans le but de rehausser notre prestige aux Antilles. Nous étions résignés à subir quelques pertes résultant de l'exploitation, pertes qui ne seront pas éliminées avant que nous puissions arriver à conclure quelque traité commercial. N'est-ce pas là notre ligne de conduite?

M. GORDON: Je voudrais présenter quelques explications là-dessus, avant que le ministre réponde, s'il m'est permis de le faire.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, je le veux bien.

M. GORDON: A mon avis, il s'agit d'une situation que la ligne des Antilles, du National-Canadien, devra envisager et cela cette année, car il faudra de toute manière acheter des navires pour en remplacer quelques-uns dans un avenir assez rapproché. Connaissant cette nécessité et sachant qu'il nous faudra présenter des conseils à ce sujet cette année, nous sommes en train d'exécuter une étude aussi minutieuse que possible pour constater tous les faits relatifs au modèle des navires à mettre en service, aussi bien que pour constater s'il serait tant soit peu possible de développer le service afin de le rendre rémunérateur, si nous pourrions fusionner la ligne avec une autre, et établir plusieurs autres éléments connexes. Une fois que nous aurons abouti à une conclusion, il m'incombera d'exposer au gouvernement des propositions précises au sujet de l'exploitation, puis il faudra décider de la ligne de conduite que le Canada veut adopter envers cette partie du monde. Le Canada constatera alors, d'une part, s'il peut ou non décider certains des pays antillais auxquels la ligne sera avantageuse, à en faciliter l'exploitation par le paiement de subventions; d'autre part, si l'importance de la ligne suffit à justifier un service de voyages subventionnés vers ces pays. Telle est la question qu'il faudra trancher, mais le ministre n'est pas encore en possession des faits sur lesquels le gouvernement pourra s'appuyer pour étudier ces points. Voilà où nous en sommes, à mon avis.

M. MACDONNELL: Monsieur Gordon, pourriez-vous nous donner quelques renseignements sur les résultats d'exploitation de la ligne de la *Canadian National Steamships*, au cours des années?

M. GORDON: De 1929 à 1934 y compris et jusqu'à présent, le déficit de cette ligne s'est accru constamment. En 1934, il s'élevait à \$5,039,960.94. En 1946, 1947 et 1948, une somme totale de \$1,441,445.20 a été remboursée à même l'excédent, de sorte que le déficit actuel est de \$2,618,505. L'état me permet donc de constater que les exercices 1946, 1947 et 1948 sont les seuls qui se sont soldés par des profits, et il s'agit de profits du temps de guerre.

M. MACDONNELL: Il y a une autre question sur laquelle je ne suis pas fixé...

M. GORDON: Excusez-moi de vous interrompre. Il y a d'autres sommes qui se sont accrues. Les chiffres fournis par moi sont ceux qui figurent aux résultats nets d'exploitation, mais l'exploitation a permis d'accroître d'autres réserves.

M. MACDONNELL: Ah oui, je vois que l'état indique un fonds de réserve pour assurance.

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Ce fonds figure au bilan d'ensemble à titre de réserve d'assurance. Mais où figure le fonds général de remplacement?

M. GORDON: Où figure-t-il?

M. MACDONNELL: Oui.

M. FULTON: A la page 6.

M. GORDON: Vous le trouverez au bilan d'ensemble, monsieur Macdonnell, au poste des revenus du fonds de remplacement des navires, ainsi qu'au poste des immobilisations des navires. Le total qu'accuse ce chapitre est de \$8,950,000.

M. FULTON: A vrai dire, monsieur Gordon, la baisse de revenus, cette année, comparée aux prévisions des années dernières, est même plus forte que celle prévue et évaluée par vous, tandis que les revenus du service des passagers sont plus élevés que ceux prévus par vous. Or, l'année dernière, nous vous avons posé une question sur la possibilité d'accroître le volume du fret transporté. Vous avez répondu, sauf erreur, que cette possibilité dépendrait surtout de votre capacité à conclure des traités de commerce favorables avec ces pays et je crois comprendre, d'après ce que vous venez de dire et en particulier d'après les paroles du ministre mentionnant que nous ne pouvons plus conclure des traités de commerce favorables, que le sort de la ligne continue à être en balance.

M. GORDON: Cela fait partie de l'analyse de la situation qu'il faudra exécuter lorsque nous soumettrons toute l'affaire au gouvernement. Il ne s'agit pas seulement du traité de commerce, dont je ne suis pas au courant, mais du progrès que nous pourrions accomplir en matière de pourparlers avec ce groupe de pays et de la somme que ces derniers sont disposés à payer comptant pour faciliter le service. Je parle de nouveau en termes généraux, mais nous ne voyons aucune possibilité immédiate de rendre le service rémunérateur.

M. FULTON: L'année dernière, vous nous avez dit aussi—non, pardon, je me trompe de nouveau—, le rapport de l'année précédente mentionne que, d'après des représentations faites au gouvernement, la continuation du service nous oblige à obtenir une augmentation du montant des subventions de ces pays. Aux termes du rapport, le ministre nous a dit qu'un sous-comité du Cabinet avait été institué pour s'occuper de la chose et qu'il s'en occupait. A la suite de cet examen de la chose j'ai posé une question au ministre, à laquelle ce dernier a répondu en ces termes,—pardon, ils sont mentionnés à la page 47 du fascicule n° 4—:

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas pouvoir ajouter grand chose à ce qui a été dit l'an dernier à la même époque: savoir, que le gouvernement avait étudié la question. On n'a pas repris l'affaire en considération depuis lors. Et à ce moment-là, le prêt en cause avait été jugé entièrement différent d'un prêt comme celui du National-Canadien.

Puis le ministre a dit ce qui suit, d'après la même page, plus bas:

Il ne faut pas dire que la décision fut défavorable, et si j'ai créé cette impression, je n'aurais pas dû le faire. On prit tout simplement les choses en considération, et l'on crut devoir réserver son approbation étant donné l'attitude du ministère des Finances. Mais la proposition qui avait été formulée ne fut pas rejetée. Voilà pourquoi, tout le problème que pose la revision de la capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada ayant été déféré à la commission royale, j'estime que le moment serait mal choisi pour solliciter la revision en cause, parce qu'on nous ferait, je pense, la réponse suivante: Attendons la réponse...

Nous avons entendu le rapport et je me rends compte que nous n'avons pas eu beaucoup de temps à consacrer à son étude, mais étant donné l'état des revenus de la *Canadian National Steamships Limited*, le ministre pourrait-il nous dire si l'on a continué d'examiner la question de savoir s'il conviendrait de majorer le montant des subventions accordées à la ligne ou si cet examen a abouti à quelque décision?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois qu'il ressort nettement du texte cité par M. Fulton que nous considérions alors l'opportunité de renoncer au paiement des intérêts courus et non pas la question d'accorder telle ou telle subvention.

M. FULTON: Oui, c'est vrai. Je m'excuse de n'avoir pas précisé ce point.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous le considérez dans ses rapports avec le traité de commerce.

M. FULTON: Non, je l'ai mentionné comme étant une des conditions préalables au traité.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous vous souvenez que le déficit dû aux intérêts courus s'élève à \$3,618,000. Je dois dire que la situation est bien celle qui est exposée dans le rapport, savoir que, tant que nous ne réviserons pas la capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada, il sera impossible à mon avis de liquider ce déficit. Cette revision ne présente pas un caractère de première urgence, car autrement il y a bien des années qu'il aurait fallu y procéder.

M. FULTON: D'après M. Gordon, il faudra se décider cette année soit à continuer l'exploitation de la ligne soit à l'abandonner.

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'a pas dit qu'une décision s'impose cette année au sujet de la liquidation de ce déficit de \$3,600,000 dû aux intérêts courus.

M. FULTON: Il faut en tenir compte lorsque la continuation de l'exploitation de la ligne est en balance, car l'accumulation constante d'un déficit influera sur la décision à prendre à ce dernier sujet, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, mais son effet ne sera pas aussi énorme que vous paraissez le croire.

M. GORDON: L'effet relatif exercé se constate à l'état de revenus, où figure le poste des "intérêts sur avances de l'État \$90,462", en comparaison d'un déficit total de revenus de plus d'un million de dollars.

M. FULTON: Ce qui constitue un peu moins d'un dixième du total.

M. GORDON: Il faut se souvenir que le déficit de l'exploitation de cette ligne est comblé chaque année par un crédit voté par le Parlement. Je doute que vous compreniez que l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada n'en souffre pas. Ce déficit est comblé tout à fait à part de ces derniers.

M. FULTON: Certainement, mais je parle et nous parlons tous des *Canadian National Steamships*. Vous avez dit qu'à votre avis la question de la poursuite ou de l'abandon de l'exploitation de la ligne devrait être tranchée cette année ou très prochainement. Au cours d'années passées, la compagnie, par l'intermédiaire de la direction du National-Canadien qui est aussi la sienne, a préconisé une remise de ces frais du service des intérêts.

M. GORDON: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Je peux vous dire immédiatement que la décision qui sera prise au sujet de la question soulevée par M. Gordon différera complètement de celle qui sera prise au sujet du service des intérêts. Je pourrais dire que le montant de ces intérêts n'est rien qu'une goutte d'eau dans la mer en comparaison du déficit total.

M. FULTON: C'est une goutte d'eau qui tombe dans la mer depuis trois ans.

L'hon. M. CHEVRIER: Depuis plus de trois ans, depuis de nombreuses années.

M. FULTON: Les fascicules des délibérations du Comité en font mention depuis trois ans. Avons-nous progressé dans le sens d'une décision, monsieur le ministre?

L'hon. M. CHEVRIER: Malheureusement non, je le répète.

M. MACDONNELL: Qu'en est-il de ce fonds spécial de remplacement des vaisseaux, s'élevant à \$4,300,000? S'agit-il d'une simple écriture, ou bien d'une somme constituée à même les revenus?

M. GORDON: Ce fonds provient d'indemnités reçues du ministère britannique des Transports de guerre, pour le sinistre du *Lady Somers* et celui du *Lady Hawkins*, autre vaisseau qui a coulé. Nous avons été indemnisés en vertu d'une assurance sur ce dernier, de même qu'en vertu d'une assurance sur le *Lady Drake*.

M. MACDONNELL: Votre réponse me satisfait. Je voulais savoir simplement si ce fonds était constitué par une accumulation de sommes.

M. GORDON: Il provient de paiements d'indemnisation acquittés pour des vaisseaux qui ont coulé durant la guerre.

M. MOTT: Les deux navires à passagers font-ils route directement jusqu'aux Antilles britanniques ou font-ils escale à quelque port des États-Unis?

M. GORDON: A Montréal, à Boston et à Halifax. Ils font route jusqu'à Halifax en hiver et jusqu'à Montréal en été.

M. MOTT: Font-ils escale à des ports des États-Unis l'hiver comme l'été?

M. GORDON: Oui, l'hiver comme l'été.

M. MOTT: Les navires à diesels et à frigorifiques sont-ils payants? Lequel de ces navires ne l'est pas?

M. GORDON: Les résultats d'exploitation ne tiennent pas compte de tous les navires.

M. MOTT: Je me demandais simplement si les navires à diesels rapportent davantage?

M. GORDON: Ce sont certainement les meilleurs des nôtres. Nous consignons les résultats de chaque voyage et non l'ensemble des résultats.

M. MOTT: Je ne voulais pas entrer dans le détail.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. FULTON: L'année dernière, M. Gordon a dit que le gouvernement cherchait à trouver l'occasion de disposer de deux navires immobilisés. Avons-nous reçu un encouragement plus prononcé depuis lors?

M. GORDON: Une modification de la situation internationale nous a fait changer d'avis. Nous avons décidé de les garder. Je crois que tous deux sont actuellement affrétés par charte-partie, mais ils continuent à nous appartenir.

M. MACDONNELL: Quel est le taux de votre prime d'assurance? N'avez-vous pas un fonds d'assurance contre les pertes?

M. GORDON: Cette prime est payée à même le fonds actuel d'assurance contre les pertes. Mais si la situation internationale empirait, nous devrions en tenir compte, probablement.

M. MACDONNELL: Le seul montant d'assurance que vous avez contre les pertes est donc cette somme de \$1,700,000?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Combien coûte un seul de ces navires?

Le PRÉSIDENT: Tous ensemble sont imputés sur l'inventaire comptable pour la somme de 4 millions de dollars.

M. GORDON: Tous y figurent; la somme réelle est de 4 millions de dollars, mais c'est la somme nette, déduction faite de la dépréciation; celle qui figure au bilan est \$4,636,000.

Le PRÉSIDENT: C'est 40 p. 100 de la valeur totale. Le fonds d'assurance s'élève à 40 p. 100 de la valeur totale des navires.

* M. MACDONNELL: Mais c'est là une valeur d'amortissement, non de remplacement.

M. GORDON: Non de remplacement, en effet.

Le PRÉSIDENT: Mais c'est le montant de la prime versée pour eux.

M. MACDONNELL: M. Gordon en est-il satisfait?

M. GORDON: Il y a juste une quinzaine, nous avons passé en revue la question du fonds d'assurance et les hauts employés qui l'ont étudiée ont fait rapport que le fonds était suffisant.

M. FULTON: Je regrette de revenir sur ce point, mais j'ai une question à poser à M. Gordon au sujet des deux navires immobilisés. Il m'a dit, je crois, qu'ils avaient été affrétés, après qu'on eut pris une nouvelle décision. Votre rapport mentionne que des conditions défavorables au marché des affrètements ont réduit les recettes provenant de ce comité d'un taux allant jusqu'à 31 p. 100. La situation s'est-elle modifiée depuis que le rapport a été rédigé?

M. GORDON: Je ne suis pas à jour là-dessus, mais je crois qu'il en est bien ainsi. Quant à la vraie modification de notre décision, elle a consisté à ne pas vendre les navires. La situation internationale nous a fait penser qu'il était préférable de les garder et de les utiliser au mieux de nos intérêts.

M. FULTON: Supposez-vous qu'il soit peu possible de les utiliser de manière à diminuer votre déficit global en augmentant le nombre des affrètements?

M. GORDON: Nous surveillons le marché de très près. Quand nous pouvons fréter des navires à des prix supérieurs au profit que nous tirerions de leur mise en service, nous les frétons. Nous sommes toujours attentifs à le faire.

M. FULTON: Il vous faut vraiment peser le pour et le contre des deux choses. Votre bilan se solde par un déficit, mais il n'en est pas moins vrai que la gravité de la situation internationale vous interdit de décider à la légère de vous débarrasser de ces navires.

M. GORDON: Quelques-uns de ces navires naviguent au tramping: ils n'ont pas de parcours régulier et prennent des cargaisons là où ils en trouvent. C'est pourquoi nous constatons parfois qu'il est profitable de fréter un navire par charte-partie et nous faisons attention aux profits tirés de son affrètement. Nous agissons en fonction du rapport le plus élevé.

M. FRASER: Je remarque que vos frais de pensions en 1950 s'élèvent à \$25,116, contre \$6,272 seulement en 1949. D'où provient cette augmentation, de l'application d'un régime différent?

M. GORDON: Oui. Comme je l'ai expliqué auparavant en parlant du National-Canadien, nous payons argent comptant le montant des pensions dues aux officiers qui prennent leur retraite durant l'année. L'augmentation indique simplement que le nombre de ces officiers a été plus grand en 1950 qu'en 1949.

M. FRASER: Merci.

M. GORDON: Ou du moins des officiers qui touchent une pension.

M. FRASER: Des officiers? L'augmentation n'est-elle pas due aussi au plus grand nombre de simples marins qui touchent une pension?

M. GORDON: Elle est due à quiconque est couvert par le fonds de pensions, ce qui, entre parenthèses, n'est pas le cas des simples marins.

M. FRASER: Vous dites que les marins ne bénéficient pas de ce fonds mais bien les officiers. Les mécaniciens en bénéficient-ils?

M. GORDON: Oui. Le fonds dont nous parlons est un fonds du National-Canadien, qui comprend les mécaniciens. Les contrats conclus avec ces derniers prévoient le paiement comptant des pensions.

M. FRASER: Ainsi, le plan de pensions s'applique aux mécaniciens, aux lieutenants, aux seconds lieutenants et aux capitaines?

M. GORDON: M. May me dit que le plan s'applique en général aux hommes de pont c'est-à-dire aux matelots; ceux de rang supérieur y ont droit.

M. FULTON: J'ai deux questions à poser. L'une d'elles, de l'année dernière, se rapporte au chargement possible de pommes des provinces Maritimes à destination des Antilles. M. Gordon répondit, sauf erreur, qu'il ne voulait pas se risquer à la légère à faire installer des frigorifiques sur ces navires, à cause des immobilisations entraînées de ce fait, mais qu'il examinerait la question de

savoir s'il existait des débouchés virtuels là-bas pour les pommes, et que, s'il constatait que la mesure était justifiée, il ferait installer des frigorifiques. A-t-on pris quelque décision à ce sujet?

M. GORDON: Nous n'avons eu aucun succès. D'après ma décomposition par denrée du fret exporté, nos navires n'ont pris aucun chargement de pommes.

M. FULTON: Vous voulez dire que la demande de pommes a été nulle?

M. GORDON: Nous n'avons pu trouver aucun débouché pour les pommes. La principale denrée transportée en 1950 a été la farine.

M. FULTON: Merci. Ma seconde question s'adresse au ministre: y a-t-il le moindre espoir qu'un nouveau traité de commerce soit conclu avec les Antilles? A-t-on abandonné la chose, ou l'a-t-on simplement différée provisoirement?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne peux guère vous faire espérer qu'un nouvel accord sera conclu, compte tenu surtout de la situation actuelle. C'est là ce qui ressort en gros de ma dernière conversation, sans caractère officiel, avec l'honorable M. Howe. La négociation d'un nouvel accord serait semée de difficultés.

M. FULTON: Ainsi donc, il s'en faut d'un rien pour que nous lâchions le morceau?

L'hon. M. CHEVRIER: Je dois dire que la situation ne promet guère.

M. FRASER: Quelques-uns des membres du personnel non officier sont au service de la Compagnie depuis des années. Sont-ils le moins protégés?

M. GORDON: Le roulement de ce personnel est si rapide que les compagnies de navigation n'ont pas l'habitude de lui accorder la protection d'un fonds de pension.

M. FRASER: Et le personnel n'a pas demandé cette protection?

M. GORDON: Pas que je sache.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser? Sinon, M. McCulloch propose que le rapport annuel de la *Canadian National Steamships Limited* soit adopté.

M. FULTON: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Combien sont en faveur de la motion? Combien s'y opposent? La motion est adoptée à l'unanimité. Puis vient le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. FULTON: N'y a-t-il pas un budget séparé relatif aux opérations de la *Canadian National Steamships Limited*?

Le PRÉSIDENT: Oui, vous avez raison, merci, monsieur Fulton. Le budget.

M. McCULLOCH: Je propose que le budget soit adopté.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que le budget de la *Canadian National Steamships Limited* soit adopté. Combien sont en faveur de la motion? Combien s'y opposent? Je déclare la motion adoptée.

M. FULTON: Où se trouve le budget?

Le PRÉSIDENT: A la page 6 de l'exposé budgétaire que vous avez sous les yeux.

L'hon. M. CHEVRIER: A la dernière page du budget relatif aux opérations du National-Canadien.

M. FULTON: A le constater par un rapide coup d'œil jeté sur cette page, vous ne prévoyez pas une amélioration commerciale l'année prochaine?

M. GORDON: En général, oui. Ce budget est plus ou moins affaire d'estimation, basée sur des renseignements, bien entendu. Je ne peux rien dire de mieux. La situation commerciale est très conjecturale et nous nous bornons à établir les meilleures prévisions possibles avec l'aide des données en mains et des perspectives minima.

M. FULTON: Quand comptez-vous pouvoir présenter au gouvernement la proposition mentionnée par vous précédemment?

M. GORDON: Je n'aime pas promettre quelque chose avant d'avoir des intentions bien arrêtées. Mais je crois que notre rapport, au sujet duquel je me suis informé l'autre jour, sera prêt au cours du mois prochain. J'ai quelques recherches additionnelles à faire, de sorte que la chose pourrait prendre plus de temps. Mais j'espère que les renseignements dont je disposerai au cours du mois prochain me permettront de parvenir à une décision sur ce que nous devrions présenter au gouvernement.

M. FULTON: Sur la recommandation à lui présenter?

M. GORDON: Je ne suis guère disposé à lui en présenter une. Dans ces circonstances comme dans d'autres, il suffit de dévoiler les faits dans toute leur brutalité et de laisser à une autre personne le soin de prendre une décision.

M. FULTON: Je suis d'accord avec vous là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Puis vient le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada. Je crois qu'il est le même que celui de l'année dernière. Y a-t-il quelque question à poser à ce sujet?

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Ottawa, le 6 mars 1951.

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

Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 23 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937, les régisseurs du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada ont l'honneur de vous soumettre le rapport suivant pour l'année civile 1950.

Aucune perte de capital n'a été chargée à "Part de Propriétaire" au cours de l'année, c'est pourquoi la valeur comptable du capital-actions du Trust des titres, telle qu'elle apparaît au bilan, est la même qu'au 31 décembre 1949.

Au cours de l'année aucune transaction n'a affecté les valeurs en nantissement détenues par le Trust des titres.

Les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre, ci-joint, le bilan du Trust des titres au 31 décembre 1950.

Pour les régisseurs,

J. C. LESSARD

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ANNEXE A.1

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

Emprunts

CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—	
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099.68
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000.02
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000.00
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000.00
Emprunt provisoire, 1918, remboursé.....	
†Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077.00
†Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806.42
†Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000.00
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821.16
†Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000.82
Dette remboursée par l'État en vertu du chapitre 24, 1917 et du chapitre 11, 1918.....	
†Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....	
Total Canadian Northern.....	\$213,334,805.10

CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—	
Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435.18
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747.15
Emprunt 4% du G.T.Pacific, chapitre 23, 1913, garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000.00
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ulté- rieures de titres et emprunts garantis.....	
Total Grand Trunk.....	\$118,582,182.33

CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC—	
Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000.00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1951.....	6,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783.45
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053.72
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399.93
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162.35
Intérêt garanti par l'État.....	8,704,662.65
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatche- wan.....	2,898,536.98
Traité avec l'État en vertu du chapitre 71, 1903.....	
Total Grand Trunk Pacific.....	\$116,006,599.08

**Billets et nantissements*

Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Aucun.	
Aucun.	
Hypothèques en date des 23 et 26 juin 1916.	
Billets à vue 6%.....	\$ 497,566.80
Billets à vue 6%.....	33,012,414.32
Billets à vue 6%.....	27,203,003.65
Billets à vue 6%.....	40,031,122.27
Billets à vue 6%.....	53,008,779.65
Billets à vue 6%.....	50,259,312.47
Billets à vue 6%.....	46,691,634.60
Billet à vue 6%.....	5,700,000.00
{ Actions-débetures 3½% et 4½%.....	7,139,399.99
Billets à vue 6%.....	56,858,496.44
{ Diverses obligations et débetures.....	14,097,470.59
{ Diverses obligations et débetures.....	20,721,191.12
Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	
Billets à vue 6%.....	\$ 25,479,226.97
Billets à vue 6%.....	56,646,816.12
Billets à vue 6%.....	23,288,747.15
{ Billet à vue 4%.....	15,000,000.00
{ Débetures 4% G.T.P.....	15,000,000.00
{ Actions-débetures 4%.....	60,801,700.00
{ Obligations 6% comportant 2e hypothèque sur matériel.....	1,693,113.33
Obligations 1re hypothèque 3%.....	\$ 33,048,000.00
Obligations sterling 4%.....	7,499,952.00
Hypothèque, 28 juin 1916.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Certificats du séquestre.....	53,339,162.74
Certificats de crémation, coupons détruits.....	8,698,170.42
Certificats de crémation, coupons détruits.....	2,925,723.88
Capital-actions de la Grand Trunk Pacific Development Co....	2,999,000.00

Suite page suivante.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

<i>Emprunts</i>		<i>*Billets et nantissements</i>
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY—		
Emprunt 6%, crédit 139, 1923.....	\$ 24,550,000.00	{ Billet à vue 6% Canadian Northern..... \$ 12,655,019.57 Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific..... 3,313,530.01 Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific..... 1,520,831.96
Emprunt 5%, crédit 137, 1924.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern..... 1,318,315.86 Certificat du séquestre Grand Trunk Pacific..... 4,691,173.58 Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific..... 1,530,822.24
Emprunt 5%, crédit 377, 1925.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern..... 9,496,718.21 Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific..... Cr. 1,422,425.17 Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific..... 1,530,802.80
Emprunt 5%, crédit 372, 1926.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern..... 9,062,624.30 Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific..... Cr. 364,898.78 Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific..... 1,530,880.56
Emprunt 5%, crédit 336, 1929.....	2,932,652.91	Billets à vue 5% Canadian National Railway Company..... 2,932,652.91
Emprunts 5% et 5½%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400.85	Billets à vue 5% et 5½% Canadian National Railway Company.. 29,910,400.85
Emprunts 5½%, chapitre 6, 1932.....	11,210,815.56	Billets à vue 5½% Canadian National Railway Company..... 11,210,815.56
Emprunt provisoire, 1930, remboursé.....		{ 166,877.6376 parts du capital-actions du Grand Trunk Western Railroad..... 4,171,940.94 Obligations-or provisoires 5% du Central Vermont Railway, Inc., comportant première et générale hypothèque..... 8,609,000.00
<i>Moins:</i> mise au point autorisée par la Loi sur la revision du capital, 1937.....	<i>Cr. 1,666,897.57</i>	
Total Canadian National Railway Company.....	\$ 96,936,971.75	
TOTAL DES EMPRUNTS.....	<u>\$643,860,558.26</u>	

* Les billets à vue et autres titres de créance ainsi que les valeurs en nantissement sont déposés pour bonne garde dans les voûtes du ministère des Finances, à Ottawa, excepté un montant de £5,307,000 (\$25,792,020) d'obligations 3% Ire hypothèque du chemin de fer du Grand Trunk Pacific dont la garde est confiée à la Banque de Montréal, Londres, Angleterre, comme en fait foi son certificat.

M. MACDONNELL: Quelle est l'utilité de ce rapport?

M. GORDON: La Commission royale a répondu, je crois, à cette question lorsqu'elle a conseillé entre autres de supprimer ce rapport du bilan du National-Canadien. A part le changement de date, le rapport de 1950 est le même que celui de 1949.

Le PRÉSIDENT: M. McCulloch propose que le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada soit adopté.

Adopté.

Avant que le Comité s'ajourne, M. Gordon a une réponse à faire à M. Macdonnell et, je crois, une ou deux autres que je préfère entendre exposer ce soir.

M. GORDON: Je crois pouvoir le faire en termes généraux ici. Quelqu'un, M. Fulton sauf erreur, a demandé où la Commission des transports en était au sujet de l'enquête faite le 15 mars sur les comptes rendus d'accidents et si elle a présenté quelques recommandations. La réponse à faire est: non, pas encore, mais nous croyons savoir que l'intention de la Commission est de convoquer des représentants des divers syndicats de cheminots, afin que ces représentants eux-mêmes présentent à la Commission des recommandations sur les diverses modifications particulières qui pourraient à leur avis être apportés aux méthodes de prévention des accidents. L'affaire est donc pendante et nous comptons que cette audience sera tenue sous peu.

La deuxième question à laquelle je suis prêt à répondre et posée par je ne sais plus qui, concerne les prix courants de l'huile combustible comparés à ceux du charbon. J'ai fait établir la comparaison en mettant à l'épreuve la valeur des meilleures qualités de combustible, savoir les briquettes Brazeau et l'huile.

Le seul moyen d'y parvenir consiste à exécuter des essais et les nôtres ont donné les résultats suivants: le rendement d'une tonne de briquettes est égal à celui de trois barils et demi de pétrole "C" à réservoir. Le prix du baril de ce dernier est de \$1.70, c'est-à-dire qu'il en coûte \$5.95 en huile "C" pour obtenir un rendement égal à celui d'une tonne de briquettes. La houillère de Brazeau est maintenant fermée provisoirement, mais elle reprendra l'extraction en juillet ou en août. Nous avons payé les briquettes, en dernier lieu, \$7.73 la tonne. Autrement dit, l'huile "C", pour un prix de \$5.95, peut se comparer aux briquettes, pour un prix de \$7.73.

Seulement, les briquettes permettent d'obtenir le meilleur rendement parmi tous les genres de charbon de chauffage des locomotives. L'écart de rendement entre pétrole et charbon augmente à mesure que la qualité du charbon diminue de valeur. Autrement dit, la qualité du pétrole "C" reste constante, tandis que celle du charbon varie grandement, mais si l'on prend comme terme de comparaison la meilleure qualité de charbon, celui qui, aggloméré sous forme de briquettes, fournit le meilleur rendement, on constate qu'une valeur de \$5.95 en huile équivaut à une valeur de \$7.73 en briquettes. Ai-je répondu à la question?

M. GILLIS: C'est M. Thomas qui a posé la question, mais il est absent en ce moment.

M. GORDON: Quoi qu'il en soit, ma réponse est consignée au compte rendu.

Maintenant, monsieur Macdonnell, j'ai dit que je présenterais quelques observations supplémentaires, d'ordre général, relatives à l'ensemble de notre régime appliqué aux immigrants. On s'occupe en général de trois catégories d'immigrants. La première est celle des immigrants qu'il nous est possible d'attirer au pays, par abouchement direct: nous les invitons à venir voir nos lignes et à y circuler afin de trouver quelque endroit où aller travailler, et nous leur donnons tous les renseignements que nous pouvons. La deuxième catégorie

est composée des gens que font venir le gouvernement fédéral ou les ministères provinciaux du Travail qui cherchent des ouvriers spécialisés dans un métier ou un autre. La troisième est celle des gens qui veulent simplement émigrer et faire des progrès au Canada au mieux de leurs capacités. Ces trois catégories se subdivisent en deux autres, celle des immigrants originaires de pays européens et celle des immigrants originaires des îles britanniques. Les premiers doivent avoir leur passeport visé par un fonctionnaire canadien en Europe. Ce fonctionnaire doit s'informer et constater que chaque immigrant a l'argent voulu pour se rendre à destination et exiger de lui une déclaration d'intentions selon laquelle l'immigrant ne tombera pas à la charge de la localité mais sera accueilli par un proche parent, ou qu'il déclare avoir un emploi garanti.

Quant aux immigrants des îles britanniques, ils n'ont pas besoin de visas, mais nous n'en prenons pas moins les renseignements en question lorsque c'est nous qui avons affaire avec eux. Les immigrants de toutes les catégories sont reçus au port d'entrée au Canada, à Halifax par exemple. Il leur est interdit de quitter les locaux de l'immigration avant d'avoir été interrogés par un fonctionnaire de l'immigration qui constate ou se convainc que chacun possède assez d'argent pour atteindre sa destination ou se suffire et réaliser ses intentions déclarées. A ce moment-là, nous entrons tout à fait en scène, en rendant des services à tous ces immigrants, en les conduisant à leurs destinations, en mettant à leur disposition une personne qui parle leur langue et peut les interroger; ils montent dans nos trains où nos représentants ambulants causent avec ces gens, se renseignent sur leurs mouvements, constatent qu'ils ne perdent pas la tête et qu'il y aura une personne pour les accueillir, soit un proche parent soit le représentant de tout ministère qui pourrait s'être chargé de les faire entrer au pays. Lorsque notre propre intérêt est en cause, nous veillons à ce qu'ils soient dirigés vers la ferme qu'ils aimeraient acheter et la visitent; nous nous assurons qu'ils ne perdent pas la tête et nous veillons avec une sollicitude quasi-paternelle à ce qu'ils n'aient pas d'ennuis.

C'est ainsi que nous traitons ces nouveaux citoyens, et nous nous en faisons d'assez bons amis.

M. MACDONNELL: Merci.

M. GILLIS: Monsieur Gordon, y a-t-il en Europe des équipes de préposés à la sélection des immigrants recrutés par le National-Canadien?

M. GORDON: Non, notre personnel est très faible. Notre service est un service d'information. Nous avons des représentants stationnés dans ces pays, des agents de liaison qui se tiennent en rapport avec des compagnies de navigation. Ces compagnies nous fournissent des suggestions et nous nous abouchons avec les immigrants éventuels, nous nous renseignons sur leurs intentions particulières et nous mettons à leur disposition une sorte de service d'information.

M. GILLIS: Par qui se fait le triage de ces Européens?

M. GORDON: J'ai dit qu'il se fait d'habitude par les fonctionnaires de l'immigration.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité consent à siéger pendant 45 minutes encore, M. Gordon est d'accord. Je crois que ce temps nous permettrait de liquider les quelques points qui nous restent. Si le Comité s'y refuse, je n'insisterai pas. Il reste seulement le rapport du vérificateur et les trois postes du budget.

Le Comité y consent.

M. FRASER: Monsieur le président, ce rapport comprend celui du vérificateur des Lignes aériennes Trans-Canada, mais nous n'examinerons pas ce dernier; je veux dire que ce dernier n'est pas compris dans le premier.

Le PRÉSIDENT: Nous examinerons simplement les parties du rapport relevées par M. Gordon.

Passons à l'étude du rapport du vérificateur.

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Monsieur le ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Monsieur le ministre:—

Nous avons vérifié les comptes du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1950 en conformité de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1936, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

PORTÉE GÉNÉRALE DE LA VÉRIFICATION

En quelques mots, notre vérification des comptes du Réseau pour 1950 comprend:

- a) Examen des autorisations d'importantes dépenses d'après les décisions enregistrées des administrateurs, sanctionnées ensuite par des statuts, des arrêtés en conseil et des lois du Parlement;
- b) Preuves de vérification dans les bureaux de régions, propriétés exploitées séparément et quartier général du Réseau, limitées à une coupe transversale des importantes dépenses autorisées;
- c) Examen portant sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne en général, exercé par le personnel de comptabilité du Réseau. Sous ce rapport, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité au quartier général et notre but commun est d'assurer au Réseau le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Le Réseau est protégé en outre au moyen de cautionnements par des compagnies d'assurance extérieures;
- d) Vérification de l'État des revenus et du Bilan pour l'ensemble du Réseau et certification.

La preuve de vérification comprend les bilans des différentes unités de comptabilité au Canada, aux États-Unis, à Londres (Angleterre) et Paris (France), avec états de revenus provenant des bureaux de recettes, régions, propriétés exploitées séparément et quartier général du Réseau dont l'ensemble constitue le Réseau National du point de vue exploitation.

Sauf dans le cas des Lignes aériennes Trans-Canada et de la Marine marchande du gouvernement canadien Limitée qui n'est en cours d'exploitation, le Réseau National ne possède pas suffisamment d'actions de ces filiales pour exercer un vote majoritaire et en conséquence ces compagnies ne sont pas traitées comme unités du Réseau et nous ne vérifions pas leurs comptes. Dans quelques cas, ces comptes sont certifiés par des comptables publics, mais la plupart sont vérifiés par des comités mixtes composés de comptables du Réseau National et de représentants d'intérêts extérieurs.

ÉTAT DES REVENUS DU RÉSEAU

Dépréciation et entretien

En ce qui concerne les propriétés immobilières "sujettes à dépréciation"—et comprenant, d'après la définition de l'Ordonnance de 1943 de la Interstate Commerce Commission, ponts, édifices, gares, ateliers, etc., mais non la charpente de la voie—une réserve de dépréciation au taux mixte d'environ 1½% a été créée au cours de l'exercice pour les Lignes du réseau aux États-Unis, au moyen de comptes d'Entretien en conformité de ladite Ordonnance, tandis que les Lignes au Canada débitent à ces comptes la perte de valeur utile au moment du remplacement ou du retrait.

La charpente de la voie, composée de traverses, rails, matériaux de la voie et ballast, n'est pas classée par la Interstate Commerce Commission comme actif susceptible de réserve pour dépréciation; par conséquent, la perte de valeur utile a été débitée aux comptes d'Entretien de la voie et des Constructions au moment du remplacement ou du retrait sur les Lignes du Réseau au Canada ainsi que celles aux États-Unis.

Une réserve de dépréciation a été créée pour le matériel des Lignes du Réseau au Canada et aux États-Unis. Le taux annuel de dépréciation de 3½% employé pour les rails des Lignes au Canada est à peu près le même que les taux mixtes les plus récents adoptés par les chemins de fer de première classe aux États-Unis.

Outre les frais de dépréciation et ceux de perte de valeur utile débités au moment du remplacement ou du retrait, les comptes d'Entretien comprennent en général le coût des réparations au jour le jour et les renouvellements partiels sur les Lignes au Canada et aux États-Unis. Ces réparations et ces renouvellements partiels sont des frais reconnus d'entretien, que la comptabilité de dépréciation soit en vigueur ou non.

Au cours de 1950, le solde de la Réserve pour entretien ultérieur a été complètement utilisé par un crédit de \$9,000,000 au compte d'Entretien de la voie et des Constructions.

Nous avons reçu de la part des fonctionnaires compétents de l'Exploitation et de membres de la Direction, des certificats à l'effet que les Propriétés immobilières et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice; que, dans la mesure permise par les exigences du trafic, tous les retraits rendus nécessaires au cours de l'année par l'usage et la désuétude, ont été effectués et qu'avis de tous ces retraits a été donné au service de la Comptabilité.

Opérations du Fonds d'assurance

Les opérations de l'exercice ont résulté en un profit de \$85,000 qui a été crédité au revenu du chemin de fer. La Réserve, qui a été augmentée de \$600,000 pendant l'exercice, se chiffre à \$12,835,000 et comprend un montant approximatif de \$235,000 mis de côté pour le règlement de gros sinistres en suspens.

BILAN D'ENSEMBLE

Actif

Les immobilisations des compagnies apportées dans les comptes du Réseau National au 1er janvier 1923 ont été soumises comme il convient à d'importantes réductions autorisées par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937, mais aucune réduction semblable ne fut autorisée à cette époque sur les immobilisations de la Couronne dans les chemins de fer de l'État. Depuis le 1er janvier 1923, les additions et les améliorations, moins les retraits du Réseau, figurent au prix général de revient. Il convient de remarquer, toutefois, qu'à part les deux navires payés par le Gouvernement du Canada, aucune valeur n'a été mise sur les placements immobiliers apportés par le chemin de fer de Terre-Neuve en date du 1er avril 1949.

Les divers fonds spéciaux, y compris Fonds de capital et autres fonds de réserve, Fonds d'assurance et Fonds de la pension contractuelle, dont le total se chiffre à \$73,563,000, consistent en valeurs du Gouvernement, obligations du Réseau National et obligations émises ou garanties par les provinces, ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. A la fin de l'année, la valeur courante des portefeuilles de ces fonds spéciaux a été évaluée au pair. Les obligations du Gouvernement fédéral et celles émises ou garanties par les provinces, au montant de \$56,927,000, ont été comptées au prix de revient qui excède la valeur courante de 1·2 p. 100.

La portion du portefeuille du Fonds d'assurance, consistant en \$3,876,000 en titres du réseau qui ne sont plus cotés à la Bourse par suite des ordonnances de dévolution du Royaume-Uni en temps de guerre, figure au pair pour les calculs d'évaluation ci-dessus à la fin de l'année. En vue du fait que ces placements du Fonds d'assurance sont en valeurs du réseau, aucune provision n'a été jugée nécessaire pour couvrir la dévaluation du sterling de l'ancien pair de \$4.86%.

La valeur au pair des titres du Réseau National dans le portefeuille des fonds spéciaux ci-dessus se chiffre à \$14,843,000 dont \$10,918,000 valeur au pair sont garantis par le Gouvernement du Canada.

Les placements dans les filiales comprennent des actions, obligations et avances relatives à des compagnies qui sont affiliées au Réseau National sans en faire partie. A part les Lignes aériennes Trans-Canada, ce genre de placement hors liste a pour but, en commun avec d'autres chemins de fer, de procurer principalement des échanges de trafic et l'usage de termini. Les chiffres du Bilan sont basés sur le prix de revient ou, dans le cas de certains titres des États-Unis, sur des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par la Interstate Commerce Commission. A part les Lignes aériennes Trans-Canada, les états financiers de 1950 publiés par les compagnies faisant l'objet des principaux placements indiquent que le total des profits est de quelque \$1,684,000 et les pertes d'environ \$353,000 pour l'année 1950.

Les Autres placements consistent en partie en placements hors liste de différentes sortes, y compris des placements dans des compagnies d'hôtels et d'élévateurs à grain, effectués principalement en vue du trafic et évalués au prix de revient ou au-dessous. Le reste est représenté par des valeurs du Gouvernement du Canada et du Réseau (garanties par le Gouvernement) dont la valeur comptable est basée sur le prix de revient et sur la valeur au pair respectivement. Le prix de revient des titres du Gouvernement compris dans ces placements excédait la valeur courante de .11%.

Les Placements temporaires de fonds liquides sont représentés par des obligations du Gouvernement du Canada et des obligations des provinces. A la fin de l'année, la valeur comptable, basée sur le prix de revient, excédait la valeur courante de .31%.

Les Comptes à recevoir et à payer de toutes les catégories ont fait l'objet de preuves de notre part au moyen des registres subsidiaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres après la fin de l'année, des dossiers de départements et de pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes au moyen de communications directes avec les débiteurs et les créanciers.

Le chemin de fer n'a fait aucun inventaire des Matériaux et des Approvisionnements pendant l'année. Les Matériaux et Approvisionnements du Réseau National au 31 décembre 1950, représentés par les soldes du grand-livre, sont calculés au prix de revient en magasin pour les matériaux neufs, et d'après l'utilité approximative ou la valeur marchande pour les matériaux usagés, démodés ou au rebut, après avoir fixé un prix raisonnable selon leur état.

Les divers Comptes débiteurs consistent principalement en montants à recevoir sur contrats pour ventes de terrains et en comptes à encaisser plus tard sur diverses affaires.

Les divers Comptes d'ordre comprennent le coût non amorti de l'exploitation des carrières de ballast dont l'amortissement est effectué au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur approximative de récupération des matériaux non périssables dans les carrières de ballast et autres voies temporaires; les réclamations de fret acceptées et réglées avant de consulter les autres compagnies et d'autres comptes débiteurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Passif

Les autres Comptes créditeurs comprennent principalement les montants qui restent à payer sur les indemnités pour accidents du travail adjudgées par les provinces d'Ontario et de Québec.

Réserves et Comptes d'ordre

La Réserve pour dépréciation du matériel des Lignes au Canada se chiffre à \$141,889,000. Pendant l'exercice, la pleine valeur au grand-livre des retraits de matériel, moins récupération, a été débitée à cette Réserve.

Les Comptes d'ordre comprennent la portion approximative des ports-payés en transit; l'excédent des recettes sur les prévisions de fin d'année portées en suspens; le montant approximatif pour accidents de personnes; le montant approximatif pour responsabilité en cas d'excédents de réclamations, et d'autres comptes créditeurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Dans les cas de monnaies étrangères, les comptes du Bilan du Réseau sont généralement convertis comme suit:

- a) Dollars des États-Unis
—au taux du pair du dollar.
- b) Livres sterling
—à l'ancien taux du pair de \$4.86% la livre.
- c) Francs français
—à environ 15 francs par dollar pour le placement initial à l'Hôtel Scribe et 300 francs par dollar pour les comptes du Fonds de roulement.

Les montants mentionnés au présent rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de notre considération très distinguée.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Le 12 mars 1951.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS LIMITED

Monsieur le ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Monsieur le ministre,

Suivant vos instructions, nous avons vérifié les comptes de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* et des compagnies subsidiaires pour l'exercice terminé le 31 décembre 1950 et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Portée générale de la vérification

En quelques mots, notre vérification des comptes des Steamships pour 1950 comprend:

- a) Examen des autorisations d'importantes dépenses d'après les décisions enregistrées des administrateurs ensuite sanctionnées par des statuts, des arrêtés en conseil et des lois du Parlement;

- b) Preuves de vérification dans les bureaux des Steamships, limitées à une coupe transversale des importantes dépenses autorisées;
- c) Examen portant sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne en général exercé par le personnel de comptabilité des Steamships. Sous ce rapport, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité et notre but commun est d'assurer aux Steamships le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. La Compagnie est protégée en outre au moyen de cautionnements par des compagnies d'assurance extérieures;
- d) Vérification de l'État des revenus, du Compte de profits et pertes, et du Bilan d'ensemble, et certification.

États des revenus

La provision pour dépréciation a été effectuée au cours de l'année sur les bases suivantes:

- a) Les trois navires à moteur Diesel et frigorifique—5%;
- b) Les deux navires "Lady" et les cinq navires sans frigorifique—3%.

En vue de la provision pour dépréciation additionnelle en 1949, le taux de 3% par an applicable à ces derniers navires b) est considéré suffisant.

Nous avons reçu de la part des fonctionnaires compétents un certificat à l'effet que tout le matériel a été entretenu convenablement et maintenu en bon état d'exploitation au cours de l'exercice; que les retraits rendus nécessaires par l'usage et la désuétude au cours de l'exercice ont été effectués et qu'avis de tous ces retraits a été donné au service de la Comptabilité.

BILAN D'ENSEMBLE

Actif

Les Immobilisations en vaisseaux sont portées au prix général de revient moins dépréciation à date.

Les Fonds d'assurance et de remplacement consistent en titres du Gouvernement du Canada, du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada (garanties par le Gouvernement) et de la province d'Ontario, ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités. La valeur comptable des titres détenus dans ces fonds, basée sur le prix de revient, est supérieure de 1.63 p. 100 à la valeur courante à la fin de l'année.

Le Fonds de remplacement a augmenté de \$372,000 au cours de l'année grâce au versement de la provision de dépréciation débitée au compte de revenus.

Le Fonds d'assurance a subi une diminution de \$276,000 pendant l'année. Tous les navires sont assurés par le Fonds.

Les Comptes à recevoir et à payer de toutes les catégories ont fait l'objet de preuves de notre part au moyen des registres subsidiaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres après la fin de l'année, des dossiers de départements et de pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes au moyen de communications directes avec les débiteurs et les créanciers.

L'Escompte sur le capital-actions représente le montant fixé au moment de l'incorporation et égale la valeur au pair des actions émises en retour de la garantie des obligations des Steamships par le Gouvernement.

Réserve pour assurance

La Réserve pour assurance se chiffre à \$1,772,000, y compris un montant approximatif de \$25,000 mis de côté pour le règlement de gros sinistres en suspens. Elle a été réduite pendant l'année, principalement par suite de l'échouage du "Canadian Constructor".

Profits et pertes

Le déficit pour l'année sera, d'après nos renseignements, assumé par le Gouvernement du Canada. En considérant le déficit de \$3,619,000 porté au Bilan, il faut tenir compte que, jusqu'au 31 décembre 1950, la Compagnie a payé \$3,732,000 en intérêt sur les avances du Gouvernement pour combler le déficit.

Dans les cas de monnaies étrangères, les comptes du Bilan des Steamships sont généralement convertis comme suit:

- a) Dollars des États-Unis—au taux du pair du dollar;
- b) Autres devises étrangères—au taux courant.

Les montants mentionnés au présent rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de notre considération très distinguée.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Le PRÉSIDENT: M. Fulton propose d'insérer ce rapport tel que lu dans le rapport du sténographe. Le vérificateur est ici présent pour répondre à vos questions.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions quant à la première page?

M. FULTON: Monsieur le président, veuillez donc lire ma proposition encore une fois.

Le PRÉSIDENT: Vous avez proposé d'insérer le rapport, tel que lu, dans le rapport du sténographe. Cette proposition est adoptée.

Avez-vous des questions à poser quant à la page 1?

M. FULTON: Accordez-nous un instant de réflexion pour chaque page, voulez-vous? Monsieur Turville, existe-t-il une différence considérable entre la forme et le contenu de votre rapport de cette année et celui des années passées?

M. TURVILLE: (de la maison Geo. A. Touche & Co., experts comptables): Pas en ce qui a trait à la première page, sûrement non.

Adoptée.

Le PRÉSIDENT: Page 2. Auriez-vous l'obligeance d'indiquer quel changement majeur, s'il en est, a été apporté à votre rapport?

M. TURVILLE: Aucun changement important n'a été apporté au rapport ou aux renseignements qui ont été fournis à son sujet.

Le PRÉSIDENT: Au cours de l'année, avez-vous apporté quelque changement de quelque importance dans les facteurs de comptabilité?

M. TURVILLE: Non.

Le PRÉSIDENT: M. Fulton propose l'adoption du rapport.

M. FULTON: Monsieur le président, je suis enchanté de constater qu'un si grand nombre des propositions faites à ce Comité viennent de moi.

Une autre question, qui est de portée très générale. J'ai la conviction que M. Turville consacre beaucoup de son temps à sa vérification des livres de la compagnie; c'est pourquoi je lui adresse la question que voici: Je me souviens qu'à l'occasion de vérifications antérieures (je crois que c'était en 1946 et en 1947) vous avez fait certaines recommandations d'assez grande importance, que vous nous avez dit ne pas avoir été inscrites dans le rapport suivant.

M. TURVILLE: C'est exact.

M. FULTON: De plus, si je me souviens bien, vous nous avez dit l'an passé que ces recommandations étaient incorporées plus ou moins en détail dans certaines des recommandations faites à la Commission royale sur les transports. Cet organisme a-t-il accepté l'une ou l'autre de ces recommandations?

M. TURVILLE: Oui, j'ai le plaisir de vous annoncer que certaines ont été acceptées.

M. FULTON: Sans trop entrer dans les détails, pourriez-vous nous dire jusqu'à quel point ces recommandations ont été incorporées dans le rapport de la Commission royale sur les transports?

M. TURVILLE: Tout d'abord, je dirai que la première recommandation favorisait la mise en vigueur d'une comptabilité uniforme dans les deux principaux réseaux du Canada; le rapport de cette commission en fait mention et donne son approbation.

Une autre recommandation que nous avons faite avait trait aux lourds paiements d'intérêt que devait effectuer le National-Canadien et, comme nous le savons tous, on en a tenu compte dans le rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports. Ce sont là les deux principales recommandations que nous avons présentées.

M. FULTON: Ces problèmes forment-ils les deux points saillants de vos recommandations de 1946 et 1947?

M. TURVILLE: Parfaitement.

Adopté.

M. FULTON: Rien de nouveau, aucune recommandation n'a été ajoutée à votre rapport?

M. TURVILLE: Je puis répondre à cette question en informant le Comité que nous avons très sérieusement posé la question de savoir si nous ferions bien de répéter nos recommandations ou d'en faire de nouvelles en 1949 et en 1950; après mûre réflexion, j'ai pensé qu'il était préférable de s'en abstenir, vu que l'affaire était entre les mains de la Commission royale d'enquête et serait nécessairement réglée par le Parlement. Pour ces motifs, j'ai pensé que les recommandations faites en 1946 et en 1947 étaient suffisantes pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Alors vous n'avez pas de nouvelles recommandations à faire cette année?

M. TURVILLE: Non, monsieur.

M. FRASER: Monsieur le président, j'aimerais bien savoir quel est cet Hôtel Scribe mentionné à la page 4.

M. TURVILLE: C'est l'hôtel du National-Canadien à Paris.

M. FRASER: Sert-il de bureau?

M. TURVILLE: Non, c'est un édifice qui sert d'hôtel. Disons en passant que, pour les gens de langue anglaise, ce "i" se prononce comme les Français le prononcent.

M. FRASER: Je regrette, je ne suis pas Français.

M. TURVILLE: Moi non plus.

Des VOIX: Oh! oh!

M. FRASER: C'est du nouveau pour moi, merci bien.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à voter sur la motion de M. Fulton en vue d'adopter le rapport du chemin de fer? Êtes-vous tous en faveur?

Adopté.

M. FULTON: Voulez-vous que je propose l'adoption du rapport de la *West Indies Steamships* qui se trouve dans le même volume?

Le PRÉSIDENT: M. Fulton propose que le rapport des vérificateurs sur la société *West Indies Steamships* soit adopté.

Adopté.

Passons maintenant au crédit n° 493:

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1951-1952	1950-1951	Comparaison avec le budget de 1950-1951	
					Augmentation	Diminution
			\$	\$	\$	\$
493	Service de transbordement des wagons et terminus de l'Île du Prince-Édouard— Paiement, dans l'année financière 1951-1952, à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après dénommée "compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées de temps à autre au ministre des Finances par la compagnie du National, d'une somme à affecter par cette dernière au déficit d'exploitation (certifié par les vérificateurs comptables de la compagnie du National) du service de transbordement et des terminus de l'Île du Prince-Édouard durant l'année civile 1951.....	477	1,280,000	1,159,000	121,000	

M. McLURE: Cela est-il considéré comme une affectation ou un déficit?

L'hon. M. CHEVRIER: Une affectation.

M. FULTON: Je ne le vois pas dans mon exemplaire des prévisions budgétaires.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce poste est dans la même forme que le poste budgétaire que nous avons discuté l'autre soir et vous paraissiez alors très satisfait.

M. McLURE: Le poste se trouvait alors sous le titre d'affectation; il l'a toujours été dans le passé.

Le PRÉSIDENT: M. McLure propose l'adoption du crédit n° 493.

Adopté.

Crédit n° 495:

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1951-1952	1950-1951	Comparaison avec le budget de 1950-1951	
					Augmentation	Diminution
495	Canadian National (West Indies) Steamships, Limited— Paiement, à l'occasion, à la <i>Canadian National (West Indies) Steamships, Limited</i> , ci-après dénommée "la Compagnie", du déficit survenu durant l'année close le 31 décembre 1951, dans les opérations de la Compagnie et des navires relevant de cette dernière, certifié par les vérificateurs de la Compagnie, sur demandes présentées par la Compagnie au ministre des Finances et approuvées par le ministre des Transports, sans excéder.....	477	\$ 845,000	\$ 720,000	\$ 125,000	\$

Ce crédit est-il adopté?

Adopté.

M. FULTON: Sur division.

Le PRÉSIDENT: Crédit n° 501:

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1951-1952	1950-1951	Comparaison avec le budget de 1950-1951	
					Augmentation	Diminution
501	Loi des taux de transports des marchandises dans les provinces Maritimes — Paiement aux compagnies ferroviaires assurant un service dans le territoire choisi désigné par la Loi, pendant l'année financière 1951-1952, de la différence, occasionnée par l'application de la Loi, entre les taxes de tarif et les taxes normales sous le régime des tarifs approuvés (évaluée par la compagnie du National), certifiée au ministre des Transports et approuvée par les vérificateurs de ladite compagnie relativement aux lignes de l'Est des chemins de fer Nationaux du Canada, et, dans le cas des autres chemins de fer, par la Commission des transports du Canada pour tout mouvement du trafic pendant l'année civile 1951 (ch. 79, Statuts de 1927, modifié).....	479	\$ 9,125,000	\$ 7,319,000	\$ 1,806,000	\$
	<i>Crédits non requis pour 1951-1952</i>	479	.....	958,816	.....	958,816
	Total, Services des chemins de fer et des navires à vapeur.....		17,432,000	15,852,816	1,579,184	

M. McCulloch en propose l'adoption.

Adopté.

Messieurs, avant d'ajourner, je me fais l'interprète de tous ici pour exprimer notre appréciation et nos remerciements à M. Gordon ainsi qu'à son personnel nombreux qui ont assisté aux séances de notre Comité. Je trouve tout à fait remarquable qu'un seul homme ait acquis comme l'a fait M. Gordon en peu de temps, autant de connaissances sur le fonctionnement de ce vaste réseau.

Des voix: Bravo!

Le PRÉSIDENT: Je ne croyais pas que ce fut possible, monsieur Gordon.

M. FULTON: Je suis d'avis que M. Gordon ne le croyait pas non plus, d'après ce qu'il a dit l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Une autre chose me confond, et c'est la bonne grâce avec laquelle il a répondu à toute nos questions. Au nom du Comité, il me fait plaisir, monsieur Gordon, de vous remercier du fond du cœur pour tout ce que vous avez fait.

Des voix: Bravo!

M. FULTON: Je désire faire écho aux paroles que vous avez prononcées et ce que j'ai à dire n'entraînera pas de discussion. J'aimerais ajouter cette remarque-ci: J'espère que M. Turville et ses collègues ne penseront pas que leur rapport est d'importance secondaire parce que nous l'avons examiné rapidement. Vous vous rappelez que nous l'avons étudié passablement à fond l'an dernier et, vu que plusieurs des problèmes qui y sont consignés sont en instance de décision par suite du rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, nous n'y avons pas consacré beaucoup de temps.

Le PRÉSIDENT: C'est à mon sens, une preuve de grande confiance envers le vérificateur.

M. TURVILLE: Permettez-moi de dire un mot en réponse à M. Fulton. J'apprécie les paroles que vous venez de dire, mais je tiens à ce que le Comité sache que j'étais bien préparé à répondre à toutes ses questions.

M. POULIOT: J'approuve tout ce qui a été dit à l'endroit de M. Gordon et de ses collègues, et je crois que nous avons un très bon homme en notre ministre des Transports.

M. FRASER: Monsieur le président, quand allons-nous aborder l'étude des affaires d'Air-Canada?

Le PRÉSIDENT: Les représentants d'Air-Canada seront présents à la séance du Comité à 11 heures lundi matin.

M. GORDON: Avant que la séance ne prenne fin, permettez-moi de remercier bien sincèrement le Comité de la façon dont il nous a reçus, mes collègues et moi-même et de l'intérêt qu'il a manifesté à l'égard du National-Canadien. Je quitte ce Comité avec le sentiment que chacun ici présent a le désir de voir notre réseau continuer à servir le pays.

Au cours des discussions que nous avons eues, j'ai senti qu'il s'établissait une meilleure compréhension des problèmes administratifs afférents à l'exploitation de ce très vaste réseau et j'ai eu la sensation d'un courant de sympathie à son égard.

Quant à moi, je dois dire que ces examens annuels offrent une similitude frappante avec les exercices mentaux que l'on impose chaque printemps aux étudiants des maisons d'éducation. Comme beaucoup de ces étudiants, une fois l'examen terminé, je me dis qu'il est un grand nombre d'autres questions auxquelles j'aurais pu répondre. Je ne veux pas dire par là que l'an prochain vous devriez nous poser un plus grand nombre de questions.

A tout événement, j'espère vous avoir démontré que le travail préparatoire que nous avons accompli, mon personnel et moi, pour rencontrer le Comité signifie qu'il m'a fallu me renseigner davantage afin d'être mieux armé pour remplir la lourde charge de la présidence de votre compagnie.

Merci.

M. FULTON: Monsieur le président, je m'excuse d'introduire ici une note sérieuse, mais je ne m'excuserai pas de m'être abstenu de discuter la question des droits pétroliers que nous avons débattus l'an dernier. Je ne demanderai pas au président ou aux membres du Comité de revenir sur cette question. Je dirai toutefois que si j'ai omis d'en parler cette année, cela ne signifie pas que je m'en abstiendrai une autre année.

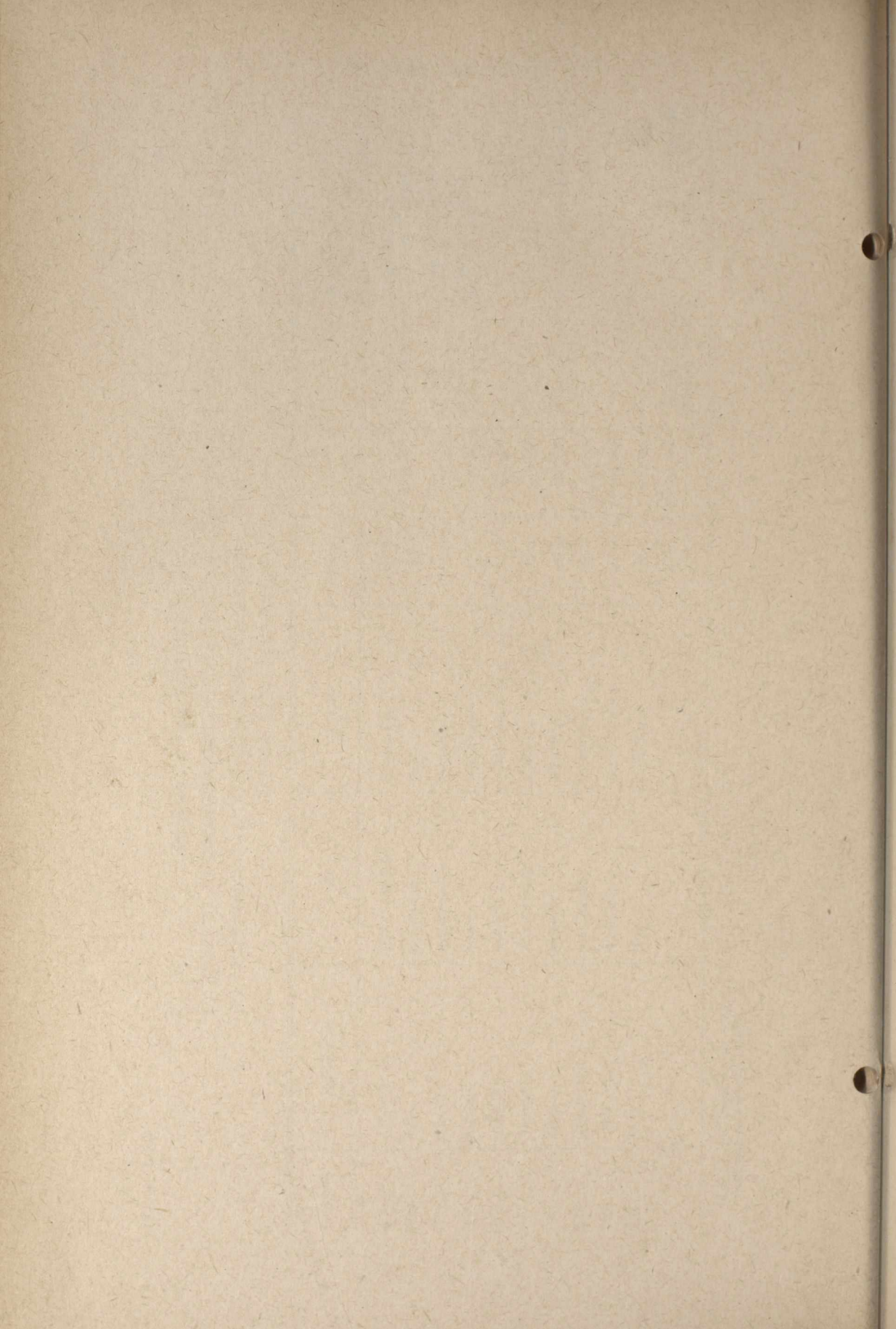
M. McLURE: Permettez-moi de formuler un vœu en ce moment; il en a d'ailleurs été question l'an dernier. C'est que le président du réseau invite le Comité à tenir ses séances à Montréal l'an prochain. De cette façon, nous verrions l'installation dont on a tant parlé.

M. FRASER: Monsieur le président, je crois que M. McLure devrait nous inviter à aller voir le transbordeur qui assure le service à l'île du Prince-Édouard.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
 DISTRICT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE—DIVISION DE KAMLOOPS
 PLAN D'EXÉCUTION DU PROJET D'INSTALLATION DE BLOCS AUTOMATIQUES DE SIGNALISATION
 JASPER, ALB.—PORT-MANN, C.-B.

<i>Année</i>	<i>Subdivisions</i>	<i>De</i>	<i>A</i>	<i>Milles</i>	<i>Coût</i>	<i>Remarques</i>						
1948-49.....	Ashcroft.....	Spence's Bridge.....	Boston-Bar.....	51·7	\$750,000	{ en service en juin 1949: 24 milles. en service en nov. 1949: 27·7 milles.						
1949-50.....	Yale.....	Boston-Bar.....	Hope.....	40·5								
1950.....	Albreda.....	Red-Pass-Jct.....	Jackman.....	24·9	190,000	{ en service en mai 1950: 26·7 milles. en service en juin 1950: 13·8 milles. en service en fév. 1950: 24·9 milles. Sera terminé en 1951.						
1951.....	Albreda.....	Jasper.....	Red-Pass-Jct.....	41·6	378,000*							
1952.....	Ashcroft.....	Ashcroft.....	Spence's-Bridge.....	25·0	220,000							
1953.....	Ashcroft.....	Kamloops-Jct.....	Ashcroft.....	48·9	440,000	(Canoe-River est situé entre Jackman et Blue-River.)						
1954.....	Albreda.....	Jackman.....	Blue-River.....	65·8	608,000							
1955.....	Clearwater.....	Blue-River.....	Birch-Island.....	61·6	585,000							
1956.....	Clearwater.....	Birch-Island.....	Kamloops-Jct.....	77·8	760,000							
1957.....	Yale.....	Hope.....	Port-Mann.....	74·4	750,000							
				512·2	\$4,681,000							
						<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: right;"><i>Milles</i></td> <td style="text-align: right;"><i>Coût</i></td> </tr> <tr> <td>Terminé à date.....</td> <td>117·1 \$ 940,000</td> </tr> <tr> <td>Reste à terminer.....</td> <td>395·1 3,741,000</td> </tr> </table>	<i>Milles</i>	<i>Coût</i>	Terminé à date.....	117·1 \$ 940,000	Reste à terminer.....	395·1 3,741,000
<i>Milles</i>	<i>Coût</i>											
Terminé à date.....	117·1 \$ 940,000											
Reste à terminer.....	395·1 3,741,000											

Bureau de l'Ingénieur en chef,
 Montréal, le 5 février 1951.



SESSION DE 1951
CHAMBRE DES COMMUNES
COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 3

SÉANCE DU LUNDI 23 AVRIL 1951

TÉMOINS:

M. G. R. MacGregor, président des lignes aériennes Trans-Canada.
M. F. P. Turville, de la George A. Touche & Co.

Rapport annuel des lignes aériennes Trans-Canada
(1950)

Rapport des vérificateurs au Parlement.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1951

THE HISTORY OF THE
MOUNTAIN MAN

BY JAMES M. COOK

THE HISTORY OF THE MOUNTAIN MAN

BY JAMES M. COOK

THE HISTORY OF THE MOUNTAIN MAN

BY JAMES M. COOK

THE HISTORY OF THE MOUNTAIN MAN

THE HISTORY OF THE MOUNTAIN MAN

THE HISTORY OF THE MOUNTAIN MAN

BY JAMES M. COOK

THE HISTORY OF THE MOUNTAIN MAN

BY JAMES M. COOK

PROCÈS-VERBAL

LUNDI 23 avril 1951.

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

Présents: MM. Benidickson, Carter, Cavers, Cleaver, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Helme, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell, McCulloch, Mott, Mutch, Pouliot, Thomas.

Aussi présents: Le très honorable C. D. Howe, ministre de la Production de défense et du Commerce; MM. G. R. McGregor président des Lignes aériennes Trans-Canada, W. S. Harvey, vérificateur général, S. W. Sadler, comptable général, R. C. McInnis, directeur des relations extérieures, D. E. McLeod, surintendant général des relations extérieures.

M. G. R. McGregor est appelé. Il lit le rapport annuel des lignes aériennes Trans-Canada et l'étude en est commencée. Il est aidé par M. W. S. Harvey.

Les tableaux contenus dans le rapport annuel sont adoptés à la lecture et consignés au compte rendu.

M. Howe donne la date de la nomination initiale des directeurs d'Air-Canada.

Le témoin s'engage à déposer les réponses qui ne peuvent être données sur le champ.

A 1 heure, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 4 heures sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Benidickson, Carter, Cavers, Cleaver, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Helme, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell, McCulloch, Mott, Mutch Thomas.

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin, ainsi que M. F. P. Turville, de la George A. Touche & Co.

Le Comité termine son étude du rapport annuel des lignes aériennes Trans-Canada.

Sur la motion de M. McCulloch,

Il est résolu,—Que le rapport annuel des lignes aériennes Trans-Canada (1950), le bilan consolidé inclus, soit adopté.

M. McGregor consigne au compte rendu les réponses aux questions de MM. Fulton et Macdonnell posées au cours de la séance du matin et il est interrogé.

Il est ordonné,—Que les réponses ci-dessus soient imprimées en appendices (*voir le procès-verbal de ce jour, appendices A, B, C et D.*)

M. Howe lit un extrait des rapports annuels de BOAC relatif à la livraison des North Stars.

M. McGregor se retire.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

M. Turville est rappelé.

M. Turville est brièvement interrogé et le rapport des auditeurs est adopté après lecture.

Sur la motion de M. McCulloch,

Il est résolu,—Que le rapport des vérificateurs (lignes aériennes Trans-Canada) soit approuvé.

M. McGregor est rappelé.

Un débat se tient sur le budget de 1950 des lignes aériennes Trans-Canada. Le président fait remarquer que contrairement à l'an dernier, le budget n'a pas été déposé avec le rapport des vérificateurs. M. Fulton propose donc que le Comité recommande qu'à l'avenir le budget des lignes aériennes Trans-Canada soit déposé en même temps que le rapport annuel.

M. Howe répond à des questions relatives à la nomination des directeurs et à la location des bureaux dans l'édifice de l'OIAC à Montréal.

MM. McGregor et Turville se retirent.

Le président remercie les témoins.

A 4 h. 45 le Comité s'ajourne au mardi 24 avril à 10 heures du matin, pour étudier le projet de rapport à la Chambre.

Le secrétaire du Comité,

ANTONIO PLOUFFE.

Appendice A

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA (ATLANTIQUE) LIMITÉE

Revue financière—Services Atlantique-Nord, Bermudes et Antilles
1950-1949

	1950		1949	
	Atlantique-Nord	Bermudes Antilles	Atlantique-Nord	Bermudes Antilles
Recettes d'exploitation.....	\$6,899,519	\$1,445,296	\$9,062,160	1,160,227
Frais d'exploitation moins la dépréciation....	6,288,897	2,301,599	9,609,781	1,992,605
Surplus ou déficit de revenu par rapport aux frais d'exploitation avant dépréciation et service de la dette.....	610,622	856,303	547,621	832,378
Dépréciation.....	701,031	322,798	962,666	264,703
Pertes d'exploitation après dépréciation.....	90,409	1,179,101	1,510,287	1,097,081
Intérêt sur le capital investi.....	185,513	71,389	228,408	62,373
Déficit.....	275,922	1,250,490	1,738,695	1,159,454
Pourcentage du déficit total des services de l'Atlantique.....	18%	82%	60%	40%

Appendice B

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA (ATLANTIQUE) LIMITÉE
EXPLOITATION ET TRAFIC

Services Atlantique-Nord, Bermudes et Antilles.
1950-1949

	Atlantique-Nord		Bermudes-Antilles	
	1950	1949	1950	1949
Milles productifs parcourus.....	2,173,270	3,329,679	1,017,695	828,844
Passagers payants transportés.....	17,749	24,901	14,952	11,611
Tonnes-milles de courrier.....	390,044	400,548	4,295	4,355
Tonnes-milles de marchandises.....	1,298,978	1,442,889	223,017	135,098
Milles de passagers payants.....	53,060,008	79,829,877	21,412,291	15,881,947
Milles de places disponibles.....	75,657,812	117,528,156	40,341,252	32,330,814
Tonnes-milles disponibles.....	11,292,896	16,356,398	5,932,864	4,403,299
Tonnes-milles productifs.....	7,839,664	11,077,453	2,735,819	1,993,908

Appendice C

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Passagers transportés—Par mois.
1950

	Service Nord-amé- ricain	Service Atlantique- Nord	Service Bermudes- Antilles	Tous services
Janvier.....	40,773	1,058	1,207	43,038
Février.....	44,469	1,055	1,669	47,193
Mars.....	55,067	1,451	2,385	58,903
Avril.....	64,310	1,376	2,190	67,876
Mai.....	67,930	1,397	758	70,085
Juin.....	76,314	1,977	820	79,111
Juillet.....	73,652	2,037	1,002	76,691
Août.....	89,372	1,916	931	92,219
Septembre.....	80,448	2,196	1,118	83,762
Octobre.....	75,504	1,373	901	77,778
Novembre.....	62,112	844	783	63,739
Décembre.....	60,867	1,069	1,188	63,114
	790,808	17,749	14,952	823,509

Appendice D

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Loyer—Bureau du trafic—Montréal

ÉDIFICE DE L'AVIATION—1,582 pieds carrés.

Loyer du 1^{er} mai 1951 au 1^{er} mai 1952..... \$10,000 par année ou \$6.32
par pied carré.
A compter du 1^{er} mai 1952..... \$11,000 par année ou \$7
par pied carré.

BUREAU PEEL ET BURNSIDE—2,191 pieds carrés

Loyer par année..... \$7,830

Non inclus:

Nettoyage..... }
Service du concierge..... }..... \$2,600 par année, environ.
Éclairage..... }

Chauffage après les heures de bureau. J

Total par année..... \$10,430 ou \$4.76 par pied carré.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES

Le 23 AVRIL 1951.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Le très honorable M. C. D. Howe est présent parmi nous aujourd'hui, ainsi que M. Gordon McGregor et ses fonctionnaires.

M. McGregor doit-il lire son rapport?

M. FULTON: Je le propose.

M. MACDONNELL: Est-ce l'habitude de faire lire le rapport et d'interroger le témoin par la suite?

Le PRÉSIDENT: Oui.

J'ajouterai qu'en plus de M. McGregor, MM. W. S. Harvey, vérificateur général et R. C. McInnis, directeur des relations extérieures, sont également présents.

Voulez-vous procéder monsieur McGregor?

M. McGregor:

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Montréal, 28 février 1951.

Au très honorable ministre du Commerce, Ottawa,

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport conjoint des services domestiques et d'outre-mer des lignes Aériennes Trans-Canada pour l'exercice 1950.

Durant cette période, l'ensemble du réseau a bénéficié du transport aérien le plus considérable depuis l'inauguration des services. Sa situation financière s'est aussi grandement améliorée.

Il est réconfortant de constater un surplus pour l'exploitation nord-américaine du service et un déficit réduit de près de la moitié pour les routes d'outre-mer. Ces résultats sont attribuables à l'accroissement du trafic et au meilleur rendement des opérations.

Le total de milles productifs parcourus augmenta de 6% à comparer avec 1949, bien qu'il y eût une réduction de personnel de 5% et que le nombre d'avions demeurât le même.

Les 20 "North Star" et 27 "DC-3" de TCA fournirent un bon rendement, prouvant ainsi leur efficacité.

Détail

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICES NORD-AMÉRICAINS

REVUE FINANCIÈRE

Voici un tableau résumé des résultats de l'exploitation en 1950 en comparaison de 1949:

	1950	1949	Augmentation ou diminution	
			Montant	%
Recettes d'exploitation	\$ 31,810,684	\$ 26,523,969	\$ 5,286,715	20
Frais d'exploitation moins la dépréciation	28,365,271	24,605,301	3,759,970	15
Excédent des recettes sur les frais d'exploitation avant dépréciation et service de la dette	\$ 3,445,413	\$ 1,918,668		
Dépréciation	2,751,109	2,867,427	116,318	4
Profit ou perte de l'exploitation après dépréciation	\$ 694,304	\$ 948,759		
Intérêt sur le capital investi	493,098	470,685	22,413	5
Surplus ou déficit	\$ 201,206	\$ 1,419,444		

Les recettes du trafic-passagers se sont élevées à \$24,183,501, soit une augmentation de \$4,723,106 ou 24%; celles des marchandises augmentèrent de \$467,452, ou 46%; les recettes des ventes et services de \$44,731 ou 11%, et les autres recettes de \$51,426. Celles du trafic-passagers représentent 76% du total, le courrier 17% et le fret 5%.

Les frais d'exploitation plus élevés pour l'année sont imputables particulièrement à l'extension et à l'expansion des services. Le nombre de milles productifs parcourus augmenta de 14%, ce qui occasionna des frais additionnels d'entretien de la flotte, une consommation plus élevée d'essence, des dépenses résultant du nombre accru de passagers et autres frais contingents.

La tendance à l'inflation dans les salaires et les prix apparaît dans les comptes de la Compagnie. Les salaires, imputables aux frais d'exploitation, ont augmenté de \$1,250,838.

Malgré cette situation, le rendement accru du personnel et de la flotte donna lieu à une réduction de 7% du coût par unité de transport. Une politique de contrôle du coût des services continua d'être exercée et le personnel réalisa la nécessité de l'économie.

EXPLOITATION ET TRAFIC

En 1950, TCA a atteint un record de trafic pour tous ses services.

	1950	1949	Augmentation	
			Montant	%
Milles productifs parcourus	\$ 18,648,390	16,364,733		14
Passagers payants transportés	790,808	648,574		22
Tonne-milles de courrier	3,644,752	3,403,810		7
Tonne-milles de fret	2,319,712	1,053,996		120
Tonne-milles de messageries	998,479	884,112		13
Milles de passagers payants	379,605,810	310,695,767		22
Milles de places disponibles	548,850,808	459,842,123		19
Tonne-milles disponibles	77,369,710	63,449,171		22
Tonne-milles productifs	44,258,785	35,843,949		23

Développement des services

TCA augmenta la fréquence des envolées sur les lignes déjà en opération plutôt que par l'exploitation de nouvelles routes.

L'inauguration du service Montréal-New-York, le 1^{er} avril, a été la seule exception. C'est une addition importante aux routes de TCA. Ce circuit forme

avec celui de Toronto un réseau triangulaire d'une importance économique considérable. On établit un horaire de trois envolées quotidiennes par "North Star." Les chargements du début furent satisfaisants. Il y a lieu de s'attendre à ce que cette exploitation canadienne, entre les deux plus grandes villes du pays, devienne une entreprise nationale profitable.

De la mi-mai jusqu'à septembre, une quatrième envolée transcontinentale quotidienne par "North Star" entra en opération entre Toronto et Vancouver afin de satisfaire aux exigences du trafic d'été.

Trafic-passagers

Le trafic-passagers constitue toujours la part la plus importante des recettes de TCA. Le transport aérien est devenu de plus en plus populaire durant l'année. Depuis cinq ans, le volume de trafic-passagers sur les lignes continentales a augmenté de 332%.

La régularité des horaires, des taux non majorés et une publicité adéquate sont les principales causes de cette faveur manifestée par le public canadien.

Notons, en particulier, une diminution des fluctuations saisonnières. Il y a eu accroissement du trafic en saison-morte en dépit de la marge considérable entre les chargements d'été et ceux d'hiver. Le trafic-passagers pour octobre a été de 5% inférieur à celui de septembre à comparer avec la baisse de 11%, notée pour ces deux mois en 1949. Novembre et décembre ont affiché la même tendance. Cette amélioration a été, sans doute, la conséquence de l'excellence de nos services pendant toute l'année, ce qui a contribué à enrayer la crainte, assez répandue, que les horaires réguliers ne peuvent être maintenus en hiver. En 1950, TCA a complété 97% de ses envolées régulières dont 85% étaient conformes à l'horaire.

Les tarifs des lignes aériennes n'ont pas augmenté contrairement à la règle générale. S'il y a eu ajustement dans les prix, la tendance générale a été vers la baisse. Des taux saisonniers d'excursions ont été établis pour les services des Prairies par "DC-3" entre Ottawa, Montréal et New-York et entre Victoria et Seattle. Plusieurs routes canadiennes de l'Est bénéficièrent de réductions de prix des billets réguliers. Le 1^{er} octobre, le plan familial a été remis en vigueur et un escompte spécial a été alloué pour les congrès. La parité du dollar canadien et américain en septembre a causé quelques diminutions du prix des places, en monnaie canadienne, à certains endroits des États-Unis mais un effet contraire a été noté pour quelques services en direction nord.

La grève nationale des chemins de fer a permis à des milliers de personnes d'emprunter, pour la première fois, la voie aérienne et depuis, nombre d'entre elles ont adopté ce mode de transport.

Courrier

TCA a continué à faire le transport général du courrier de première classe. Une augmentation de 7% a été notée dans l'ensemble des chargements due, en partie, à la grève du rail.

Durant l'année, TCA encaissa des recettes pour le courrier en vertu de l'accord intérimaire avec le ministère des Postes, conclu dès le début du service "tour-air" en 1948. Cet accord prévoyait un paiement mensuel de \$450,000. Vers la fin de 1950, on a entrevu la possibilité de négocier un contrat pour le transport du courrier avec, comme condition essentielle, un mode de paiement variant selon l'augmentation de volume du courrier et les réductions substantielles des paiements par les Postes, par tonne-mille de courrier transporté.

Marchandises

Le transport des messageries et du fret est relativement peu considérable comparé avec le trafic-passagers et le courrier, bien qu'il y eut accroissement

de volume. Les taux des messageries et du fret demeurèrent les mêmes et, malgré l'augmentation des tarifs du transport terrestre et maritime, TCA a amélioré sa situation.

Des recherches au sujet de problèmes particuliers de marchés—y compris les emballages légers—ont donné un stimulant à nos services d'expédition.

Routes

Au 31 décembre 1950, TCA transportait des passagers, du courrier et du fret sur 8,362 milles de routes intérieures. C'est là une augmentation de 277 milles ou 3% à comparer avec 1949. La carte de la route de la Feuille d'érable aux pages 12 et 13 indique la nature étendue des opérations de la compagnie.

Installations

Le ministère des Transports et TCA ont continué à travailler en étroite coopération au développement méthodique de l'aviation civile canadienne, bien que la diminution des crédits accordés au ministère dans ce but ait fait remettre à plus tard des projets de nouvelles routes et de nouveaux aéroports.

Les pistes de Toronto et de Sydney ont été allongées. En de nombreux endroits, on a procédé à l'installation de matériel de guidage pour les avions. L'exécution de ces projets a eu pour effet de simplifier l'exploitation de nos services.

La ville de Vancouver a construit un immeuble administratif temporaire à l'aéroport pour répondre aux besoins actuels. Il remplace celui détruit par le feu.

Détail

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICES NORD-AMÉRICAINS

REVUE FINANCIÈRE

Voici un tableau des résultats de l'année financière pour les services de l'Atlantique-Nord, des Antilles et des Bermudes en comparaison avec 1949:

	1950	1949	Diminution	
			Montant	%
Recettes d'exploitation	\$8,344,815	\$10,222,387	\$1,877,572	18
Frais d'exploitation moins la dépréciation	8,590,496	11,602,386	3,011,890	26
<i>Déficit de revenu par rapport aux frais d'exploitation avant dépréciation et service de la dette</i>	<i>\$ 245,681</i>	<i>\$ 1,379,999</i>		
Dépréciation	1,023,829	1,227,369	203,540	17
<i>Pertes d'exploitation après dépréciation</i>	<i>\$1,269,510</i>	<i>\$ 2,607,368</i>		
Intérêt sur le capital investi	256,902	290,781	33,879	12
<i>Déficit</i>	<i>\$1,526,412</i>	<i>\$ 2,898,149</i>		

Le déficit des services nord-atlantiques n'a été que de \$275,922, à comparer avec le déficit net total de \$1,526,412.

Les recettes du trafic-passagers des envolées régulières ont été de \$6,027,010, soit une baisse de \$1,068,677 ou 15%. Les recettes du courrier se sont élevées à \$1,177,428. Celles des marchandises se sont totalisées à \$822,331, soit une augmentation de \$30,087 ou 4%. Celles des ventes et services ont diminué de \$43,367 ou 20%. Les revenus des nolisements, qui étaient de \$878,842 en 1949 sont tombés à \$98,093 en 1950, soit une diminution de 89%, résultant de l'interruption du transport des immigrants en mars de l'année précédente. Les recettes du trafic-passagers forment 72% du grand total, celles du courrier 14% et celles du fret 10%.

La réduction du prix des billets pour les voyages d'excursion et hors-saison a diminué les recettes moyennes du trafic-passagers de \$212 en 1949 à \$187 en 1950.

Une concurrence accrue sur les routes de l'Atlantique-Nord a eu son écho dans les recettes du trafic-passagers. En 1950, la British Overseas Airways Corporation a multiplié ses services. KLM, Air-France et un affréteur indépendant ont obtenu des permis d'exploitation entre Montréal et l'Europe. TCA reçut la plus grande part du trafic d'outre-mer, mais la proportion est moindre que celle de 1949.

En dépit des restrictions de plus en plus sévères de la part des autorités aux Antilles, il y a eu augmentation de trafic en ces régions ainsi qu'aux Bermudes.

Malgré tout, la compagnie a considérablement amélioré sa position financière nette. La compagnie a été justifiée de réduire la fréquence de ses envolées au-dessus de l'Atlantique, en ce sens qu'elle a pu affecter des avions supplémentaires à son service domestique croissant.

EXPLOITATION ET TRAFIC

Voici une comparaison des résultats obtenus pour les envolées de l'Atlantique-Nord, des Antilles et des Bermudes en 1950 et 1949:

	1950	1949	Diminution %
Milles productifs parcourus	3,190,965	4,158,523	23
Passagers payants transportés	32,701	36,512	10
Tonne-milles de courrier	394,339	404,903	3
Tonne-milles de marchandises	1,521,995	1,577,987	4
Milles de passagers payants	74,472,299	95,711,824	22
Milles de places disponibles	115,999,064	149,858,970	23
Tonne-milles disponibles	17,225,760	20,759,697	17
Tonne-milles productifs	10,575,483	13,071,361	19

Développement des services

L'horaire d'été de TCA comprenait une envolée quotidienne aller-retour entre le Canada et les Îles Britanniques ainsi que des envolées supplémentaires suivant la demande. Cette fréquence a été quelque peu réduite durant les mois d'hiver. Les aérobus de TCA ont effectué 656 traversées régulières et spéciales en comparaison de 996 l'année précédente. En 1949, pendant la période d'activité intense, il y eut deux envolées aller-retour par jour.

D'autre part, les services des Antilles et des Bermudes ont enregistré une augmentation saisonnière modérée.

La compagnie a inauguré le premier service direct entre le Canada et le sud des États-Unis le 2 avril, quand Tampa, Floride, a été englobée dans l'itinéraire des Antilles. Cette escale a augmenté quelque peu le nombre des envolées, mais laisse entrevoir des possibilités touristiques importantes entre le Canada, la Floride et les Indes Occidentales.

Trafic-passagers

En 1950, TCA a aéroporté 17,340 passagers au cours de ses envolées régulières en comparaison de 21,872 en 1949. Sur les lignes du sud, le nombre de passagers a atteint 14,952 soit une augmentation de 3,409.

Afin de réduire les fluctuations saisonnières du trafic transatlantique, TCA et les autres exploitants introduisirent des taux saisonniers "EN/HORS" saison qui comportent des variantes pour le retour selon la période de déplacement. Des taux d'excursion d'été de 15 jours furent offerts pour les lignes des Antilles et de 30 jours pour les Bermudes.

Le 1^{er} novembre, une hausse générale des taux a été enregistrée pour les passages en direction de l'Atlantique-Nord. Toutefois, dans le cas de TCA, cette hausse a été absorbée par des ajustements tarifaires qui ont suivi la réévaluation du dollar canadien.

Des exploitants de transport aérien non régulier ont bénéficié du trafic de l'Atlantique-Nord à l'occasion de l'Année Sainte.

En décembre, la Compagnie a négocié un accord avec le gouvernement canadien au sujet du transport aérien d'immigrants du Royaume-Uni et de l'Europe. Par cette entente, un immigrant peut, à prix réduit, venir s'établir à Montréal ou à des endroits situés à l'est de cette ville. Les points de départ sont Londres, Prestwick ou Shannon. Le gouvernement canadien défraie le solde du tarif régulier pour billet simple. TCA n'a pas ressenti les effets de cet accord en 1950, mais on prévoit de plus importants chargements en direction ouest pour 1951. L'entente se termine le 31 mars date où il pourra y avoir révision. Les bureaux d'outre-mer de TCA coopèrent entièrement avec le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration afin de promouvoir le transport aérien des immigrants.

Courrier

Le volume de courrier de l'Atlantique-Nord est pratiquement demeuré le même. Sur les routes du sud, TCA a peu bénéficié de ce trafic.

Marchandises

Sur l'Atlantique-Nord, le transport de fret est demeuré au même niveau qu'en 1949. Par suite de la réduction du nombre d'envolées, les chargements individuels ont été plus considérables. Plusieurs envolées vers l'Ouest comportèrent des consignations complètes.

Le volume de fret a augmenté de 65% sur la route du sud malgré les restrictions commerciales des Antilles. Ceci ne représente qu'une faible proportion des possibilités en temps normal.

Routes

TCA parcourt maintenant au-dessus de la mer, 8,477 milles et atteint l'Angleterre, l'Écosse, l'Irlande, les Bermudes, Bahama, la Jamaïque, les Barbades et la Trinité.

GÉNÉRALITÉS

Bilan d'ensemble

En 1950, la situation financière de TCA s'est améliorée constamment. Le fonds de roulement a été suffisant et les placements en propriétés et équipement n'ont pas dépassé 30 millions de dollars, malgré l'expansion du trafic.

Au cours de l'année, le fonds autonome d'assurance de la compagnie a été augmenté de \$419,233 et il s'élève maintenant à \$4,078,941. Tout comme en 1949, les versements destinés à couvrir les risques des appareils, passagers et responsabilité publique pour les services nord-américains ont été discontinués. Les revenus des placements du fonds ont été suffisants pour maintenir les réserves à un niveau plus élevé que le montant désiré de 3 millions de dollars.

La réserve de revise des appareils, établie en 1949, a été portée à \$860,000 afin de pourvoir aux dépenses anticipées dans le programme de mise au point projeté.

Les fonds versés au compte de dépréciation ont excédé les montants requis d'une somme de 5 millions de dollars et, de temps à autre durant l'année, l'excédent a servi à acheter des valeurs. Au 31 décembre, les placements se chiffraient par \$4,500,000 en obligations des chemins de fer Nationaux du Canada à 2 $\frac{7}{8}$ % et par \$1,500,000 en obligations provinciales à 3%.

Personnel

Le nombre des employés est moindre qu'en 1949. Au 31 décembre, on comptait 4,904 employés contre 5,137 l'année précédente.

Le programme de revise des appareils ayant été complété, il en est résulté une diminution des employés de la mécanique et de l'entretien.

TCA acquiert une expérience sans cesse accrue et tout laisse prévoir que, d'ici la fin de l'année, tous les pilotes de la compagnie auront à leur crédit plus de 1,000,000 de milles au service de l'aviation commerciale.

Propriétés et équipement

En 1950, le programme de revise des "DC-3" a été complété. Plusieurs nouvelles caractéristiques ont été ajoutées aux "North Star" y compris l'installation d'un régime à pression rétablie améliorée, ce qui a permis de dépasser l'excellent rendement de 1949.

Le service fourni par les "North Star" affectés aux routes d'outre-mer ne le cède en rien à celui des concurrents de TCA, au point de vue de la régularité des envolées. Les résultats d'octobre témoignent de l'excellent rendement de ces appareils: aucun retard n'a été noté pour 30 envolées sur un total de 31.

Les dépenses d'entretien des pistes et aéroports ont été maintenues à un niveau très bas, si on tient compte de l'ampleur de l'exploitation. Les seuls changements importants de l'année furent l'achat d'un hangar de remisage à Vancouver et l'ouverture d'un nouveau bureau de ventes de billets à Montréal, dans l'édifice de l'Aviation Internationale.

Service de Transport d'urgence

L'inondation causée par la rivière Rouge au Manitoba créa une situation sérieuse. Du 8 au 13 mai, TCA fit approximativement 40 envolées aller et retour, en plus du service régulier, entre Winnipeg et l'Est du Canada; plus de 500,000 livres de provisions furent transportées et 2,500 personnes évacuées.

Durant les 9 jours de la grève du rail, le trafic essentiel sur les routes principales donna lieu à des envolées supplémentaires de 125,000 milles, soit une augmentation de 25% de l'horaire normal quotidien. Fait à noter, les opérations se sont effectuées de façon satisfaisante et, en général, les horaires ont été observés. Le personnel a été à la hauteur de la tâche en exécutant 20,000 heures de travail supplémentaires et la compagnie a ainsi pu faire honneur à ses obligations à cette occasion ainsi que durant l'inondation. Le coût élevé de ce service d'urgence a réduit les bénéfices qui en auraient résulté pour la compagnie.

Que TCA puisse faire face à des demandes de transport durant une période de crise nationale est une source de satisfaction pour la compagnie.

Avions

La flotte de TCA a été adéquate en 1950 et elle continue de suffire aux besoins actuels. La compagnie se tient au courant de toutes les innovations dans le domaine de l'air. Ses techniciens se renseignent au sujet des plus récents développements de l'industrie aérienne. Quand le temps viendra de changer ses appareils, TCA saura faire un choix judicieux et pondéré. Aucune démarche ne sera faite avant d'obtenir toutes les données possibles car, à l'heure actuelle, peu de manufacturiers sont en mesure de donner des informations complètes concernant les types nouveaux d'avions.

Perspectives

En avril, la route de l'Atlantique sera prolongée jusqu'à Paris, mais on n'entrevoit pas d'autres changements importants d'itinéraire. On s'efforcera de maintenir la qualité des services sur les routes déjà ouvertes.

On croit que la situation financière de la compagnie s'améliorera encore en 1951. Il faut tenir compte, toutefois, de la hausse générale des salaires et des prix ainsi que des restrictions artificielles imposées au commerce et au transport international.

Heureusement, TCA possède d'abondantes ressources, en personnel et en matériel. Les revenus seront probablement plus élevés à l'avenir et les dépenses attentivement surveillées.

TCA continuera de fournir un service de transport aérien le meilleur marché possible avec les mêmes "standards" de qualité, et s'efforcera d'augmenter son trafic et la valeur de l'entreprise dans l'intérêt du Canada.

Appréciation

Les résultats favorables de 1950, en ce qui concerne l'exploitation sont dus au travail des employés. L'habileté de notre personnel et sa coopération méritent les plus grands éloges. Le Conseil d'administration désire exprimer à nouveau aux employés sa reconnaissance pour leur magnifique travail.

Au nom du Conseil d'administration,

Le président,

G. R. MCGREGOR

BILAN D'ENSEMBLE AU 31 DÉCEMBRE 1950

ACTIF		PASSIF	
DISPONIBILITÉS:			
Caisse.....	\$ 2,969,096.54	EXIGIBILITÉS:	
Avances au fonds de roulement.....	11,402.50	Comptes vérifiés à payer.....	\$ 885,113.09
Placements temporaires en argent au prix de revient.....	6,000,935.00	Comptes courus à payer.....	1,385,661.84
Dépôts spéciaux.....	8,133.99	Reliquats à payer aux autres exploitants, trafic	1,021,023.20
Comptes à recevoir.....	2,719,128.13	Dépôts sur billets réservés.....	760,325.00
Reliquats à recevoir d'autres exploitants, trafic.....	910,205.85	Traitements et salaires.....	684,986.87
Reliquats à recevoir des agents.....	462,407.89	Transport payé d'avance.....	1,068,125.78
Gouvernement du Canada—solde de déficit..	95,050.63	Autres exigibilités.....	38,973.94
Matériaux et approvisionnements.....	1,706,119.23		<u>\$ 5,844,209.72</u>
Intérêts à recevoir.....	59,213.71		
	<u>\$14,941,693.47</u>	RÉSERVES:	
COMPTES DÉBITEURS:			
Comptes payés d'avance.....	\$ 33,993.74	Assurance.....	\$ 4,078,941.20
Autres comptes débiteurs.....	26,548.45	Revision.....	860,764.38
	<u>60,542.19</u>		<u>4,939,705.58</u>
FONDS D'ASSURANCE.....	4,078,941.20	CAPITAL-ACTIONS:	
PLACEMENTS DANS LES FILLIALES.....	20,575.73	Actions ordinaires entièrement payées.....	25,000,000.00
IMMOBILISATIONS:		PROFITS ET PERTES:	
Propriétés et matériel.....	\$30,126,909.42	Déficit d'exercice 1950 pour les services atlantiques.....	\$ 1,526,411.56
Moins dépréciation à date.....	13,444,746.71	Surplus d'exercice 1950 pour les services nord-américains.....	201,205.93
	<u>16,682,162.71</u>		<u>\$ 1,325,205.63</u>
	<u>\$35,783,915.30</u>	Chargé à l'État.....	-1,325,205.63
			<u>\$35,783,915.30</u>

T. H. COOPER,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des lignes aériennes Trans-Canada et de sa compagnie subsidiaire pour l'exercice terminé le 31 décembre 1950. Nous certifions, qu'à notre avis, le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation des lignes aériennes au 31 décembre 1950, et que les états de revenus relatifs à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1950 sont dressés correctement. Nous présentons notre rapport au parlement.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

Le 28 février 1951.

ÉTATS DE REVENUS

Services nord-américains		Services transatlantiques			
Année	Année	Année	Année		
1950	1949	1950	1949		
RECETTES D'EXPLOITATION:					
\$24,183,500.60	\$19,460,394.52	Passagers	\$ 6,027,009.91	\$ 7,095,687.04	
5,400,000.00	5,400,000.00	Courrier	1,177,427.84	1,178,653.41	
1,473,254.68	1,005,803.36	Messageries et fret	822,331.21	792,243.28	
194,573.17	155,809.07	Excédents de bagage	41,463.33	55,017.83	
118,920.64	106,257.92	Nolisements et autres	98,355.40	879,190.82	
440,435.21	395,704.38	Services imprévus—net	178,227.04	221,594.24	
<u>\$31,810,684.30</u>	<u>\$26,523,969.25</u>	Total	<u>\$ 8,344,814.73</u>	<u>\$10,222,386.62</u>	

FRAIS D'EXPLOITATION—NON COMPRIS LA DÉPRÉCIATION

\$ 6,846,268.62	\$ 6,334,459.95	Exploitation des avions	\$ 2,161,772.70	\$ 3,022,061.39
6,205,210.36	4,583,226.35	Entretien des avions	1,505,597.33	2,113,024.54
4,443,179.64	4,158,908.72	Exploitation au sol	1,503,933.31	1,848,764.77
3,558,917.03	3,260,681.07	Entretien au sol et indirect	1,289,333.39	1,796,806.08
1,620,623.64	1,508,178.15	Service des passagers	432,382.97	603,875.22
3,324,217.30	2,769,949.30	Trafic et ventes	907,764.58	1,184,296.65
929,195.35	586,719.39	Publicité	253,742.60	250,842.09
1,639,892.05	1,504,368.17	Généraux et d'administration	508,033.33	667,785.93
202,232.48	101,189.53	Revenus divers—net	27,935.89	114,929.20
<u>\$28,365,271.51</u>	<u>\$24,605,301.57</u>	Total	<u>\$ 8,590,496.10</u>	<u>\$11,602,385.87</u>

\$ 3,445,412.79	\$ 1,918,667.68	Surplus ou déficit des recettes sur opération non compris la dépréciation et l'intérêt ..	\$ 245,681.37	\$ 1,379,999.25
2,751,108.88	2,867,426.81	DÉPRÉCIATION	1,023,828.17	1,227,369.02
\$ 694,303.91	\$ 948,759.13	Profit d'exploitation ou perte	\$ 1,269,509.54	\$ 2,607,368.27
493,097.98	470,684.77	Intérêt sur le capital engagé	256,902.02	290,780.99
<u>\$ 201,205.93</u>	<u>\$ 1,419,443.90</u>	Surplus ou déficit	<u>\$ 1,526,411.56</u>	<u>\$ 2,898,149.26</u>

5100 EXPLOITATION DES AVIONS

\$ 1,950,288.42	\$ 1,682,547.81	23 Capitaines et seconds	\$ 362,900.42	\$ 489,256.71
—	—	24 Autre personnel navigant	176,958.53	273,014.35
1,643.63	72,560.51	28 Entraînement—salaires et frais	326.67	14,946.69
173,947.15	164,464.19	36 Frais de voyages et imprévus	69,136.69	100,053.38
4,707,011.34	4,094,937.68	45 Essence et lubrifiants	1,215,830.12	1,730,743.97
10,762.79	9,263.88	53 Autres fournitures	2,588.75	6,919.16
—	296,183.29	55 Assurance des avions	329,470.80	404,418.27
2,615.29	14,502.59	74 Autres frais	4,560.72	2,708.86
<u>\$ 6,846,268.62</u>	<u>\$ 6,334,459.95</u>		<u>\$ 2,161,772.70</u>	<u>\$ 3,022,061.39</u>

5200 ENTRETIEN DES AVIONS

\$ 1,027,955.30	\$ 796,479.49	25 Avions—main-d'œuvre	\$ 190,901.93	\$ 276,289.57
830,497.31	864,295.56	26 Moteurs d'avions—main-d'œuvre	190,602.30	413,475.02
220,010.90	210,838.78	27 Autre équipement d'avions—main-d'œuvre	47,883.08	73,860.86
1,452,247.58	667,842.29	46 Avions—matériel, etc.	433,620.14	269,279.78
2,027,520.74	1,894,115.69	47 Moteurs d'avions—matériel, etc.	532,628.46	994,671.38
331,978.53	149,654.54	48 Autre équipement d'avions—matériel, etc.	107,961.42	85,447.93
315,000.00	—	70 Révisé des appareils—réserve	—	—
<u>\$ 6,205,210.36</u>	<u>\$ 4,583,226.35</u>		<u>\$ 1,505,597.33</u>	<u>\$ 2,113,024.54</u>

Services nord-américains		Services transatlantiques	
Année	Année	Année	Année
1950	1949	1950	1949
6100 EXPLOITATION AU SOL			
\$ 236,860.73	\$ 228,547.58	21 Hauts fonctionnaires et surintendants	\$ 157,843.60 \$ 181,494.91
264,239.99	259,569.85	22 Gérants de stations et assistants	129,755.91 110,963.29
24,985.80	32,787.95	28 Entraînement—salaires	8,248.75 21,657.96
287,206.91	360,338.35	29 Employés au sol—service de la mécanique	126,554.87 171,122.19
801,914.29	700,248.69	29 Employés au sol—service du fret	170,480.15 161,556.98
156,618.49	147,212.84	30 Contrôleurs du vol	77,380.09 85,190.47
297,056.90	310,559.68	30 Sans-filistes	16,422.51 16,218.03
206,612.48	171,906.29	30 Télétypistes	25,655.35 25,742.91
284,584.74	255,861.39	35 Autres employés	151,917.29 175,044.54
89,938.19	116,838.39	36 Frais de voyages et imprévus	68,049.36 110,936.33
196,540.54	199,847.18	37 Téléphone, télégraphe et télétype	78,987.89 76,067.42
45,380.75	48,002.87	38 Eclairage, chauffage, énergie et eau	5,838.77 7,464.11
254,133.02	225,405.46	39 Frais des messageries	— 154,292.27
99,390.25	95,711.92	40 Service des agences et exploitation en commun	42,493.29 33,744.31
230,965.52	180,139.22	43 Autres services	88,864.86 107,777.23
160,350.76	135,539.40	44 Aéroports, immeubles et bureaux	60,124.09 55,773.59
637,024.47	524,992.15	44 Location d'aéroports	179,396.86 213,141.87
8,828.14	18,856.53	49 Fournitures des services	3,163.58 17,546.66
58,250.00	55,136.27	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	23,326.16 40,822.62
49,391.51	49,030.22	53 Autres fournitures	17,537.77 17,547.14
567.32	625.00	64 Sociétariat	405.18 —
52,338.84	41,751.49	74 Autres frais	71,486.98 64,659.94
\$ 4,443,179.64	\$ 4,158,908.72		\$ 1,503,933.31 \$ 1,848,764.77

6200 ENTRETIEN AU SOL ET INDIRECT			
\$ 170,258.16	\$ 160,654.54	21 Hauts fonctionnaires et surintendants	\$ 46,934.72 \$ 53,300.19
544,646.18	555,734.81	22 Direction de l'entretien et des magasins ..	193,383.37 295,276.93
254,443.46	241,512.09	27 Équipement et installations—main-d'œuvre	93,350.81 135,894.24
17,933.15	21,786.20	28 Entraînement—salaires	5,297.43 20,720.86
342,335.82	276,759.13	28 Ouvriers d'ateliers inaffectés	117,622.45 178,251.67
222,419.28	207,227.31	29 Surveillants des immeubles	51,207.87 73,896.52
222,118.39	192,306.38	31 Employés des magasins	81,621.40 111,856.24
119,652.97	204,210.07	35 Employés du génie	112,857.49 130,193.38
495,016.45	386,433.23	35 Autres employés	178,792.42 257,001.92
108,661.89	99,707.63	36 Frais de voyages et imprévus	28,279.99 40,748.49
21,428.81	21,939.59	37 Téléphone et télégraphe	8,959.25 16,382.34
125,217.25	115,522.54	38 Eclairage, chauffage, énergie et eau	45,388.66 60,920.76
172,881.41	168,641.19	43 Autres services	74,385.68 98,201.56
63,166.15	43,307.75	44 Location d'immeubles et de bureaux	7,266.35 11,946.20
338,692.95	258,043.34	48 Equipement et installations—matériel, etc	124,983.16 140,598.80
207,072.72	163,203.43	49 Fournitures des ateliers	69,829.88 89,084.27
30,287.45	41,847.85	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	12,732.14 23,877.15
29,681.75	37,988.22	53 Autres fournitures	8,739.41 15,313.79
2,892.68	14,301.23	54 Règlement des inventaires de magasin ..	10,617.08 14,868.31
91.24	104.94	64 Sociétariat	20.56 10.04
75,804.23	78,052.06	74 Autres frais	38,297.73 58,199.04
\$ 3,558,917.03	\$ 3,260,681.07		\$ 1,289,333.39 \$ 1,796,806.08

6300 SERVICE DES PASSAGERS			
\$ 25,895.08	\$ 34,327.25	21 Hauts fonctionnaires et surintendants	\$ 11,092.82 \$ 18,189.04
478,541.52	398,964.65	24 Commissaires et hôtesses	139,562.04 169,158.82
5,112.37	7,320.04	28 Entraînement—salaires	2,402.15 4,685.18
1,602.68	6,861.51	35 Autres employés	791.19 3,158.48
122,317.38	103,595.65	36 Frais de voyages et imprévus	42,086.60 57,723.80
35,750.84	32,858.21	43 Autres services	21,160.81 22,825.92
398.09	1,115.29	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	107.90 514.27
583,732.98	542,477.94	51 Nourriture des passagers	99,884.05 120,802.42
159,538.60	128,164.24	52 Fournitures pour passagers	31,314.18 29,707.10
—	71,070.58	56 Assurance de responsabilité—passagers ..	31,621.78 38,653.88
132,614.80	101,918.36	63 Frais d'envolées interrompues	32,511.35 118,373.20
57,091.87	58,690.89	67 Frais de douane	14,314.36 11,811.84
18,027.43	20,813.54	74 Autres frais	5,533.74 8,271.27
\$ 1,620,623.64	\$ 1,508,178.15		\$ 432,382.97 \$ 603,875.22

Services nord-américains

Année 1950	Année 1949
\$ 102,938.12	\$ 122,158.07
244,478.98	174,524.69
25,493.58	21,922.89
1,618.15	1,344.96
555,233.23	462,518.21
590,766.06	469,316.59
205,288.09	178,911.86
299,414.25	244,148.10
195,407.66	180,098.49
288,500.63	205,481.37
11,502.43	11,655.00
433,010.48	405,602.14
46,501.34	45,278.86
212,022.98	143,976.33
66,213.16	71,564.10
1,552.37	1,940.10
5,911.44	2,938.06
38,364.35	26,569.48

\$ 3,324,217.30 \$ 2,769,949.30

Services transatlantiques

Année 1950	Année 1949
\$ 28,109.77	\$ 52,228.89
66,760.97	74,618.34
6,961.65	9,373.17
441.87	575.04
151,620.02	197,750.47
161,323.14	200,657.13
56,058.94	76,494.08
81,762.39	104,385.94
53,360.84	77,001.42
78,782.16	87,853.92
3,141.02	4,983.11
118,249.81	173,415.90
12,698.33	19,359.05
57,898.06	61,557.33
18,081.12	30,597.36
423.91	829.50
1,614.26	1,256.17
10,476.32	11,359.83

\$ 907,764.58 \$ 1,184,296.65

6400 TRAFIC ET VENTES

Année 1950	Année 1949	Description	Année 1950	Année 1949
\$ 48,265.29	\$ 21,352.19	21 Hauts fonctionnaires et surintendants	\$ 13,180.02	\$ 9,129.17
6,486.61	2,727.45	36 Frais de voyages et imprévus	1,771.33	1,166.12
919.36	456.25	37 Téléphone et télégraphe	251.05	195.07
183.39	443.78	38 Eclairage, chauffage, énergie et eau	50.08	189.74
37,372.07	18,302.22	43 Autres services	10,205.36	7,825.15
4,715.16	539.32	44 Location de bureaux	1,287.59	230.59
11,868.02	7,664.09	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	3,240.85	3,276.80
51,229.83	42,193.59	59 Indicateurs et leur distribution	13,989.56	18,039.94
464,035.98	288,720.86	60 Annonces dans périodiques	126,719.45	123,443.11
280,751.30	185,334.30	61 Autres annonces	76,666.02	79,229.19
17,977.49	15,831.21	62 Frais d'établissement et de publicité	4,909.19	6,768.66
5,390.85	3,154.13	74 Autres frais	1,472.10	1,348.55
\$ 929,195.35	\$ 586,719.39		\$ 253,742.60	\$ 250,842.09

6500 PUBLICITÉ

Année 1950	Année 1949	Description	Année 1950	Année 1949
\$ 108,503.60	\$ 71,296.45	21 Hauts fonctionnaires et surintendants	\$ 29,682.34	\$ 30,686.74
96,160.29	61,188.77	22 Surintendance administrative—autres	26,305.69	26,336.29
455,421.43	358,755.44	35 Autres employés	124,632.39	154,429.21
62,279.60	164,685.50	36 Frais de voyages et imprévus	17,118.15	70,892.37
17,742.27	13,072.23	37 Téléphone et télégraphe	4,876.63	5,626.43
5,640.19	5,649.16	38 Eclairage, chauffage, énergie et eau	1,550.26	2,431.46
31,376.00	27,964.00	39 Frais des filiales	8,624.00	12,036.00
22,569.33	11,795.34	41 Honoraires professionnels et frais	6,203.40	5,076.84
78,766.84	34,912.58	44 Location de bureaux	21,678.24	15,026.74
37,155.73	34,803.16	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	10,212.61	14,979.65
23,404.24	45,685.86	55 Assurance—responsabilité envers le public et générale	16,936.49	17,372.83
57,464.44	83,614.69	57 Assurance—bien-être des employés	60,193.53	76,832.57
390,468.33	390,458.42	57 Caisse de retraite	119,053.66	156,947.20
20,602.86	15,287.12	64 Sociétariat	5,662.90	6,579.73
97,875.47	78,683.27	68 Impôts—rémunération	19,933.64	24,180.30
81,273.24	61,846.66	69 Impôts généraux	20,750.19	29,135.33
53,188.19	44,669.52	74 Autres frais	14,619.21	19,226.24
\$ 1,639,892.05	\$ 1,504,368.17		\$ 508,033.33	\$ 667,785.93

5900 DÉPRÉCIATION DES AVIONS

Année 1950	Année 1949	Description	Année 1950	Année 1949
\$ 1,468,649.37	\$ 1,544,890.73	75 Avions	\$ 445,808.23	\$ 582,100.18
416,950.08	393,724.08	76 Moteurs d'avions	185,327.37	248,726.88
253,537.62	374,850.24	77 Pièces de rechange des avions	145,375.57	156,955.80
327,566.31	301,618.12	77 Autre équipement des avions	134,370.79	130,572.36

6900 DÉPRÉCIATION DES INSTALLATIONS AU SOL

Année 1950	Année 1949	Description	Année 1950	Année 1949
284,405.50	252,343.64	78 Installations au sol et équipement	112,946.21	109,013.80
\$ 2,751,108.88	\$ 2,867,426.81		\$ 1,023,828.17	\$ 1,227,369.02

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur McGregor.

M. FULTON: Monsieur le président, puis-je poser une question au sujet de la page 2? Monsieur McGregor, pouvez-vous me donner les dates de la nomination initiale des directeurs?

M. MCGREGOR: Je peux les obtenir, monsieur Fulton.

M. MACDONNELL: Avant que nous posions des questions précises à propos du rapport, pourriez-vous nous rappeler, en quelques mots, la relation qui existe entre les lignes aériennes Trans-Canada et le National-Canadien, et peut-être également nous dire quelque chose du temps que les hauts fonctionnaires consacrent aux deux compagnies, afin que ces points soient bien clairs dans notre pensée?

L'autre point que j'aimerais éclaircir concerne les rapports d'exploitation qui se divisent en deux parties: la première qui se rapporte aux lignes aériennes Trans-Canada et l'autre aux lignes aériennes Trans-Canada (Atlantique) Limitée. Est-ce là une division commode dans les cadres de la compagnie ou existe-t-il une compagnie séparée?

M. MCGREGOR: Oui, ce sont deux compagnies séparées.

M. MACDONNELL: Alors, lorsque vous arrivez à la fin du rapport, sous la rubrique "Recettes",—oh, oui, je vois, ce sont deux comptes séparés également.

M. MCGREGOR: La seule chose qui se rapporte aux deux compagnies est le bilan consolidé qui est un rapport du réseau au complet.

Le très hon. M. HOWE: Les actions des L.A.T.C. sont détenues par les Chemins de fer nationaux du Canada.

M. MACDONNELL: Et indirectement, celles des L.A.T.C. (Atlantique) limitée.

Le très hon. M. HOWE: En effet, c'est le même propriétaire.

Au sujet des directeurs, quatre d'entre eux sont nommés par le National-Canadien et font également partie du bureau de direction de cette dernière compagnie et trois autres sont nommés par le gouvernement. On a demandé quand ils furent nommés? M. Wilfrid Gagnon l'a été lors de l'organisation de la compagnie.

M. FULTON: En 1937?

Le très hon. M. HOWE: Oui, je crois.

M. Donald Gordon a été nommé lorsqu'il a succédé à M. R. C. Vaughan, à la présidence du chemin de fer.

M. J. A. Northey était un directeur du début, M. H. J. Symington, l'était également et en même temps président de la ligne aérienne.

M. C. P. Edwards est un directeur du début; M. R. A. C. Henry a été nommé en 1949 et M. McGregor l'a été lorsqu'il a assumé la présidence en 1948

M. FULTON: Merci. Vous avez fait une déclaration, monsieur Howe, en réponse à M. Macdonnell et je me demande si je vous ai bien compris. Vous avez dit que les lignes aériennes Trans-Canada (Atlantique) Limitée sont la propriété directe des Chemins de fer nationaux du Canada? N'y a-t-il pas une compagnie intermédiaire? Ne sont-elles pas la propriété des lignes aériennes Trans-Canada qui, à leur tour, appartiennent au National-Canadien?

M. MCGREGOR: Au sujet de la possession, il est exact que seules les L.A.T.C. émettent des actions. Elles sont achetées par les Chemins de fer nationaux du Canada qui financent en retour l'exploitation des lignes aériennes Trans-Canada (Atlantique) Limitée.

M. FULTON: Partagent-elles les immobilisations?

M. MCGREGOR: Tout le matériel appartient aux lignes aériennes Trans-Canada.

Le très hon. M. HOWE: C'est exact.

M. MCGREGOR: En effet.

Le très hon. M. HOWE: Et une certaine partie du matériel est attribuée aux lignes aériennes Trans-Canada (Atlantique) Limitée.

M. FULTON: Nous avons vu cela l'an dernier. Monsieur McGregor, à la page 5, on lit "les salaires imputables aux frais d'exploitation ont augmenté de \$1,250,838." Un peu plus loin, on trouve des données sur la réduction du personnel, réduction qui se chiffre à environ 4 p. 100. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi il y eut une augmentation de salaires imputable directement sur les frais d'exploitation alors que le rapport indique ailleurs une réduction de personnel?

M. MCGREGOR: Oui, les salaires imputables sur les frais d'exploitation comprennent pratiquement tous les salaires de la compagnie. Cette augmentation provient du relèvement individuel des salaires dans toute la compagnie.

M. FULTON: Les mots "imputable aux frais d'exploitation" n'ont aucun sens?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Vous auriez pu expliquer que les salaires ont augmenté de tant.

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: C'est tout ce que vous voulez dire?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Je pourrais faire le calcul, mais pouvez-vous me dire quelle est la proportion moyenne d'augmentation de salaires par employé? Ce serait un relèvement assez important, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Il serait de 4 à 5 p. 100.

M. MACDONNELL: Pourriez-vous dire quelques mots au sujet des recettes du trafic-marchandises? Je note une référence particulière à ces recettes pour le service des Antilles? Pourriez-vous donner quelques mots d'explication à ce sujet pour ceux qui ne sont pas familiers avec votre publicité, sauf celle qui concerne les passagers? Quel est votre but au sujet des recettes? Quelle est votre plan et à quel point de vue augmentent-elles?

M. MCGREGOR: Par recettes du trafic-marchandises, nous désignons les recettes autres que celles du trafic-passagers et du courrier, c'est-à-dire celles des messageries et du fret aérien. Notre but est de stimuler ce genre de trafic de manière à remplir l'espace à marchandises qui existe toujours sur les avions affectés au transport des passagers.

M. MACDONNELL: Quelle proportion de cet espace utilisez-vous maintenant?

M. MCGREGOR: Environ 70 p. 100.

M. MACDONNELL: Possédez-vous des avions spécialement destinés au trafic-marchandises?

M. MCGREGOR: Nous avons un avion ne contenant aucun siège qui est affecté au transport des marchandises.

M. MACDONNELL: Est-il possible que ce nombre augmente?

M. MCGREGOR: Oui, parce que le trafic-marchandises a considérablement augmenté aux États-Unis au cours des quatre ou cinq dernières années. On effectue là-bas plusieurs envolées régulières de marchandises.

M. MACDONNELL: Quelle proportion de ces envolées représente des voyages trans-océaniques? Je parle réellement des envolées transatlantiques non pas de celles aux Antilles.

M. MCGREGOR: La proportion du trafic-marchandises sur l'Atlantique par rapport au trafic-marchandises total?

M. MACDONNELL: Oui.

M. MCGREGOR: Approximativement 30 p. 100.

M. FULTON: Monsieur McGregor, le rapport montre une augmentation des recettes générales par tout le réseau. Chaque poste a augmenté comparative-ment à 1949—ce qui est encourageant—mais il fait également mention des services que vous avez rendus durant la grève des chemins de fer et les inondations de Winnipeg. Le trafic que vous avez alors transporté est-il une partie importante de l'augmentation de l'année ou est-il relativement peu élevé par rapport à l'exploitation annuelle?

M. MCGREGOR: Relativement peu élevé.

M. FULTON: Cette augmentation est une tendance générale plutôt que le résultat d'une situation exceptionnelle?

M. MCGREGOR: Elle est apparente comparativement à chaque mois de l'année précédente pendant toute l'année.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions au sujet de la page 5? Sinon, nous passerons à la page 6.

M. CARTER: Monsieur le président, je remarque une mention du nouveau service entre Montréal et New-York. Je me demandais si la possession de Gander avait été un facteur important dans l'établissement de l'entente relative à ce nouveau service?

M. MCGREGOR: C'est difficile à dire. Il est certain qu'on a mentionné Gander et certains échanges de droits avec les exploitants des États-Unis au cours des négociations. Il reste à savoir si le Canada aurait obtenu le droit d'exploiter une ligne entre Montréal et New-York sans ces échanges. Je suis enclin à penser qu'il est seulement raisonnable qu'un exploitant canadien puisse maintenir un service entre ces deux villes.

M. CARTER: Mais ce facteur a-t-il facilité les négociations?

M. MCGREGOR: Je pense qu'il est juste de dire oui.

M. CARTER: A-t-on étudié la possibilité d'établir une envolée plus rapide entre Montréal et Torbay?

M. MCGREGOR: Oui. L'établissement de la route est très difficile et les mauvaises conditions atmosphériques à Torbay nous limitent—surtout le printemps dernier elles furent atroces. Nous répugnons naturellement à affecter un gros avion à cet endroit au risque qu'il soit retenu au sol pendant plusieurs jours. Je pense que nous pouvons nous attendre à voir diminuer le nombre d'arrêts entre Torbay et, disons, Montréal ou Ottawa.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur la page 6?

Nous passons à la page 7?

M. MACDONNELL: Je remarque à la page 7, au milieu de la colonne de gauche, "La régularité des horaires, des taux non majorés..."; je voudrais soulever cette question. Je me souviens qu'il y avait eu l'an dernier au Comité une longue discussion sur la question de savoir si l'on devait considérer une exploitation du genre comme une exploitation commerciale ordinaire ou comme un service public, lui attribuer une valeur de prestige et le reste. Je soulève la question des taux pour en venir à ceci: sont-ils établis en fonction de ce que vous pourriez appeler des considérations d'ordre commercial ordinaire, c'est-à-dire pour boucler le budget—parce que bien que nous vous félicitons, il existe toujours un déficit important. Je soulève le point parce que plus loin il est question du service fourni. Je veux faire remarquer que ce n'est pas là un service fourni à la majorité du public; il semble qu'il soit offert à une classe de gens qui peuvent se l'offrir. J'aimerais qu'on me réponde là-dessus, si le

refus d'augmenter les taux, la décision de les laisser au même niveau a été fondé sur d'autres raisons ou si vous avez simplement pensé que le trafic ne pouvait subir d'autres augmentations, que vous ne pouviez plus les relever?

M. MCGREGOR: Le mandat de la compagnie lors de son incorporation spécifie que les taux doivent demeurer à un niveau raisonnablement semblable à celui des autres compagnies aériennes, et c'est ce qui fut fait. Les L.A.T.C. sont en concurrence directe avec la majorité des lignes des compagnies américaines qui sont passablement parallèles aux nôtres au sud de la frontière. Si les taux des L.A.T.C. augmentaient disproportionnellement comparativement à ceux des exploitants des États-Unis, elles perdraient beaucoup de trafic qui utiliserait les routes parallèles au sud de la frontière. Il n'est pas très difficile pour le voyageur qui désire traverser le pays de passer la frontière à deux reprises pour ce faire s'il jouit d'une réduction importante de son billet.

Les taux domestiques des L.A.T.C. sont fixés en relation de ce fait et comme vous dites de considérations d'ordre commercial normal. Ils varient de quelques fractions d'un cent en plus ou en moins de 6 cents par mille-passager, cette différence se fondant sur la longueur du voyage en question—soit dit en passant, elle est inversement proportionnelle à la longueur de l'envolée.

M. MACDONNELL: Serait-il exact de dire que vous avez atteint votre plafond qui est le taux compétitif des autres compagnies?

M. MCGREGOR: C'est une question relative. Si on augmente les taux, on perd des affaires; il dépendrait de l'augmentation des taux pour compenser la perte de trafic que ce relèvement occasionnerait.

M. MACDONNELL: Permettez-moi de vous poser une dernière question. Vous préoccupez-vous seulement de considérations d'ordre commercial ordinaire lors de l'établissement des taux?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Votre déclaration de l'an dernier était à peu près la même que celle que vous venez de faire. Je vous avais demandé: "Approchez-vous du point où une augmentation des taux nets exigés des passagers ferait jouer la loi des rapports diminués?" Vous aviez répondu: "J'en suis certain". J'ai alors poussé mon interrogatoire en demandant: "En vertu du facteur concurrence que vous devez soutenir?" Et vous aviez répondu: "De la concurrence des autres compagnies aériennes et ferroviaires".

Cette déclaration constitue-t-elle toujours votre opinion aujourd'hui?

M. MCGREGOR: Oui, c'est exact.

M. FULTON: Maintenant, à la page 7, j'aimerais vous interroger à propos de deux questions. L'une est de peu d'importance et n'est que pour mon information. Au milieu de la colonne de droite, le rapport fait mention d'une réduction de prix des billets réguliers et de ceux du plan familial. Je me souviens que nous avons eu l'an dernier une courte discussion sur le sujet et je pense que vous l'avez qualifié de carte de crédit aérien.

M. MCGREGOR: En effet, nous avons des cartes de transport aérien.

M. FULTON: Si je me souviens, vous aviez indiqué que vous n'en poussiez pas la vente pour le moment?

M. MCGREGOR: Non, pas plus qu'il ne faut. Elles requièrent un dépôt assez important de la part du souscripteur de la carte—\$425. C'est une commodité pour celui qui voyage fréquemment par avion. C'est une pure commodité. On inscrit le montant au lieu de le percevoir lors de la vente du billet, et ces frais de comptabilité ne sont pas entièrement compensés par le dépôt fait à la compagnie.

M. FULTON: Non?

M. MCGREGOR: Non. Nous sommes heureux de rendre ce service, particulièrement à celui qui voyage souvent par avion, mais à part cela, il n'existe aucune raison pour que la compagnie favorise ce mode-là au détriment de la vente normale de billets.

M. FULTON: C'est intéressant et je voulais justement soulever la question. Franchement, lorsqu'elle fut discutée l'an dernier, c'était la première fois que j'en entendais parler. J'en ai fait l'expérience cette année pour la première fois lorsqu'un employé de la compagnie m'en a parlé lors d'un voyage. On a mentionné que vous aviez des cartes de transport aérien et je me suis demandé pourquoi vous ne les annonciez pas plus. Vous m'en avez donné la raison en déclarant qu'elles n'étaient pas très profitables à la compagnie. Offrez-vous \$425 en voyages pour \$400?

M. MCGREGOR: Non, il n'y a aucune réduction. Le dépôt est demandé en vue de protéger les recettes de la compagnie et le porteur de la carte doit maintenir un dépôt de \$425 et chaque voyage qu'il effectue est déduit de son dépôt de manière à rétablir ce montant.

M. FRASER: Il jouit également d'une certaine priorité sur les sièges?

M. MCGREGOR: Non.

M. MACDONNELL: De quel avantage jouit-il?

M. FULTON: Il n'a pas besoin de porter de l'argent ou des chèques sur lui.

Le très hon. M. HOWE: C'est une commodité si vous voyagez à travers les États-Unis.

M. MCGREGOR: Ou de par le monde.

Le très hon. M. HOWE: Oui, vous n'avez qu'à présenter la carte au commis pour obtenir votre billet et vous payez la facture en revenant. Elle n'est d'aucune utilité pour les voyages au pays.

M. MCGREGOR: Peut-être serez-vous intéressé de savoir qu'il existe en circulation 1,800 cartes de transport aérien.

M. FULTON: Sont-elles utilisées en grande partie par les compagnies dont les représentants voyagent beaucoup?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Nous avons beaucoup discuté le transport du courrier l'an dernier. Je vois que le rapport de cette année mentionne que "Vers la fin de 1950, on a entrevu la possibilité de négocier un contrat pour le transport du courrier avec, comme condition essentielle, un mode de paiement variant selon l'augmentation de volume du courrier et les réductions importantes des paiements..." A-t-on fait d'autres progrès dans ce sens?

M. MCGREGOR: Oui, le contrat fut définitivement établi après la publication du rapport.

M. FULTON: Pouvez-vous nous en donner les détails ou nous indiquer quels avantages vous en retirerez?

M. MCGREGOR: Oui, je peux le faire.

Les avantages sont peut-être un peu douteux parce qu'il nous faudra transporter beaucoup plus de courrier, mais cet arrangement établit le transport du courrier sur une base directement proportionnelle au travail effectué, c'est-à-dire que la rémunération est fondée sur l'unité tonne-mille. Cette entente prévoit un programme assez élaboré d'expansion du transport du courrier.

Je peux vous donner les détails de l'entente bien qu'ils n'entrent pas beaucoup dans les cadres du rapport de 1950. Au cours de 1950, le volume de courrier transporté mensuellement était d'environ 350,000 tonne-milles et le

nouveau contrat prévoit les conditions suivantes: janvier 1951, 350,000 tonne-milles, paiement \$460,000 ou \$1.31 par tonne-mille; février, 375,000 tonne-milles, paiement \$467,000, le taux par tonne-mille passant de 1.31 à 1.25.

M. FULTON: C'est-à-dire cents par tonne-mille?

M. MCGREGOR: Dollar par tonne-mille. Je vous donnerai maintenant les chiffres pour chaque mois.

	Tonne-milles	Paiement	Par tonne-mille
Mars	400,000	\$473,000	\$1.18
Avril	425,000	480,000	1.13

Ce taux demeure en vigueur durant avril, mai, juin, juillet, août et septembre. En octobre, le volume augmente à

Octobre	450,000	487,000	1.08
---------------	---------	---------	------

pour demeurer au même niveau le reste de l'année.

M. FULTON: Vous n'avez donc pu négocier un contrat prévoyant, un taux net plus élevé par tonne-mille?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: De fait, c'est l'inverse, vous obtenez un taux plus bas.

M. MCGREGOR: Oui, mais le ministère des Postes s'engage à augmenter le volume, ce qui nous donne une augmentation des recettes brutes du transport postal.

Le très hon. M. HOWE: Le résultat est qu'à Noël, ce qui fut le cas également lors de la grève des chemins de fer,—les postes ont chargé les L.A.T.C. d'un volume de courrier beaucoup plus élevé. Le ministère paie actuellement.

M. FULTON: Vous serez donc payé pour tout le courrier dépassant les volumes établis?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BENIDICKSON: Si vous aviez moins de courrier au cours du mois, seriez-vous payé quand même le montant fixé?

M. MCGREGOR: Oui, les chiffres que je vous ai donnés représentent le minimum auquel s'est engagé le ministère des Postes.

M. FULTON: Il est difficile pour une personne qui ne connaît pas tous vos facteurs de trafic d'évaluer cette entente, mais je me souviens qu'au cours des témoignages l'an dernier vous étiez d'avis que vous transportiez le courrier à un prix moindre que celui que vous auriez dû recevoir. Du moins, sur une base de concurrence avec les autres compagnies canadiennes et surtout comparativement aux lignes aériennes des États-Unis.

M. MCGREGOR: Cela est entièrement exact seulement au sujet de certains mois. On aurait pu nous demander de transporter des quantités illimitées de courrier au cours de n'importe quel mois et nous n'aurions reçu que la rémunération fixée. Par exemple, durant les mois tels que décembre où le volume de courrier est très élevé nous transportions le courrier à taux très bas par tonne-mille.

M. FULTON: Votre nouveau contrat prévoit-il un taux mensuel de \$525,000?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Avez-vous l'impression que ce mode de paiement variant selon l'augmentation du volume du courrier vous donnera les mêmes avantages que si vous receviez un montant de \$520,000?

M. MCGREGOR: Ce mode n'est pas aussi avantageux que nous l'espérions mais cette entente est préférable à celle que nous avions auparavant.

M. MACDONNELL: Y gagnez-vous ou y perdez-vous?

M. MCGREGOR: Nous y gagnons.

M. FULTON: Dans ce cas, je suppose qu'il est plus avantageux. Le sous-ministre des Postes possède-t-il toujours un billet gratuit pour voyager à bord des avions des L.A.T.C.

Le PRÉSIDENT: Pour les fins du compte rendu, monsieur McGregor, quel est le volume total de courrier auquel s'est engagé cette année le ministère des Postes par le nouveau contrat?

M. MCGREGOR: 5,025,000 tonne-milles.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous exprimer cela en dollars?

M. MCGREGOR: \$5,741,000.

M. McCULLOCH: Pourquoi défendez-vous de fumer la pipe lorsque vous permettez de fumer la cigarette à bord de vos avions?

M. MCGREGOR: Il semble qu'il est bien reconnu que la fumée de la cigarette incommode moins les autres passagers que la fumée de la pipe.

Des VOIX: Bravo! Bravo!

M. McCULLOCH: Je ne suis pas d'accord.

M. MCGREGOR: Cela dépend beaucoup, monsieur, de l'état de la pipe.

M. McCULLOCH: Je sais qu'en revenant de Churchill l'autre jour les passagers fumaient tous la cigarette et je n'ai pu fumer ma pipe pendant six heures.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant à la page 8.

M. MACDONNELL: Sans vouloir me lancer dans une discussion compliquée de la comptabilité des frais, pourriez-vous indiquer—je sais que c'est difficile—dans quelle mesure vous pouvez évaluer le coût du transport postal; j'aimerais savoir comment vous calculez votre coût du transport postal comparativement au transport des passagers.

M. MCGREGOR: Comme vous dites, il est très difficile d'évaluer le coût du transport d'une tonne de courrier et d'une tonne de passagers, mais il est vrai, et c'est un point qui est fortement souligné lors de discussions avec le ministère des Postes au sujet de la rémunération du transport postal, que la compagnie n'encourt pas certaines dépenses pour le transport d'une tonne de courrier qu'elle subit pour celui d'une tonne de passagers telles que la nourriture, l'impression des billets, l'escorte des passagers jusqu'à l'avion et inversement, et le genre de service que la compagnie n'a pas besoin de rendre lorsqu'elle aéroporte du courrier.

M. MACDONNELL: Et la publicité?

M. MCGREGOR: La publicité est un autre facteur. De fait, toute la publicité des ventes l'est. Mais il existe d'autres facteurs dans le transport postal qui ne sont pas entièrement à l'avantage de la compagnie. Par exemple, l'établissement des envolées régulières doit considérer les besoins du ministère des Postes. Ce serait une erreur que de faire décoller un avion le soir de Montréal ou Toronto quelques heures avant la collecte du courrier commercial de la journée, il nous faut donc arranger notre horaire de façon à satisfaire les besoins des Postes; cela peut être onéreux, mais il est difficile de faire autrement. Nous connaissons le coût du transport du trafic d'ensemble par tonne-mille et nous croyons que les frais inhérents au transport postal n'excèdent pas beaucoup les économies réalisées par ce trafic comparativement au trafic-passagers.

M. FULTON: J'étais d'avis et j'espérais même que la discussion de la question au Comité l'an dernier avait aidé quelque peu à obtenir un contrat postal favorable. Il est peut-être trop tôt pour vous demander de faire des commentaires sur le nouveau contrat bien que vous ayez déclaré qu'il était plus avantageux, mais pas autant que vous l'espérez. Cependant, j'espère que l'an prochain, lorsque le nouveau contrat aura été en vigueur une année complète, vous con-

sacrerez une partie de votre rapport annuel à l'analyse des résultats, pour que nous puissions vous aider encore si vous le désirez. Il ne serait peut-être pas juste d'aller plus loin présentement.

M. KNIGHT: J'ai une couple de questions peu importantes à poser au nom de M. MacInnis. L'une concerne un horaire particulier d'envolées de Vancouver vers l'Est. L'envolée n° 2 des L.A.T.C. de Vancouver à Toronto et Montréal ne semble pas avoir d'avion correspondant pour Ottawa, et l'on me dit qu'il faut attendre à Toronto de 9 h. 35 le soir jusqu'au lendemain matin de bonne heure. Je me demande si c'est exact? Ce ne me semble pas correct surtout lorsque l'on sait que l'envolée n° 344 pour Ottawa part de Toronto dix minutes avant l'arrivée de l'avion n° 2 de Vancouver. Y a-t-il une raison pour cet horaire?

M. MCGREGOR: Oui, je pourrais expliquer le point de M. MacInnis en disant que cette situation est temporaire jusqu'au moment où la fréquence des voyages d'été entre Toronto, Ottawa et Montréal soit en vigueur. Le nombre d'envolées est suffisant alors pour qu'on n'ait pas à attendre inutilement à Toronto.

M. KNIGHT: Même pas dix minutes?

M. MCGREGOR: Non, ce n'est pas aussi exact que cela.

M. MUTCH: Je pense que j'ai dû prendre la plupart du quinze pour cent des avions qui n'étaient pas à l'heure l'an dernier.

M. KNIGHT: Il semble que c'est un problème saisonnier. Comparativement, quelle est la longueur des saisons? Quelle est la longueur de la saison au cours de laquelle ce genre de choses se produit comparativement au reste de l'année?

M. MCGREGOR: Ce ne se serait pas produit normalement s'il n'avait fallu avancer la date de la mise en vigueur de la quatrième envolée de Winnipeg à cause de l'augmentation du trafic transcontinental, envolée qui ne devait prendre effet qu'à compter du 29 avril mais qui le fut le 1^{er} avril, tandis que les envolées correspondantes à Ottawa, Toronto et Montréal n'entreront en vigueur que le 29 avril; il existe donc un intervalle d'un mois au cours duquel une partie des envolées transcontinentales n'ont pas de correspondance. Il y aura neuf envolées par jour entre Ottawa et Toronto à compter du 1^{er} mai.

M. KNIGHT: Pourquoi ces envolées ne correspondent-elles pas? Par exemple, l'envolée n° 344 ne pourrait-elle pas retarder son départ jusqu'à 9 h. 50 alors que la correspondance pourrait s'effectuer? Il n'existe qu'une différence de 15 minutes seulement avant l'arrivée de l'autre avion.

Le très hon. M. HOWE: La difficulté est que M. MacInnis se rend plus loin que ne va l'avion. L'envolée s'arrête à Toronto. S'il désire se rendre plus loin, il devrait prendre un avion qui va plus loin que Toronto.

M. MCGREGOR: L'avion part maintenant à 9 h. 25, ce qui porte à croire, évidemment, que la correspondance peut s'effectuer normalement, ce qui n'est pas le cas. Le débarquement des baggages des passagers pour les placer à bord d'un autre appareil demande un horaire qui prévoit un interval plus long que dix ou quinze minutes; il faut un intervalle d'au moins quarante-cinq minutes pour effectuer une correspondance avec un avion transcontinental.

M. MUTCH: Une autre question au sujet de l'envolée n° 30 de Toronto. Je pense avoir raison là-dessus. A-t-elle lieu à cette heure en particulier parce que des correspondances doivent s'effectuer avec une autre ligne aérienne? Je possède le record peu enviable d'avoir manqué l'envolée n° 30 quatre fois sur cinq et, en deux occasions, j'ai vu l'avion qui décollait au moment où nous atterrissions. Je ne me plains pas d'avoir été retardé et j'ajouterai qu'en une occasion cela ne faisait aucune différence parce que la Chambre des communes s'est trouvée soulagée d'un discours cette fois-là. Chaque fois que je m'informe à ce sujet, on me répond qu'il existe un très court intervalle durant les mois

d'hiver, période durant laquelle l'envolée n° 4 est très souvent en retard; l'avion part en retard, on perd du temps et je pense que votre pire correspondance s'effectue à Toronto. L'envolée n° 30 doit-elle faire correspondance avec d'autres avions ou une autre ligne à Montréal où arrangez-vous votre horaire d'une façon un peu serrée durant l'hiver?

M. MCGREGOR: L'envolée n° 30 fait correspondance avec l'envolée n° 22 allant à Moncton et qui part de Montréal à 10 h.; le n° 30 doit, d'après l'horaire, arriver à Montréal à 9h. 30, il est donc nécessaire que l'avion quitte Toronto à l'heure, mais autre chose se produit également. Si l'on change l'horaire, ainsi que nous en avons discuté au cours de notre correspondance, monsieur Mutch, les changements s'accumulent. Les avions voyageant entre Montréal et Toronto, particulièrement les DC-3, sont fort utilisés et si une envolée dans une direction est retardée ne serait-ce que d'une demi-heure, les départs ultérieurs sont également retardés.

M. MUTCH: Il m'a semblé que l'intervalle entre l'arrivée et le départ des deux avions n'était pas bien long et habituellement il y a plusieurs passagers de l'envolée n° 4 qui prennent l'avion n° 30 sur lequel voyagent souvent bon nombre de députés, habituellement trois, quatre ou cinq. Pour ces raisons, j'ai soulevé la question simplement pour dire que trente minutes, qui est le temps, je crois, que nous avions...

M. MCGREGOR: Une heure et quinze minutes.

M. MUTCH: En quatre ou cinq occasions différentes, ce n'était pas suffisant durant l'hiver. La seule fois où j'ai dû réellement me plaindre, le problème a été réglé très rapidement. Je me suis informé parce que je n'étais pas au courant de la correspondance avec les avions en partance pour les Maritimes. Je suis satisfait.

M. MOTT: J'aimerais poser une question relative aux installations des aéroports. Les augmente-t-on pour satisfaire à l'augmentation du trafic-passagers? Prenez Calgary par exemple. Les passagers allant vers la côte sont quelquefois passablement retardés à cet endroit.

L'avion arrive à temps mais part en retard. Il me semble que le personnel n'est pas assez nombreux. Il travaille assez fort, on ne peut rien lui reprocher, mais il me semble qu'il n'est pas suffisant.

M. MCGREGOR: Le personnel de la ligne aux aéroports est directement proportionné au volume de trafic et à la fréquence des envolées. Il arrive qu'un avion s'écarte de l'horaire avec le résultat que, disons, deux avions dont l'un venant d'Edmonton et l'autre, un avion transcontinental, arrivent en même temps à Calgary. Le nombre d'employés dépend du nombre normal d'envolées régulières, mais si nous éprouvons une congestion au débarcadère à cause d'une opération irrégulière de ce genre, il y aura des délais dans la préparation au vol des avions. Les avions transcontinentaux sont supposés être au sol pendant vingt minutes et je suppose ici qu'il n'existe aucune difficulté mécanique à régler.

M. MOTT: Je me souviens que l'an dernier, lors d'un voyage vers la côte, nous avions été retardés vingt minutes à Calgary.

M. MACDONNELL: J'aillais vous poser une question de géographie. Un avion partant de Prestwick en direction de l'Islande s'approche-t-il ou s'éloigne-t-il de Goose Bay? En d'autres termes, pourquoi passe-t-on par l'Islande? C'est ce que j'ai fait l'été dernier et, à première vue, il m'a semblé que c'était à cause de forts vents debout, mais ce n'était pas le cas ce jour-là.

M. MCGREGOR: Presque toutes nos envolées vers l'Ouest passent par l'Islande en hiver et vous êtes beaucoup plus près de Goose-Bay alors que vous ne l'étiez en quittant Prestwick. La carte que vous trouvez au milieu du rapport, peut vous aider à ce sujet, monsieur Macdonnell.

M. FULTON: Sur qui retombe la responsabilité de fournir les édifices et les installations aux aéroports importants? Cette question fait suite à celle que M. Mott a posée il y a un instant. Calgary, qui est desservi par les lignes aériennes Trans-Canada, est peut-être l'aéroport le plus mal aménagé que nous puissions trouver. Est-ce la responsabilité entière de la ville de Calgary d'élever des édifices sur le terrain? Qui exploite cet aéroport?

M. MCGREGOR: Le ministère des Transports. Il existe des exceptions, Vancouver, et Edmonton, et Halifax également que la marine exploite.

M. FULTON: Les améliorations à Calgary relèvent donc du ministère des Transports, non pas des lignes aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: Oui, la situation à cet endroit sera bientôt améliorée; je pense que des plans ont été dressés car les bâtisses à Calgary ne sont que temporaires.

M. FRASER: Au chapitre intitulé "Installations", à la page 8, le rapport mentionne d'importantes allonges aux pistes de Toronto et de Sydney et l'installation de matériel de guidage à plusieurs autres endroits. Ce matériel de guidage est-il installé en vue de l'atterrissage dans la brume?

M. MCGREGOR: Oui, il réduit les limites de l'altitude et de la visibilité prescrites pour l'atterrissage; cette installation est connue sous le nom de système d'atterrissage par instruments.

M. FRASER: On peut atterrir mais on ne peut décoller?

M. MCGREGOR: Non, on peut décoller également.

M. FRASER: On peut décoller quand même?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Cette installation aidera-t-elle à effectuer les correspondances à Moncton où il y a assez souvent de la brume?

M. MCGREGOR: L'installation du matériel de guidage a grandement contribué à la régularité des envolées, mais cela ne veut pas dire que le vol est possible dans la brume complète. Nous pouvons fonctionner dans des conditions moins favorables d'altitude et de visibilité; ce matériel réduit les exigences de ces facteurs. Nous pouvons être obligés de maintenir un minimum de 500 pieds d'altitude et d'un mille de visibilité mais avec le matériel de guidage nous pouvons réduire ces exigences à 200 ou 300 pieds et à un quart de mille de visibilité dans une grande partie des cas.

M. GEORGE: Je pense que nous devrions corriger l'impression que M. Fraser a donnée des conditions de brume à Moncton. Il n'existe jamais de brume à cet endroit et on a installé du matériel de guidage à l'aéroport; tous les avions transatlantiques y atterrissent à ce temps-ci de l'année parce que tous les autres aéroports sont embrumés.

M. FRASER: Lorsque nous avons tenté de nous rendre à Montréal nous n'avons pu atterrir à Moncton. Il nous a fallu retourner à Gander.

M. GEORGE: Cela arrive une fois tous les dix ans.

Le PRÉSIDENT: Je doute que cela se soit produit parce que M. Fraser était à bord.

M. GILLIS: Puis-je interroger M. McGregor sur les installations aux aéroports? L'an dernier je croyais que l'on effectuait des relevés dans la région d'Halifax en vue soit d'utiliser l'aéroport de Eastern Passage soit d'établir un nouvel aéroport dans la région. Je remarque que le rapport mentionne l'abandon de nombreux projets à cause d'autres frais. La situation d'Halifax est passablement mauvaise. Des passagers qui ordinairement veulent atterrir à Halifax doivent très souvent continuer jusqu'à Montréal et d'autres fois les avions sont forcés d'atterrir à Halifax et les passagers aimeraient débarquer et

se faire dédouaner à cet endroit, mais ils n'en ont pas la permission et ils doivent se rendre jusqu'à Montréal. Fait-on quelque chose pour remédier à cette situation?

M. MCGREGOR: Oui, vous parlez des envolées transatlantiques en direction de l'Ouest. Le point que vous avez soulevé fut discuté avec le ministère de l'Immigration et il a été convenu qu'en cas d'atterrissage forcé d'un avion à Halifax les passagers en direction d'un point quelconque des Maritimes seront dédouanés; on leur permettra de descendre à cet endroit. Au sujet des aéroports, on a complété un relevé et je crois qu'un endroit qu'approuvent les techniciens fut choisi. Je doute qu'on ait fait plus que cela jusqu'à présent. Soit dit en passant, cet endroit est en dehors de la zone brumeuse qui entoure Dartmouth.

M. MORT: Y a-t-il quelque progrès au sujet de la prise de possession de l'aéroport de Vancouver par le ministère des Transports? Pourriez-vous dire quelques mots à ce propos?

M. MCGREGOR: Je ne connais pas la situation actuelle.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de la page 8?

M. FULTON: Peut-être M. Howe serait-il au courant?

Le très hon. M. HOWE: L'aéroport est la propriété de la ville de Vancouver. Au cours de la dernière guerre, il existait une entente par laquelle la ville continuait d'exploiter l'aéroport et le gouvernement payait les frais. C'était tout à fait désavantageux du point de vue du gouvernement. A l'issue de la guerre nous avons déclaré aux autorités de la ville: "Vous possédez presque tout l'aéroport, donc exploitez-le ou nous le ferons, l'un ou l'autre. Vous pouvez nous le confier, mais si vous désirez l'exploiter vous devrez payer la note". La ville a choisi de l'exploiter.

M. MACDONNELL: Payez-vous peut-être la note indirectement aux taux qu'elle exige?

Le très hon. M. HOWE: Les taux sont justes et je crois que l'exploitation fonctionne bien. Cependant, nous ne voulions pas d'une entente par laquelle la ville dépensait l'argent que nous lui procurions.

Le PRÉSIDENT: Passerons-nous à la page 9?

M. FRASER: Le rapport mentionne qu'il y eut une forte diminution causée par l'interruption du transport des immigrants. Le plan fut remis en vigueur par ce gouvernement, je suppose donc que nous verrons une différence cette année?

M. MCGREGOR: Oui, bien que le régime qu'on vient d'inaugurer ne soit pas l'ancien régime d'avions affrétés.

M. FRASER: Il en diffère?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Quelle est cette différence, en avez-vous une idée?

M. MCGREGOR: Jusqu'au début d'avril, environ 2,000 passagers ont été transportés en vertu du nouveau régime; tous les passagers paient le prix régulier du voyage, ce qui est une source de revenus très forts pour la ligne.

M. FRASER: Ils ont payé le prix intégral moins une somme de \$30 payée par le gouvernement, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non, l'immigrant paie la différence entre le prix régulier et 55 livres sterling ou environ \$160.

M. FRASER: Que fait-on dans le cas où l'immigrant possède un excédent de bagages, les expédie-t-on par navire?

M. MCGREGOR: Oui, à moins que l'immigrant ne veuille les expédier comme aérofret payant.

M. FULTON: La compagnie reçoit de fait le prix intégral du voyage et le gouvernement fait l'appoint entre la somme que l'immigrant peut payer sur le prix intégral et \$160?

M. MCGREGOR: Le gouvernement vient en aide à l'immigrant, non la ligne aérienne.

M. FULTON: Oui.

M. MCGREGOR: Le montant de l'appoint officiel n'est pas calculé d'après la somme que l'immigrant peut payer; il est fixé à \$160.

M. FRASER: Qui finissent par être remboursés au gouvernement?

M. MCGREGOR: J'ignore quels sont les engagements pris par l'immigrant envers le gouvernement.

Le très hon. M. HOWE: L'appoint fourni vise simplement à faciliter le transport des immigrants. Nous avons constaté que le manque de places sur les navires restreignait le nombre d'immigrants que nous pouvions transporter du Royaume-Uni: c'est pourquoi le gouvernement s'est engagé à faire l'appoint entre le prix de la traversée, par mer, payé par l'immigrant, et celui de la traversée par air.

M. BENEDICKSON: Cette disposition n'est en vigueur que du 1^{er} janvier au 31 mars?

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. FULTON: Quelques-unes des questions que j'ai à poser au sujet de la page 9 exigeraient une analyse du tableau de la page 10.

Monsieur McGregor, le rapport souligne que "le déficit des services nord-atlantiques n'a été que de \$275,922, à comparer au déficit net total de \$1,526,412", ce qui équivaut à environ 18 p. 100 du déficit net. Le déficit partiel de l'année dernière forme quel taux du déficit total?

M. MCGREGOR: Celui de 1949?

M. FULTON: Oui.

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Subi par les services de l'Atlantique-Nord et des Antilles.

M. MCGREGOR: Il me faudrait chercher ce taux, mais vous avez les chiffres sous les yeux.

M. MACDONNELL: Ainsi donc, ce déficit est dû en très grande partie au service des Antilles?

M. MCGREGOR: C'est vrai, mais il faut tenir compte d'une chose lorsqu'on compare ces deux séries de chiffres. Le volume du trafic de la ligne du sud vers les Antilles, comme celui de la ligne de l'Atlantique-Nord, varie grandement selon les saisons, mais ces deux fluctuations ne concordent pas: le trafic de la première atteint le sommet de sa courbe en hiver, précisément quand le trafic de la seconde atteint le creux de sa courbe. Ce fait contribue à l'excellente utilisation du matériel et du personnel des avions, ainsi qu'au succès de tous les services de la compagnie.

La suspension du service des Antilles n'aboutirait pas à soulager la compagnie du déficit qui figure dans les livres de cette ligne, parce que ce déficit serait simplement viré aux comptes de la ligne de l'Atlantique-Nord.

M. MACDONNELL: Vous voulez dire que la ligne du sud prendrait à sa charge une partie des frais généraux et autres, mais pourriez-vous évaluer quel en serait le résultat? En d'autres mots, vous dites que l'interruption du service de cette ligne n'aboutirait pas aux résultats qu'on aurait cru, car ce serait reporter le plus gros des charges sur le service de l'Atlantique? Il est à croire que vous pourriez nous donner un chiffre approximatif du montant qui serait viré, l'évaluer en gros?

M. MCGREGOR: Il serait juste de supposer, je pense, que le déficit comblé, ou impayé le cas échéant, serait viré aux comptes de la ligne de l'Atlantique-Nord, parce que les revenus de la ligne des Antilles compensent et même excèdent les frais spéciaux subis.

M. MACDONNELL: Comprenez-vous dans ces frais l'usure du matériel et d'autres choses de ce genre, ou n'avez-vous en vue qu'un chiffre relatif aux frais généraux d'exploitation?

M. MCGREGOR: Non, je pense à tous les frais spéciaux: entretien des avions, traitements du personnel naviguant, combustible, etc.

M. MACDONNELL: Vos paroles impliquent que le personnel chômerait et que la main-d'œuvre antillaise vous coûte fort peu?

M. MCGREGOR: Oui, ces baisses saisonnières du volume du trafic de la ligne de l'Atlantique-Nord ne nous permettraient pas de réduire le service des avions ou celui du personnel expérimenté.

M. FRASER: Alors, le nombre des envolées est réduit en été, sur la ligne du sud?

M. MCGREGOR: Oui, très sensiblement, presque jusqu'au maximum compatible avec le maintien de nos permis d'exploitation dans les pays antillais.

M. FRASER: Il y a donc une limite imposée de ce fait?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Le Comité a discuté longuement ce point l'année dernière, monsieur McGregor. Pourriez-vous décomposer par ligne les chiffres donnés à la page 10, pour comparaison entre celle de l'Atlantique-Nord et celle des Antilles, tout en répondant à d'autres questions, ou en avez-vous le détail sous la main?

M. MCGREGOR: Oui, nous vous les donnerons cet après-midi si le Comité se réunit alors.

M. FULTON: Maintenant, voudriez-vous répondre un peu plus au long à une question posée par M. Macdonnell. Vous avez répondu, je crois, que les recettes d'exploitation de la ligne des Antilles ont compensé les dépenses. Avez-vous tenu compte aussi de la dépréciation des avions mis en service sur cette ligne?

M. MCGREGOR: Non, cette dépréciation n'est pas à nos yeux une dépense directe d'exploitation. Il est fort possible que les recettes compensent aussi ce montant.

Le très hon. M. HOWE: M. McGregor veut dire, je crois, que le taux de dépréciations des avions continue d'être déduit, qu'ils soient en service ou non, et que les montants de dépréciation des avions qui ne seraient pas utilisés sur la ligne du sud seraient imputés sur les comptes de la ligne du Nord-Atlantique, en même temps que l'intérêt tiré du placement.

M. FULTON: Alors, le taux de dépréciation est le même, que les avions soient actuellement en service ou non?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: Cela influencerait sur les frais d'entretien?

Le très hon. M. HOWE: Les frais d'entretien sont comblés par les recettes d'exploitation de la ligne du sud.

M. FULTON: Le volume du trafic de la ligne de l'Atlantique-Nord continue-t-il d'être soumis à des fluctuations très marquées?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Je veux dire dans l'Atlantique-Nord.

M. MCGREGOR: Nous comptons que l'application du projet mentionné de transport d'immigrants permettra de rendre ces fluctuations moins violentes, en nous procurant des chargements presque complets en direction de l'ouest tant que le projet sera mis en vigueur.

M. FULTON: D'après vos prévisions, comptez-vous arriver à vous borner à exploiter presque uniquement la ligne de l'Atlantique-Nord et à abandonner celle des Antilles, si vous pouvez supprimer les fluctuations en question?

M. MCGREGOR: Non, pour la raison que j'ai dite. La ligne du sud fournit un moyen très commode d'utiliser le matériel et les équipes tant que les chargements des avions à l'aller et au retour seront insuffisants sur la ligne de l'Atlantique, ce qui est actuellement le cas et le sera toujours.

M. FULTON: C'est à quoi je veux en venir. L'année dernière, je m'en souviens, j'ai posé la même question et j'ai reçu la même explication que celle que vous venez de donner. Je vous demande donc, cette année, si vous avez l'intention de supprimer les fluctuations du volume du trafic sur l'Atlantique-Nord?

M. MCGREGOR: Seulement dans une direction et seulement à cause de ce mouvement spécial d'immigration dû, comme le ministre l'a dit, à un manque de place sur les navires et qui ne durera pas toujours, estimons-nous.

M. MACDONNELL: Quelle est sa durée?

M. MCGREGOR: Actuellement, je crois qu'il durera, par autorisation, pendant toute l'année présente.

M. FULTON: Monsieur McGregor, prévoyez-vous quelque amélioration de l'exploitation de la ligne des Antilles? Votre rapport mentionne que les pays antillais ont imposé des restrictions sérieuses aux voyages de la ligne. Je me souviens que nous avons débattu la question d'une sorte de traité commercial, surtout, je crois, à propos de la *Canadian National Steamships*, mais quelle possibilité y aurait-il que ce traité améliore la situation de TCA?

M. MCGREGOR: Cette situation est liée étroitement à toutes les restrictions monétaires imposées entre la zone du dollar et celle de la livre sterling. Tout voyageur qui voudrait passer de la zone des Antilles à celle du dollar est soumis à de rigoureuses restrictions. Il n'a le droit de voyager que pour affaires essentielles ou pour affaires personnelles, très importantes, par exemple pour aller se faire soigner. L'habitant de Trinité ne peut acheter un ticket à TCA pour se rendre dans un endroit du Canada, simplement parce qu'il veut venir au Canada.

Je serais le dernier homme à me risquer à dire quand ces restrictions pourraient être mitigées.

M. BENIDICKSON: Est-on accommodant à l'égard des Antillais qui viennent étudier dans les écoles canadiennes?

M. MCGREGOR: Assez accommodant. Beaucoup de gens sont autorisés à voyager dans ce but.

Le PRÉSIDENT: Serait-il utile que nous ayons le détail du volume du trafic réparti entre la ligne de l'Atlantique-Nord et celle du sud?

M. FULTON: C'est ce que j'ai demandé.

Le PRÉSIDENT: Non.

M. FULTON: Je voulais demander le détail des chiffres des deux tableaux, pages 9 et 10.

M. FRASER: A la page 9, le rapport mentionne la concurrence accrue sur les routes de l'Atlantique-Nord, en particulier du fait de la *British Overseas Airways Corporation*. TCA s'efforce-t-elle de soutenir cette concurrence en rendant les avions plus confortables?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Je crois savoir que la BOAC exerce tous ses efforts pour obtenir des passagers et leur fournit tout le confort possible?

M. MCGREGOR: Actuellement, la principale différence entre les deux exploitations réside en ce que la BOAC met en service un "stratocroiseur" ayant deux ponts et un salon public au pont inférieur, ainsi que des couchettes. Je suis heureux de dire que nos avions n'ont rien de tel. Il est contestable que les soi-disant avantages dudit stratocroiseur soient aussi réels qu'ils le paraissent aux dires de la réclame.

M. FRASER: Les avions de la BOAC ne sont-ils pas censés faire un peu moins de bruit que ceux de TCA?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Que fait votre compagnie pour essayer de supprimer ce bruit? A-t-elle pu l'amortir?

M. MCGREGOR: Nos techniciens travaillent depuis deux ans et demi à mettre au point ce qu'on appelle la tubulure croisée d'échappement, servant à refouler les gaz des parois intérieures des quatre moteurs aux parois extérieures.

Un avion prototype muni de cet appareil a été piloté; il a dégagé un bruit beaucoup moins violent. Nous avons commandé à *Canadair* de fabriquer quatre groupes de tubulures croisées d'échappement, avec modification requise du capot des moteurs. Nous comptons que la commande sera livrée vers le milieu de l'été.

Il est incontestable que cet appareil réussit à amortir le bruit, mais il reste à constater si les difficultés que présente la question du refroidissement des moteurs dans toutes les conditions sont bien résolues, ce qui exigera une période d'essais. Nous sommes presque sûrs que cette question se trouve résolue, mais il est encore trop tôt pour l'affirmer sans l'ombre d'un doute.

M. FRASER: Pourquoi l'absence de couchettes sur les avions de TCA vous fait-elle le plaisir que vous avez dit?

M. MCGREGOR: Des passagers, y compris un ou deux de nos employés nous ont fait part d'opinions très divergentes à ce sujet. Pour faire les couchettes, il faut que les passagers sur le point de se coucher et occupant les sièges rattachés aux couchettes se déplacent. Il y faut environ deux heures et demie et il arrive que la couchette soit placée au-dessus d'autres sièges, de sorte que les passagers qui doivent rester assis sur ces sièges sont très à l'étroit.

Le très hon. M. HOWE: Si le Comité approuve les déficits de la BOAC, nous mettrons en service quelques avions à couchettes. Ces avions ne permettent d'accommoder qu'un nombre de passagers réduit de la moitié par rapport aux avions à sièges.

M. FRASER: Le prix supplémentaire payé pour ces couchettes ne comble pas ces déficits?

M. MCGREGOR: Pas du tout. Le prix est de \$25 par couchette et le poids de cette dernière, qui est d'environ 100 livres, constitue un pur gaspillage de chargement.

M. FULTON: A ce propos, M. Howe a-t-il quelques chiffres (nous n'en avons point) au sujet de la réduction progressive du déficit de la BOAC, mentionnée l'année dernière?

Le très hon. M. HOWE: Il a été réduit, mais il n'en reste pas moins très élevé.

M. FRASER: Cette compagnie touche-t-elle des subventions du gouvernement britannique?

Le très hon. M. HOWE: Elle appartient à l'État.

M. MOTT: M. McGregor songerait-il à faire installer sur les avions de TCA des hauts-parleurs comme ceux installés sur les avions des États-Unis? Nous avons beaucoup de paysages admirables et il se peut que les passagers les survolent, à moins qu'ils connaissent très bien le Canada, sans savoir où ils se trouvent. Des personnes à bord d'avions des États-Unis m'ont fait observer combien il est magnifique d'apprendre par la voix du haut-parleur les noms des montagnes, des lacs, etc., que l'avion survole. On dirait que c'est là un moyen de tuer le temps et c'est renseigner les passagers sur les accidents de terrain.

M. MCGREGOR: Les avis sont très partagés à ce sujet. Il n'y a pas de difficulté insurmontable à installer un haut-parleur sur un avion, mais la plupart des passagers, même en plein jour, préfère de beaucoup faire un somme sans être dérangés par des annonces périodiques.

Quelques VOIX: Très bien, très bien!

M. FULTON: Ne pourrait-on pas munir les passagers d'écouteurs?

M. MCGREGOR: Ce serait difficile.

M. MOTT: A ma connaissance, aucun passager des lignes des États-Unis n'a déclaré trouver un inconvénient aux hauts-parleurs et quelques-uns se sont prononcés en leur faveur.

M. BENIDICKSON: J'ai entendu quelques plaintes à ce sujet.

M. MUTCH: Vous venez de dire que *Canadair* est en train de fabriquer quelques appareils au compte de TCA. Sont-ce vos propres techniciens qui en ont établi le modèle?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MUTCH: Il y a une année environ, vous nous avez dit que TCA consacrait beaucoup de temps et d'argent à la chose et que les fabricants primitifs des avions avaient fait de même. Cet appareil qui vous donne de si belles espérances est-il votre propre œuvre?

M. MCGREGOR: Oui, ou plutôt c'est l'œuvre de trois compagnies différentes: *Canadair*, *Rolls-Royce* et TCA. *Canadair* a abandonné l'entreprise il y a environ une année.

M. FULTON: Tous les frais de l'installation sont-ils à la charge de TCA, ou avez-vous pu faire un arrangement avec les fabricants?

M. MCGREGOR: J'incline à croire que nous devons en faire tous les frais, car la période fixée par la clause de garantie accordée lors de l'achat primitif de l'avion a expiré et l'appareil n'est pas l'affaire des fabricants de l'avion.

M. FULTON: Ces derniers n'admettront donc pas, autant que vous sachiez qu'on prétende que l'erreur leur est imputable et qu'ils en sont partiellement responsables?

M. MCGREGOR: Non, je ne crois pas que l'erreur provienne des fabricants. Il est admis que l'état de choses provient en partie de l'installation.

M. CARTER: La nouvelle tubulure d'échappement accroîtra-t-elle la puissance du moteur ou de tout moteur?

M. MCGREGOR: On compte que la nouvelle disposition du capot améliorera un peu l'efficacité générale de l'avion, ce sera une amélioration aérodynamique.

M. CARTER: La mise en marche par temps froid en sera-t-elle améliorée?

M. MCGREGOR: Non, il n'y aura presque aucune contre-pression ni d'autres modifications apportées au moteur.

M. FULTON: Il se peut que la période de garantie ait expiré, mais n'est-il pas vrai que le défaut (je lui donnerai ce nom) est devenu patent au cours de cette période et que personne, tout simplement, n'a trouvé le moyen de le corriger durant ce temps? En conséquence, n'est-il pas permis de continuer à soutenir que les fabricants devraient payer une partie du coût de la réparation?

M. MCGREGOR: C'est là un point de droit, mais je serais peu disposé à payer des honoraires d'avocat pour le défendre. Vous vous souvenez que le texte de la garantie, discuté par nous l'année dernière, manque d'exactitude.

M. FULTON: Les fabricants ne consentent pas à payer.

Le PRÉSIDENT: Vous souvenez-vous de ce texte aussi exactement que moi? Autant qu'il m'en souviene, je crois qu'ils acceptent de payer. Le ministre pourrait peut-être nous tirer d'affaire.

Le très hon. M. HOWE: La seule garantie donnée relative au bruit, c'était que ce bruit serait comparable à celui d'autres avions, n'est-ce pas, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Oui, et c'est le cas depuis trois ans.

M. MACDONNELL: Pour en revenir à l'argument de M. Fulton, je n'ai survolé l'Atlantique-Nord qu'une seule fois, mais un fait m'a très fortement impressionné: c'est qu'en revenant à Montréal dans un petit bi-moteur, j'ai perçu une différence incroyable dans le bruit.

Le très hon. M. HOWE: C'est bien vrai: plus le cylindre est gros, plus le bruit est intense. Un grand avion est toujours plus bruyant qu'un petit.

M. MACDONNELL: Qu'en est-il des avions comparables?

Le très hon. M. HOWE: Je crois que le bruit produit par l'avion actuel n'est pas plus fort que celui d'avions comparables, par exemple le DC-6 ou le Constellation, dont le bruit est à peu près égal.

M. CARTER: Est-ce que la sécurité meilleure d'un avion ne compense pas dans une grande mesure le désavantage du bruit?

M. MCGREGOR: C'est bien là notre avis.

Le très hon. M. HOWE: Notre opération du pont aérien établi entre le Canada et la Corée est beaucoup plus sûre que toute autre opération militaire faite dans ce dernier pays.

M. FULTON: Je crois assurément que nos paroles équivalent à régler le sort de toute proposition d'obtenir une indemnité de la part de *Canadair* à ce propos.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous relire ce contrat, monsieur Fulton? Les souvenirs que nous en avons ne concordent pas du tout. La garantie se rapportait sauf erreur à des avions comparables et la compagnie l'a honorée.

M. FULTON: J'essaie à dessein d'exprimer ma question de manière à ce que nous ne revenions pas sur les discussions de l'année dernière, mais j'estime qu'il faudrait faire comprendre à *Canadair* (entreprise à laquelle a été adjugée et sera adjugée l'exécution de nombreux travaux à forfait) qu'elle porte une partie de la responsabilité en cette affaire. En effet, M. McGregor nous a dit qu'elle étudiait le problème de l'amortissement du bruit, sans pouvoir arriver à une solution. Maintenant qu'une solution a été trouvée, et bien que la période de garantie ait expiré, je pense ou espère qu'on lui fera comprendre en termes vifs qu'une partie du blâme lui revient et qu'elle devrait payer une partie des frais, autrement, c'est TCA qui devra les faire en entier.

M. MCGREGOR: Exactement.

M. MACDONNELL: Je relève que M. McGregor a dit que la question implique un point de droit. Bien que je sois aussi peu disposé que lui à dépenser de l'argent en frais de litige, il n'en vaudrait peut-être pas moins la peine de continuer à étudier la chose, si son caractère contestable est assez marqué. Cependant, je crois que nous pouvons lire le contrat, comme le propose le président. Puis-je poser encore une question à propos de la page 9? Le détail de la compagnie mentionne qu'un affréteur a obtenu un permis d'exploitation entre Montréal et l'Europe continentale. De qui et de quoi s'agit-il?

M. MCGREGOR: L'affréteur en question est la *Curtis-Reid*. Les termes employés manquent peut-être d'exactitude, car ils font supposer que le permis d'exploitation a été accordé l'année dernière. En réalité, la *Curtis-Reid of Canada* est autorisée en vertu d'un permis à assurer un service d'avions, outre-mer et sur le continent, depuis 1946 déjà, je crois.

M. MACDONNELL: C'est le ministère des Transports qui l'y autorise?

M. MCGREGOR: C'est la Commission des transports aériens.

M. MACDONNELL: Ainsi, cet affréteur détient un permis depuis quand?

M. MCGREGOR: Le permis a été accordé en 1946 ou 1947, en 1946 je crois, mais c'est seulement depuis l'année dernière que l'affréteur assure un service d'outre-mer.

M. MACDONNELL: Seulement entre Montréal et l'Europe continentale, comme il est dit ici?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: De quel modèle d'avions la compagnie se sert-elle?

M. MCGREGOR: Elle se servait du modèle DC-4.

Le très hon. M. HOWE: Elle ne s'en sert plus, depuis qu'un de ces avions s'est fracassé contre une montagne en Suisse.

Le PRÉSIDENT: Page 10.

M. FRASER: Page 10, tonnes-mille de courrier. Ressort-il des chiffres que le tonnage a été réduit fortement?

M. MCGREGOR: Sur la ligne de l'Atlantique, oui, mais il s'agit d'une faible réduction.

M. FRASER: Pourquoi en est-il ainsi?

M. MCGREGOR: Simplement par suite de la diminution du volume de courrier que les bureaux de poste nous ont donné à transporter, diminution qui n'est que 10,000 tonnes-mille.

M. FRASER: Oui, mais pourquoi le nombre de tonnes-mille de courrier n'a-t-il pas augmenté?

Le très hon. M. HOWE: Il a diminué à mesure que nous retirions nos troupes d'Europe. Quand nous avions des troupes outre-mer, il était élevé. Tout le courrier envoyé d'Angleterre vers l'ouest est transporté par la BOAC, et TCA ne transporte que le courrier envoyé vers l'est. A vrai dire, ce n'est pas d'une très bonne pratique commerciale.

M. MCGREGOR: Il va de soi que plusieurs voituriers de l'air transportent du courrier sur l'Atlantique-Nord. Les bureaux de poste non canadiens décident entre eux du volume du courrier à confier à chaque voiturier. En 1950, les Postes britanniques nous ont confié un volume presque nul de courrier à transporter vers l'ouest.

M. FRASER: Elles confient presque tout ce courrier à des avions britanniques?

M. MCGREGOR: Oui, et je suis heureux de dire que l'inverse se produit.

Le PRÉSIDENT: Page 11.

M. FULTON: Page 11, deuxième alinéa:

"D'autre part, les services des Antilles et des Bermudes ont enregistré une augmentation saisonnière modérée."

S'agit-il d'une augmentation du nombre des envolées?

M. MCGREGOR: Oui, de leur fréquence.

M. FULTON: Cette augmentation a-t-elle concorde avec la hausse du volume du trafic?

M. MCGREGOR: Elle provient d'une augmentation du volume du trafic, surtout de celui aéroporté jusqu'aux Bermudes.

M. FRASER: Il est dit au chapitre intitulé "Trafic-passagers":

"Sur les lignes du sud, le nombre de passagers a atteint 14,952 soit une augmentation de 3,409."

L'exercice 1949 n'était pas un exercice complet, ou quoi?

M. MCGREGOR: Si.

M. FRASER: Était-il un exercice complet?

M. MCGREGOR: Oui, en tous points, sauf en ce qui touche l'itinéraire de Tampa, inauguré le 2 avril, comme il est dit au rapport.

M. FRASER: L'année dernière?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Ce fait explique l'augmentation en question, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non, car à partir du 2 avril la période de trafic intense est presque passée.

M. FULTON: Dans le rapport annuel de 1949, vous avez inséré un graphique montrant, par mois, la courbe du trafic transporté. Le rapport de 1950 ne contient pas de graphique semblable, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non, il aurait été facile d'en dresser un, mais à vrai dire nous avons pratiqué des économies relativement au rapport actuel. Nous n'insérons de données de cette nature, presque superflues, que lorsqu'il reste une page vide dans le rapport.

M. FULTON: L'année dernière, nous vous avons demandé aussi des renseignements détaillés (qui ont exigé sans doute de nombreuses recherches de votre part) sur l'affluence du trafic. Sans trouver à redire de ce fait, disposeriez-vous d'un graphique de ce genre à votre bureau central et pourriez-vous l'apporter, dressé de manière à pouvoir être inséré au compte rendu?

M. MCGREGOR: Je crois que nous pourrions vous donner des chiffres, que nous avons calculés par mois. Voudriez-vous que le graphique indique les chiffres relatifs aux passagers, ou ceux relatifs aux recettes?

M. FULTON: Qu'indiquait le graphique de 1949?

M. MCGREGOR: Des chiffres relatifs aux passagers.

M. FULTON: Le graphique de 1950 pourrait-il être dressé d'après le même genre de données?

M. MCGREGOR: Oui, nous pourrions le faire.

M. FULTON: Les chiffres en sont-ils décomposés entre les trois lignes constituantes de TCA, savoir celles de l'Amérique du Nord, de l'Atlantique-Nord et des Antilles?

M. MCGREGOR: Oui, par mois de l'année 1950.

Le PRÉSIDENT: Page 14.

M. FULTON: Je crois que vous avez dit que TCA a transporté environ 2,000 immigrants durant le premier trimestre de l'année.

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: D'après la page 14, l'entente se termine le 31 mars?

M. MCGREGOR: Plus tard, elle a été prolongée, monsieur Macdonnell.

M. MACDONNELL: Si l'on se rapporte aux paroles de M. Howe, elle a été prolongée pour le reste de l'année.

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Page 15.

M. FULTON: Monsieur McGregor, veuillez me rafraîchir la mémoire et me dire si le fonds d'assurance contre les pertes et la réserve pour remise en état sont imputés sur les frais d'exploitation, chaque année?

M. McGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: Alimentez-vous aussi une assurance souscrite auprès d'assureurs de l'extérieur?

M. McGREGOR: Oui, une assurance que nous dénommons "contre les sinistres", dont la police oblige les assureurs de l'extérieur à nous indemniser de pertes allant de \$750,000 à 5 millions de dollars, à l'égard de tout sinistre.

M. MACDONNELL: En d'autres mots, l'objet du fonds en question est de vous assurer contre des pertes allant jusqu'à concurrence de \$750,000?

M. McGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: Et vous y ajoutez une somme moyenne annuelle d'environ \$400,000 ou \$500,000?

M. McGREGOR: Cette somme a diminué par suite de l'arrêt des accroissements de revenus des services nord-américains. L'apport s'augmente d'environ \$35,000 par mois, par suite des accroissements de revenus des services d'outre-mer. Si le conseil d'administration ne modifie pas ce régime, l'augmentation se poursuivra jusqu'à ce que les lignes aériennes Trans-Canada (Atlantique) Limitée ait payé un maximum de 3 millions de dollars.

M. MACDONNELL: En cas de sinistre, TCA est tenue de payer une indemnité de \$750,000 au maximum?

M. McGREGOR: Parfaitement.

M. BENIDICKSON: Par sinistre?

M. MACDONNELL: Quel que soit le nombre des sinistres?

M. McGREGOR: Oui.

M. FULTON: Pour m'en tenir à la somme réellement imputée sur le compte des frais d'exploitation, le rapport déclare que les fonds versés au compte de dépréciation ont excédé les montants requis d'une somme de 5 millions de dollars. Cet excédent provient-il des opérations de l'année 1950 seulement?

M. McGREGOR: Oui, le capital de roulement accuse provisoirement cet excédent.

M. FULTON: D'où provient-il?

M. McGREGOR: Des taux de dépréciation et d'autres accroissements de revenus.

M. FULTON: Vous imputez sur le compte des frais d'exploitation une somme de 5 millions de dollars représentant le total de la dépréciation?

M. McGREGOR: Non, le total de la dépréciation est indiqué au bilan. Cette somme représente à peu près le montant de capital de roulement qui a excédé nos besoins financiers durant l'année d'exploitation 1950.

M. FULTON: Pourriez-vous expliquer comment la chose a pu se produire? C'est un fait extraordinaire, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Ce qui a contribué surtout à ce résultat, c'est la réduction des frais d'exploitation de la compagnie, durant la période de paiement de matériel neuf comme des avions *North Star*, et l'achat d'un grand nombre d'accessoires d'établissement, sous la forme d'outils, de pièces de rechange et de rampes de manutention du fret, qui représentent d'habitude une dépense bien supérieure à celle d'environ un million de dollars subie en 1950. C'est dire que les fonds versés au compte de dépréciation, au lieu de servir à l'achat de nouveaux biens d'immobilisation, sont en train de grossir sous la forme d'argent qui peut servir aux achats de renouvellement des accessoires.

M. FULTON: La somme versée en vue de la dépréciation cette année n'a pas dépassé l'ordinaire?

M. McGREGOR: Elle a même été légèrement inférieure à l'ordinaire.

M. FULTON: Mais estimant que le nombre des besoins n'était pas aussi grand, vous l'avez employée à acheter des valeurs?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. FULTON: D'après le rapport, lesdits placements se chiffrent par \$4,500,000 en obligations des chemins de fer Nationaux du Canada à 2 $\frac{7}{8}$ %. Cela m'étonne un peu que TCA, filiale qui appartient absolument à cette compagnie, se mette à acheter des obligations de la compagnie-mère. N'est-ce pas là nouer une étrange relation?

M. MCGREGOR: La seule relation nouée ainsi provient de ce que le National-Canadien est l'émetteur de ces obligations. Nous achetons ces dernières sur le marché libre, à titre de placements qui nous profitent. TCA n'a le droit d'acheter à même ses fonds que les valeurs représentées par des obligations de l'État ou garanties par l'État ou émises par les gouvernements provinciaux.

M. FULTON: Par suite d'une réserve insérée dans la charte de TCA?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. FULTON: N'était cette réserve, je crois que vous auriez pu acheter des valeurs rapportant un taux d'intérêt courant supérieur à 2 $\frac{7}{8}$ %.

M. MCGREGOR: Oui, mais nous n'en avons pas le droit.

M. FRASER: Quelles obligations provinciales TCA détient-elle?

M. MCGREGOR: Des obligations de l'*Ontario Hydro* et de la *Quebec Hydro*.

M. GILLIS: En matière de personnel, je relève que le nombre des employés a baissé de plus de 200. A-t-on transféré des employés du service de TCA proprement dit au ministère des Transports?

M. MCGREGOR: Tout récemment. On est en train d'effectuer un de ces transferts, à cause de quelques stations des services de radiocommunication entre les pilotes et les employés au sol. Il s'agit d'un petit nombre d'employés, de 30 ou 40 je crois, mais le rapport n'en dit rien.

M. GILLIS: Que comptez-vous faire de ce personnel? La question m'intéresse beaucoup, car j'estime que TCA devrait développer ses services jusqu'au point où ils ne le cèdent en rien à ceux d'aucune ligne aérienne du pays.

Je m'oppose de toutes manières au transfert d'employés de vos services météorologique, T.S.F. ou autre semblable, à quelque autre ministère. Je ne crois pas que leurs services et leur gestion seraient égaux à ceux que TCA obtient d'eux.

M. MCGREGOR: Il s'agit en réalité d'un service officiel rendu par TCA à la demande du ministère en question. Nous sommes rémunérés pour le faire, mais l'arrangement laisse un peu à désirer, car quelques-unes des stations dépendaient du ministère des Transports et quelques autres des lignes aériennes Trans-Canada et il a été décidé qu'il s'agissait là d'un service public devant former un tout homogène, par le transfert de nos quatre stations au ministère.

M. GILLIS: La mesure logique n'aurait-elle pas été de transférer ces stations du ministère à TCA?

Le très hon. M. HOWE: Nous avons discuté ce point et nous avons dû céder.

M. GILLIS: Les traitements du personnel transféré sont-ils abaissés de ce fait?

M. MCGREGOR: Je ne sais pas au juste. Je crois que les conditions d'emploi ont été modifiées sur quelques points, tels que le montant de la pension, qui pourrait n'être pas aussi satisfaisant aux intéressés que le précédent, mais comme M. Howe l'a dit, la question a été débattue et M. Howe a soutenu résolument notre point de vue et la décision d'opérer le transfert.

M. GILLIS: La décision portait seulement sur le service de T.S.F.?

M. MCGREGOR: Parfaitement.

M. GILLIS: Ils viendront peu à peu vous prendre votre service météorologique. Dans des années, à moins que le Comité et la direction des routes aériennes ne résistent fermement, tous ces services finiront par vous être enlevés.

Le très hon. M. HOWE: La question comporte quelques aspects d'ordre international. OACI, qui est censée régir toutes les envolées transatlantiques, a fixé de nouvelles conditions et règles impliquant une nouvelle méthode de rémunérer les services, accessibles à l'État mais non aux lignes aériennes Trans-Canada. Il nous a fallu tenir compte de ces règles et conditions. Nous aurions préféré que TCA soit chargée de la chose, car ceux qui dépendent des services devraient en être chargés, comme c'est le cas au Canada, mais vu que plusieurs lignes aériennes se trouvaient en cause, il a fallu nous ranger à leur avis.

M. MCGREGOR: Il y avait d'autres lignes en cause. En pratique, un pays assure d'habitude les services au lieu de rencontre des lignes aériennes de plusieurs pays étrangers. Entre parenthèses, pour préciser, c'est l'État qui s'en charge.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre du personnel est-il adopté?

Adopté.

M. GILLIS: Je continue à trouver à y redire.

M. MACDONNELL: A propos du nouveau bureau de vente de tickets à Montréal, mentionné à la page 15, TCA paie-t-elle le même loyer qu'auparavant, pour les locaux loués dans le nouvel édifice?

M. MCGREGOR: L'édifice appartient aux chemins de fer Nationaux du Canada. Les loyers que nous payons par pied carré varient selon les étages. Au rez-de-chaussée, le prix est de \$7 par pied carré, tandis qu'aux étages supérieurs, il est de \$3.50. Ces prix s'appliquent seulement aux espaces clos, savoir, en ce qui concerne TCA, à ses guichets et à l'enceinte située derrière ces guichets. Nous n'avons pas de loyer à payer pour les salles d'attente publiques.

M. MACDONNELL: Pourriez-vous nous fournir des chiffres nous permettant de comparer le coût du loyer actuel de vos locaux avec celui des locaux que vous occupiez rue Peel?

M. MCGREGOR: Oui, mais ce serait établir une comparaison fautive, car la superficie des salles publiques des locaux actuels est bien plus vaste que celle des salles des locaux précédents.

M. MACDONNELL: Je comprends. Vous pourriez peut-être aussi comparer la superficie de votre installation actuelle avec celle de la précédente. Soit dit en passant, c'est peut-être au National-Canadien que je devrais m'adresser pour savoir la somme qu'il a dépensée pour devenir propriétaire de l'immeuble où les diverses agences internationales de transport aérien ont maintenant des locaux. J'ai remarqué que diverses autres compagnies occupent le rez-de-chaussée. Ces services internationaux de transport occupent-ils tout l'immeuble?

M. MCGREGOR: Presque tout l'immeuble. Les cinq étages supérieurs servent de logement à OACI et une partie d'un autre étage abrite IATA. Nous occupons trois étages presque entiers, en sus du rez-de-chaussée.

M. MACDONNELL: J'ignore s'il est dans les règles de demander ce renseignement à présent. J'aurais dû probablement le demander quand les hauts fonctionnaires du N.-C. étaient présents. Mais il m'intéresserait grandement de savoir le prix de l'immeuble et les sommes payées par les divers locataires, pour constater ce qu'il en coûte au contribuable canadien.

Le très hon. M. HOWE: Je crois que les chiffres des loyers que le National-Canadien fait payer constituent une réponse pleinement satisfaisante à cette question.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est une heure. La réunion est-elle suspendue jusqu'à 4 heures?

Adopté.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Page 15, propriétés et équipement.

Y a-t-il des questions à poser?

Page 16?

M. FRASER: Monsieur le président, à propos des perspectives, TCA a-t-elle dû faire certaines concessions lors du prolongement de l'itinéraire de l'Atlantique jusqu'à Paris?

M. MCGREGOR: Non, l'accord bilatéral avait été conclu il y a une année... Parlez-vous de concessions réciproques?

M. FRASER: Oui.

M. MCGREGOR: L'accord bilatéral avait été conclu il y a une année, afin d'autoriser Air-France à assurer un service entre Paris et Montréal, service qui a été inauguré l'automne dernier. En échange, nous avons eu le droit de prolonger notre itinéraire jusqu'à Paris.

M. FRASER: Au chapitre des avions, il est dit que la Compagnie se tient au courant de toutes les innovations dans le domaine de l'air. Vous entendez sans doute par là les innovations en matière de thermopropulsion?

M. MCGREGOR: En matière d'avions dont l'énergie est générée entièrement par la chaleur ou par des turbines à choc. Nous sommes convaincus que ces deux sources d'énergie ont un brillant avenir devant elles, mais leur application à l'aviation avance lentement. Toutes deux sont appliquées aux avions militaires, mais il n'y a guère longtemps qu'on construit, surtout en Angleterre, des avions commerciaux utilisant ces deux sources d'énergie.

Nous estimons que les avions propulsés par ces moyens sont difficiles à manœuvrer et que les données relatives à leur prix de revient sont trop peu nombreuses pour nous permettre de prendre la décision bien pesée qui s'impose. Nous espérons pouvoir faire en sorte de continuer à utiliser nos appareils actuels au moins jusqu'à la fin de leur durée de dépréciation et jusqu'à ce que nous disposions de l'abondance de données voulues pour nous prononcer sur le genre d'énergie qu'il faut appliquer aux nouveaux avions.

M. FRASER: Pensez-vous que le monde est disposé à voyager dans des avions thermopropulsés? Ne pensez-vous pas qu'il serait porté à hésiter quelque peu?

M. MCGREGOR: Non, à moins que les avions thermopropulsés ne se fassent une mauvaise réputation dès le début. Le grand public ne tarde pas à accueillir favorablement la vitesse et le confort accrus dont il profite et j'avoue que j'ai volé dans un avion propulsé par moteur à turbine à choc, qui offrait un degré de confort bien supérieur à celui d'un avion à moteur à piston.

M. FRASER: Le premier de ces moteurs ne produit pas de secousses brusques?

M. MCGREGOR: Ni secousses brusques ni bruit. La lecture d'un instrument donnant un grand nombre de milles faits par heure en impose quelque peu au public, mais cela ne modifie en rien le confort dont il jouit et que nous avons pu constater dans ces avions.

M. FRASER: Confort dû à ce que la pression intérieure y est constante.

M. MCGREGOR: Oui, si bien que la pression dans la carlingue est la même que si l'avion se trouvait à l'altitude...

M. FRASER: Quelle que soit la vitesse...

M. MCGREGOR: Oui. La turbulence de l'air s'y fait peut-être sentir un peu plus aux vitesses très fortes qu'aux vitesses courantes à présent, mais la différence est minime.

M. BENIDICKSON: Quel est le nombre des envolées directes de Montréal à Paris?

M. MCGREGOR: Une par semaine actuellement. Nous espérons que ce nombre ira jusqu'à deux en été.

M. KNIGHT: Prévoyez-vous que les festivals d'Angleterre cet été attireront un plus grand nombre de passagers sur votre ligne?

M. MCGREGOR: C'est difficile à dire. Beaucoup de gens craignent apparemment que les hôtels soient bondés en Angleterre.

M. KNIGHT: S'ils n'y vont pas, l'encombrement ne sera pas si grand.

Le PRÉSIDENT: Le rapport des lignes aériennes Trans-Canada est-il adopté, sur la proposition de M. McCulloch?

Adopté.

Bilan d'ensemble, page 18.

M. MCCULLOCH: Ce bilan a fait l'objet d'explications suffisantes, au fur et à mesure des délibérations.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais il se peut que les membres aimeraient y jeter un coup d'œil avant de passer outre.

M. FRASER: Voudriez-vous expliquer ce qu'il faut entendre par "Reliquats à recevoir d'autres exploitants, trafic"?

M. MCGREGOR: Oui. Ces reliquats proviennent de ce que nous appelons les correspondances d'une ligne à l'autre. Lorsqu'une ligne transporte un passager sur une partie de son voyage, puis le fait passer sur une autre ligne à un point de correspondance, elle perçoit du passager tout le prix du ticket, puis vire au compte de l'exploitant qui complète le transport la part du prix due à ce dernier. Si BOAC transportait de Londres à Montréal un passager voyageant jusqu'à Vancouver, elle percevrait tout le prix du voyage de Londres à Vancouver, mais elle nous rembourserait la valeur du prix du voyage de Montréal à Vancouver. Il y a toujours de ces reliquats à solder et de constants virements répartissent entre les lignes en cause les sommes qui leur reviennent, parfois entre trois ou quatre lignes.

M. FRASER: "Matériaux et approvisionnements, \$1,706,119.23". Devez-vous payer une taxe de vente sur tous les matériaux?

M. MCGREGOR: Non, par sur tous. Nous n'en payons aucune sur les matériaux marqués à l'usage des services internationaux, mais c'est la seule exception.

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

M. FRASER: Monsieur McGregor, je n'ai pas saisi votre dernière phrase.

M. MCGREGOR: J'ai dit que nous payons une taxe de vente sur tous les matériaux et approvisionnements, sauf ceux qui sont marqués à l'usage de notre service international.

M. FRASER: A combien s'élèverait le supplément estimatif de taxe en 1951, maintenant que cette taxe a été portée de 8 à 10 p. 100?

M. MCGREGOR: Cela dépendrait du nombre d'achats de fournitures de ce genre. Nous établissons l'évaluation d'après la répartition des avions entre les divers services. Sur nos 20 avions *North Star*, 11 sont utilisés par les

services nord-américains et 9 par les services internationaux. Quand nous achetons des accessoires ou des fournitures pour ces avions, nous touchons un remboursement de taxe de vente s'élevant à 9/20 du total des achats, car il est impossible de dire si une valve, par exemple, servira à un avion de l'une des deux lignes ou de l'autre.

M. FULTON: Pendant que la discussion porte sur ces postes, voudriez-vous être indulgent à mon égard, vu que je n'étais pas encore ici à 4 heures par ma propre faute, et me permettre de poser une question relative au matériel d'aviation. Je suis sûr, monsieur McGregor, que personne ne critiquera les observations générales que vous avez faites à propos de la page 16. D'autre part, je suppose que la date fixée pour prendre la décision en question se rapproche toujours plus. De fait, vous nous disiez, l'année dernière, d'après le compte rendu de nos délibérations, que la date fixée pour le remplacement des avions DC3 s'était rapprochée de 12 mois. Je vois que vous avez réduit leur valeur comptable à zéro.

M. MCGREGOR: Parfaitement.

M. FULTON: Qu'en est-il du remplacement?

M. MCGREGOR: La situation actuelle est celle que j'ai exposée. Nous tenons à choisir, pour remplacer les avions de transport des deux modèles en service, un modèle qui ne sera pas désuet au bout de quelques années. Nous avons bon espoir d'être en mesure de conserver la flotte actuelle, accrue peut-être dans l'intervalle par de petits achats, jusqu'à ce que nous puissions prendre une décision judicieuse, à notre avis, sur le mode de propulsion. Nous sommes portés à croire que si nous achetons un grand nombre de moteurs à piston (les seuls que nous puissions acheter dans l'état actuel de nos données sur la thermopropulsion et la turbopropulsion), ils ne seront pas livrés avant deux ans. Leur prix sera si élevé qu'il faudra leur donner au moins huit ans comme durée de dépréciation. C'est dire que dans dix ans ils seront encore en service. Nous voudrions éviter qu'il en soit ainsi.

M. FULTON: Vous aimeriez faire durer les appareils actuels, augmentés de quelques nouveaux, jusqu'à ce que vous décidiez, selon le cas, de les remplacer par des avions thermopropulsés?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Je comprends. La BOAC et les lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont commandé quelques avions thermopropulsés pour leurs envolées transpacifiques?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Savez-vous quand ces compagnies s'attendent d'en recevoir livraison et quand on disposera de chiffres sur le mode de transport par thermopropulsion?

M. MCGREGOR: La fabrication de ces avions prend du temps. La BOAC jouit d'une grande avance sur les lignes aériennes du Pacifique-Canadien en ce sens qu'elle a pris livraison d'un troisième appareil *de Havilland Comet*. Ces compagnies s'en servent à titre d'essai pour transporter du fret sur divers parcours, non comme moyen de rapport. Il est à croire à mon avis que la *British European Air Lines* se servira de l'avion turbopropulsé *Viscount* d'ici deux ans. J'ai lu l'autre jour qu'Air-France a commandé elle aussi quelques avions de ce modèle. Ce fait de commander un avion dont le modèle vient d'être construit est le genre de saut dans l'inconnu que TCA saura éviter, je l'espère.

M. FULTON: Ainsi, vous ne pouvez m'indiquer aucune date précise. Toute l'affaire est incertaine?

M. MCGREGOR: Absolument. Elle dépend de la rapidité avec laquelle les faits requis seront constatés. Je crois qu'à la fin de cette année on disposera d'un bon nombre de données utiles sur le service de l'avion *Comet*. Je doute qu'il en soit de même dans le cas du *Viscount*.

M. FULTON: Les données dont on disposera à la fin de l'année suffiront-elles à prouver si les avions thermopropulsés sont ou non d'un bon rendement économique?

M. MCGREGOR: Très probablement, mais non certainement, je crois.

M. FULTON: Vous avez parlé d'un autre modèle d'avions, ceux qui sont turbapropulsés. Est-on en train d'en construire un grand nombre? Leur moteur est-il une sorte d'intermédiaire entre celui à piston et celui à thermopropulsion?

M. MCGREGOR: Quelques personnes le croient, mais il se peut qu'il ne soit pas vraiment intermédiaire. J'ai dit l'année dernière, je crois, qu'il est l'équivalent du navire à turbines comparé au navire à machine à mouvement alternatif. Le surcompresseur de la turbine actionne une hélice ordinaire.

M. FULTON: Je ne vous demandais pas d'essayer de m'instruire sur le mécanisme de ces appareils, car vos efforts seraient vains. Je me demandais si tout porte à croire, à votre avis, que le moteur à thermopropulsion et celui à turbopropulsion seront employés tour à tour ou que l'un des deux est susceptible, semble-t-il, de remplacer complètement le moteur courant à piston, ou bien les chances paraissent-elles égales?

M. MCGREGOR: Il est probable que leur champ d'emploi sera différent: l'avion thermopropulsé aura la primauté en matière de transport direct à longue distance, durant lequel il monte à une très haute altitude constante; l'avion turbopropulsé pourrait bien devenir, à ce qu'il paraît actuellement, l'idéal en matière de transport à courte distance, de 200 à 400 milles.

M. FULTON: Quels sont les principaux modèles qu'on est en train de fabriquer?

M. MCGREGOR: En matière de moteurs?

M. FULTON: En matière d'avions utilisant ce modèle de moteurs.

M. MCGREGOR: Sur un pied de rendement économique?

M. FULTON: Oui.

M. MCGREGOR: Autant que je sache, le seul modèle d'avion actuel turbo-propulsé, de rendement économique, est le *Viscount*. Deux ou trois autres sont en train d'être mis au point, aux États-Unis comme au Royaume-Uni. Les deux seuls modèles d'avions thermopropulsés en service sont le *Comet* de la *deHavilland* et l'aérobuse de la *A. V. Roe (Canada) Company*.

M. FULTON: Qui fabrique le *Viscount*?

M. MCGREGOR: La compagnie Vickers.

M. BENEDICKSON: Les besoins pressants de la défense militaire ont-ils, au su de M. McGregor, dérangé les plans dressés en matière de production civile, ou obligé à annuler certaines commandes en cette matière, d'une façon ou d'une autre?

M. MCGREGOR: Non, je ne le crois pas, mais je crois que ces besoins ont ralenti les travaux de mise au point des moteurs d'avions à rendement économique.

Le PRÉSIDENT: M. McCulloch propose que le bilan d'ensemble soit adopté. Adopté.

M. FULTON: Avec une réserve, monsieur le président, celle qui provient des questions posées par M. Macdonnell au sujet de la tête de lignes de Montréal.

Le PRÉSIDENT: Je crois savoir que M. McGregor a préparé les réponses demandées, mais je pense que le compte rendu serait plus suivi si nous mettions le point final et si M. McGregor présentait ses réponses une fois nos délibérations terminées.

M. FULTON: Ne pourrait-on réserver une partie de la question, afin que M. Macdonnell puisse en parler. Il se trouve actuellement à la Chambre où il tenait à entendre le discours de M. Sinclair sur le budget.

Le PRÉSIDENT: Ces questions seront présentées et M. Macdonnell aura toute latitude de parler de n'importe quel point.

Monsieur Turville, voulez-vous donner lecture du rapport des vérificateurs?

M. FULTON: N'étudierons-nous pas poste par poste les états de revenus, comme nous l'avons fait dans le passé?

Le PRÉSIDENT: Si vous y tenez, fort bien.

États de revenus, page 20.

M. FRASER: Les frais d'entretien au sol ont été fortement réduits en 1950?

M. MCGREGOR: Oui

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique se trouve à la page suivante, monsieur Fraser.

M. FRASER: A la page 20, où nous en sommes, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: La rubrique intitulée "Entretien au sol et indirect" se trouve à la page 22.

M. FRASER: A la page 20.

M. MCGREGOR: Oui, en effet, monsieur Fraser, c'est un des postes de la deuxième rubrique de cette page, intitulée "Frais d'exploitation".

Le très hon. M. Howe: Et décomposée à la page 22.

M. FRASER: Pourquoi les recettes provenant des nolisements et autres ont-elles baissé si fortement de 1949 à 1950, sur la ligne transatlantique?

M. MCGREGOR: Parce que les voyages frétés d'immigrants ont cessé en mars 1950.

M. FRASER: Que faut-il entendre par "Revenus divers"?

M. MCGREGOR: Les recettes imprévues découlent de plusieurs genres de services, comme ceux fournis à d'autres lignes aériennes. Par exemple, l'entretien, le nettoyage, etc., des avions du service transatlantique d'Air-France à Montréal sont exécutés par TCA, qui agit de même à l'égard de plusieurs autres lignes.

M. FRASER: Les frais de publicité sont plus élevés cette année, bien que les recettes tirées des passagers aient diminué.

M. MCGREGOR: Oui, mais la ligne transatlantique est la seule de nos lignes qui accuse une baisse de ces recettes.

M. FRASER: Est-ce par suite de l'augmentation des frais de publicité, ou du volume de la publicité?

M. MCGREGOR: Par suite des deux. La création de bureaux dans un grand centre d'affaires, tel que New-York, fait toujours monter brusquement les frais coûteux de publicité, car il faut faire savoir que TCA est au nombre des concurrents et les publications de New-York font payer très cher les annonces.

M. FRASER: La publicité de votre ligne du sud se fait seulement en anglais?

M. MCGREGOR: Celle de la ligne des Antilles?

M. FRASER: Oui.

M. MCGREGOR: Oui. Il s'agit de colonies où l'on parle anglais.

M. FRASER: Je le sais, mais je me demande si votre publicité se fait en français.

M. MCGREGOR: Oui, mais non aux lieux d'atterrissage de nos avions.

M. FULTON: M. McGregor pourrait-il nous donner une ou deux explications sur les frais d'entretien et ceux d'exploitation des avions? Je sais que, sur votre ligne transatlantique, les trois postes de l'exploitation des avions, de leur entretien et surtout de l'entretien au sol et indirect accusent tous une très forte diminution des frais. Je me souviens que, l'année dernière, j'ai présenté certaines propositions relatives à la réduction des services transatlantiques et surtout des services antillais. On m'a répondu qu'il vous fallait avoir un minimum irréductible de personnel et le nombre actuel de vos employés constitue un minimum presque irréductible. Comme vous l'avez expliqué ce matin, il est de fait que vous avez quelques appareils au repos, mis en service sur la ligne des Antilles afin de rapporter des recettes, au lieu de les réformer, et cependant vos comptes arrivent à accuser une assez forte diminution des recettes d'exploitation. Comment concilier les deux choses?

M. MCGREGOR: Les deux choses sont sans rapport. En disant que les services antillais laissent quelque peu à désirer, je faisais allusion au petit nombre des envolées assurées jusqu'à la Barbade et à Port-d'Espagne (île de la Trinité), nombre qui n'est que d'une par semaine. Il nous faut avoir un personnel minimum pour assurer le maintien de cette envolée, mais ce personnel est très peu occupé dans les intervalles entre les envolées. Le plus gros des frais d'entretien est dépensé à des bases d'entretien telles que Winnipeg, Montréal, Toronto et Vancouver et le nombre des employés d'entretien de ces bases est maintenu constamment en rapport avec celui de l'exploitation de la ligne. Les principales économies réalisées en cette matière proviennent de la très forte diminution des frais d'entretien possible du fait que la remise en état des avions à moteurs Merlin s'exécute à de plus longs intervalles, et de pratiques perfectionnées qui permettent à un personnel légèrement réduit d'exécuter un plus grand nombre de travaux d'entretien.

M. FULTON: Je viens de mentionner seulement en gros les principaux postes accusant des frais réduits. Quels services avez-vous supprimé de 1949 à 1950?

M. MCGREGOR: Nous avons simplement réduit le nombre des envolées des avions transatlantiques. Durant 1949, ce nombre a atteint un sommet de deux par jour, mais en 1950 il a rarement dépassé neuf ou dix par semaine.

M. MACDONALD: La Trinité restera-t-elle le terminus de la ligne, ou êtes-vous en train d'étudier la possibilité de prolonger la ligne jusqu'en Amérique du Sud, disons jusqu'au Brésil?

M. MCGREGOR: L'étude de cette question, faite il y a deux ans, n'a guère donné de bons résultats, parce que le volume de trafic serait plutôt faible et que Rio-de-Janeiro serait le point d'arrivée le plus proche. Comme la situation s'est quelque peu modifiée à cet égard, grâce surtout à ce que nous appelons les privilèges de cinquième immunité accordés à Tampa, nous venons d'entreprendre une deuxième étude du volume de trafic possible et des frais d'exploitation qui seraient entraînés.

M. FULTON: Estimez-vous que les frais réductibles de l'ensemble des services transatlantiques sont abaissées presque au plus bas point possible ou si vous pourriez les abaisser encore un peu plus, en quelque sorte graduellement, et cependant utiliser les avions et éviter cette autre situation que vous avez dit vouloir éviter.

M. MCGREGOR: Nous les avons réduits presque au plus bas point possible, mais nous n'avons pas encore atteint le maximum en fait de charge utile.

M. FULTON: Pardon, que voulez-vous dire par ces derniers mots?

M. MCGREGOR: Il est impossible, je crois, de réduire les frais, mais je crois que nous pouvons tirer de plus fortes recettes.

M. FULTON: Ce qui entraînera une nouvelle augmentation des frais?

M. MCGREGOR: Non, nos avions ne transportent pas une charge utile aussi lourde que nous voudrions, compte tenu du nombre actuel des envolées.

M. FULTON: Croyez-vous que le trafic-passagers prendra peut-être de l'expansion?

M. MCGREGOR: Je le crois.

M. FULTON: Je n'ai pas encore vu le détail des chiffres, mais le nombre des passagers transportés sur la ligne des Antilles a-t-il augmenté cette année, en général?

M. MCGREGOR: Oui, d'environ 3,000.

M. FULTON: Soit d'environ 10 p. 100 ou plus.

M. MCGREGOR: D'environ 30 p. 100.

M. FULTON: Le trafic du courrier et celui des marchandises augmenteront-ils aussi?

M. MCGREGOR: Oui, je le crois.

Le PRÉSIDENT: Pendant que nous en sommes à l'étude de ce poste, voudriez-vous répondre à la question qui a été posée, ce qui serait, je crois, faire une économie de temps?

M. MCGREGOR: Oui, si je peux déposer les données demandées. Les résultats financiers des services de l'Atlantique-Nord, des Bermudes et des Antilles, en 1950 et 1949, sont exposés en détail à l'appendice A. Le détail du chiffre des passagers transportés par mois de 1950, décomposé entre les services de l'Amérique du Nord, de l'Atlantique-Nord, des Bermudes et des Antilles, se trouve à l'appendice B. C'est un tableau d'ensemble des variations du volume de trafic.

La question posée au sujet des loyers payés à Montréal...

M. FULTON: Elle intéresse M. Macdonnell, qui est absent.

M. MCGREGOR: Voudriez-vous que la question soit réservée?

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous donner une copie à M. Macdonnell, monsieur Fulton?

M. FULTON: Oui.

M. MUTCH: Les renseignements vont-ils être consignés au compte rendu?

Le PRÉSIDENT: Oui. M. McGregor fait consigner maintenant au compte rendu les renseignements demandés par M. Macdonnell au sujet de l'édifice de l'aviation. Veuillez donner aussi à M. Fulton une copie pour lui-même.

(Voir appendice C.)

M. MCGREGOR: Le rapport statistique donne un sommaire de l'exploitation et du trafic, pour les services de l'Atlantique-Nord, des Bermudes et des Antilles, ainsi que le détail relatif aux deux années, demandés par M. Fulton.

Le PRÉSIDENT: Oui. Il y a aussi un état donnant les renseignements demandés par M. Fulton (appendice D).

Le très hon. M. HOWE: Je pourrais vous fournir le renseignement que vous avez demandé au sujet de BOAC, dont j'ai le rapport de 1949-1950 sous la main. Les résultats d'exploitation de l'année accusent un déficit brut.

M. FRASER: Ceux de l'année 1950?

Le très hon. M. HOWE: Ceux de l'année terminée le 31 mars 1950. Ce déficit s'élève à 7,791,887 livres sterling, ou \$27,427,442 au change moyen de la livre sterling durant l'année.

M. FULTON: Pour tout le réseau?

Le très hon. M. HOWE: Oui, pour tout le réseau.

M. MCGREGOR: C'est-à-dire pour BOAC seulement.

Le très hon. M. HOWE: Oui, pour BOAC seulement.

Voici un intéressant commentaire sur l'apport fait par le Canada au réseau. Il s'agit de quelques avions *North Star* livrés à ce dernier.

La livraison du reste de la flotte de 22 avions *Argonaut*, quelques mois avant l'expiration des dates fixées, a permis de les mettre en service sur les routes de l'Est plus tôt qu'il n'avait été prévu; puis les hydravions à coque *Plymouth* ont été réformés et toutes les bases de ces hydravions à l'est du Caire ont été fermées. La mise en service d'avions *Argonaut* sur les routes de l'extrême Orient a permis de convertir un déficit qui était de £ 80,000 par trimestre en 1948-1949 en revenu de £ 140,000 appliqué aux frais généraux, durant le dernier trimestre de 1949-1950. Voilà qui prouve admirablement la justesse de la pratique consistant à remplacer les modèles actuels d'hydravions à coque par des appareils terrestres à pression intérieure constante.

La livraison si rapide des avions *Argonaut* constitue un grand succès remporté par les fabricants des fuselages et des moteurs. . .

C'est là faire une excellente réclame en faveur de *Canadair*.

Le PRÉSIDENT: Les réponses qui viennent d'être déposées donnent-elles lieu à d'autres questions?

M. FULTON: Je cherche le texte pertinent, mais continuez.

Le PRÉSIDENT: En attendant que M. Fulton ait trouvé ce qu'il cherche, nous pourrions appeler M. Turville et étudier tout le rapport des vérificateurs.

M. FRASER: A la page 23, poste 44, location de bureaux, sous la rubrique "Publicité", je remarque que les frais ont sauté de \$230 en 1949 à \$1,287 en 1950. Est-ce à cause de la location de nouveaux bureaux, ou à cause des locaux loués dans le nouvel édifice?

M. MCGREGOR: Non, ces derniers locaux loués ont peut-être augmenté ce chiffre, mais il s'agirait d'une faible augmentation, je crois. Avant l'année dernière, tous les loyers de bureaux étaient mis à la charge du siège central, mais en 1950 ils ont été ventilés et mis à la charge de chaque service occupant une partie des locaux. Seule notre occupation de locaux dans l'édifice de l'aviation internationale nous a permis de le faire.

Le très hon. M. HOWE: En terminant la discussion du bilan, je peux assurer aux membres du Comité que le bilan de 1951 se soldera par un bénéfice.

M. McCULLOCH: Tant mieux!

M. FULTON: Les comptes de tous les services accuseront des bénéfices?

Le très hon. M. HOWE: En tout cas le compte des profits et pertes. Nous comptons aussi arriver à ce que les résultats d'exploitation des services transatlantiques se soldent par un profit.

M. FULTON: Tant mieux!

Le très hon. M. HOWE: A votre disposition. Mais veuillez remarquer que nous promettons seulement que l'ensemble de ces résultats d'exploitation se soldera par un profit, non leur détail.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Turville, veuillez vous approcher. Le Comité est saisi du rapport des vérificateurs des comptes des Lignes aériennes Trans-Canada. Faut-il le considérer comme étant lu et le faire consigner au compte rendu?

Adopté.

1^{er} mars 1951.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

MONSIEUR LE MINISTRE DU COMMERCE,
OTTAWA, CANADA.

Monsieur le ministre:—

Nous avons vérifié les comptes des lignes aériennes Trans-Canada et de sa compagnie subsidiaire pour l'exercice terminé le 31 décembre 1950, en conformité de la Loi sur les lignes aériennes Trans-Canada 1937 et ses modifications, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

PORTÉE GÉNÉRALE DE LA VÉRIFICATION

En quelques mots, notre vérification des comptes des lignes aériennes pour 1950 comprend:

- a) Examen des autorisations d'importantes dépenses d'après les décisions enregistrées des administrateurs ensuite sanctionnées par des statuts, des arrêtés en conseil et des lois du Parlement;
- b) Preuves de vérification dans les bureaux des lignes aériennes, limitées à une coupe transversale des importantes dépenses autorisées;
- c) Examen portant sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne en général exercé par le personnel de comptabilité des lignes aériennes. A cet égard, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité et notre but commun est d'assurer aux lignes aériennes le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Les lignes aériennes sont protégées en outre au moyen de cautionnements par des compagnies d'assurance extérieures;
- d) Vérification des États de revenus et du bilan d'ensemble, et certification.

ÉTATS DE REVENUS

DÉPRÉCIATION ET ENTRETIEN

La réserve pour dépréciation des immobilisations a été établie sur les bases suivantes au cours de l'exercice:

- a) Matériel volant en service—
North Star M2—durée approximative de 7 ans à partir de la mise en service.
DC3—durée approximative de 4 ans à partir de la mise en service.
- b) Installations au sol—durée approximative selon le genre de matériel.

Vingt-deux des vingt-sept avions DC3 ont fait l'objet d'une dépréciation complète au cours de l'exercice et la valeur résiduaire de chacun a été portée à \$5,000.

Nous avons reçu de la part du fonctionnaire compétent, des certificats à l'effet que tout le matériel volant et les installations au sol ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice; que les retraits rendus nécessaires pendant l'année par l'usage et la désuétude ont été effectués, et qu'avis de ces retraits a été donné au service de la comptabilité.

INTÉRÊT SUR LE PLACEMENT

Intérêt au taux de 3% a été payé à la Canadian National Railway Company sur son placement en actions de la compagnie.

REVENUS DIVERS—NET

Le revenu net des Services de l'Amérique du Nord se compose principalement d'intérêt sur des placements temporaires de fonds liquides et d'escomptes sur les achats. Dans le cas des Services transatlantiques, les dépenses proviennent de la revaluation des monnaies étrangères.

BILAN D'ENSEMBLE

ACTIF

Les placements temporaires de fonds liquides, composés d'obligations 2 $\frac{7}{8}$ % des chemins de fer Nationaux du Canada et d'obligations 3% garanties par les provinces d'Ontario et de Québec, sont basés sur le prix de revient. La valeur courante à la fin de l'année était de 2.36% inférieure au prix de revient.

Les comptes à recevoir et à payer de toutes les catégories ont fait l'objet de preuves de notre part au moyen des registres subsidiaires et de contrôle, des opérations de caisse et autres après la fin de l'année, des dossiers des départements et de pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes au moyen de communications directes avec les débiteurs et les créanciers.

Un inventaire des matériaux et approvisionnements a été effectué vers la fin de 1950. Les fonctionnaires compétents nous ont remis un certificat attestant:

- a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées, ou bien estimées au bas mot quand il n'a été possible de les compter, peser ou mesurer, et
- b) Que la valeur d'inventaire est basée sur le prix des plus récentes factures pour les nouveaux matériaux, et qu'en fixant la valeur des matériaux usagés encore utilisables et de ceux démodés et au rebut, il a été tenu compte de leur état.

Un crédit de \$14,000 a été porté aux frais d'exploitation pour faire concorder les chiffres du grand-livre avec cet inventaire.

Les placements du fonds d'assurance consistent en valeurs du Gouvernement du Canada, du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada (garanties par le Gouvernement du Canada), des provinces d'Ontario et de Québec, et de valeurs garanties par la province d'Ontario, ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. Le cours de ces valeurs à la fin de l'année était inférieur de 2.69% au prix de revient.

Les immobilisations figurent au prix de revient, moins dépréciation à date.

RÉSERVES

La réserve pour assurance s'élève à \$4,079,000, dont \$3,030,000 applicables aux Services de l'Amérique du Nord et \$1,049,000 aux Services transatlantiques. La réserve des Services de l'Amérique du Nord n'a pas été matériellement accrue au cours de l'exercice, ayant atteint le maximum considéré nécessaire en 1949. La réserve applicable aux Services transatlantiques a augmenté de \$407,000.

La réserve pour révision a été portée à \$861,000 de manière à pourvoir aux frais d'importantes réparations aux avions North Star M2 et DC3 qui doivent nécessairement être effectuées périodiquement. Le solde inutilisé de la réserve pour recherches et développement a été transporté à ce compte.

Dans les cas de monnaies étrangères, les comptes du bilan des lignes aériennes sont généralement convertis comme suit:

- a) Dollars des États-Unis—au taux du pair du dollar.
- b) Livres sterling—au taux de \$2.95 la livre.

Les montants mentionnés au présent rapport sont exprimés en chiffres ronds au plus proche millier.

Veillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de notre considération très distinguée.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Turville, ce rapport, ou votre mode de vérification, ou votre comptabilité ont-ils subi quelque modification?

M. TURVILLE (*George A. Touche & Co.*): Non, rien n'a été modifié dans le mode de vérification ou dans la manière d'élaborer le rapport.

Le PRÉSIDENT: Et le rapport ne contient aucun conseil nouveau?

M. TURVILLE: Aucun.

M. McCULLOCH: Je propose que le rapport des vérificateurs soit adopté.

M. FULTON: Il n'y a qu'une seule observation à faire à mon avis, une objection que soulève une observation faite ce matin au sujet des fonds de la réserve pour dépréciation et du fonds d'assurance placé en diverses obligations de l'État. A la page 2, les vérificateurs font ressortir ce qui suit:

ACTIF

Les placements temporaires de fonds liquides, composés d'obligations 2 $\frac{3}{8}$ p. 100 des chemins de fer Nationaux du Canada et d'obligations 3 p. 100 garanties par les provinces d'Ontario et de Québec, sont basés sur le prix de revient. La valeur courante à la fin de l'année était de 2.36 p. 100 inférieure au prix de revient.

Puis le dernier alinéa de ce chapitre déclare ce qui suit:

Les placements du fonds d'assurance consistent en valeurs du Gouvernement du Canada, du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada (garanties par le Gouvernement du Canada), des provinces d'Ontario et de Québec, et de valeurs garanties par la province d'Ontario, ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. Le cours de ces valeurs à la fin de l'année était inférieur de 2.69 p. 100 au prix de revient.

M. FULTON: Quand cette dépréciation a-t-elle eu lieu?

M. TURVILLE: En 1950, par suite d'une baisse des prix courants des obligations émises, mais ce n'est pas là une perte réelle.

M. FULTON: La valeur actuelle de ces obligations ne constitue pas une perte?

M. TURVILLE: Non. Ces déclarations, faites pour la gouverne du Comité, soulignent qu'à la date de l'arrêté du bilan comme à la date actuelle, la valeur de ces obligations est un peu inférieure à leur prix de revient.

Le PRÉSIDENT: M. McCulloch propose que le rapport des vérificateurs des comptes de TCA, présenté au Parlement, soit adopté.

Adopté.

Maintenant, monsieur Fulton, si vous êtes prêt à poser votre autre question, faites-le et nous en aurons fini.

M. FULTON: Je ne suis pas sûr qu'il y en ait vraiment une à poser à ce sujet. Je désire avoir l'occasion d'examiner le sujet pour découvrir si une question se pose. Mais j'en ai une que je pourrais vous poser à coup sûr,

monsieur McGregor. Votre graphique relatif aux nombres de passagers transportés par mois me fait voir que la pointe de la courbe en 1950 a été atteinte en août.

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: C'est là à peu près le mois de l'année durant lequel le maximum est atteint?

M. MCGREGOR: Le mois d'août est celui du maximum des envolées dans tout le réseau et, comme un coup d'œil vous le montrera, c'est aussi le mois du maximum de passagers transportés par les services nord-américains, mais les sommets des recettes tombent en juin et en septembre.

M. FULTON: Pourquoi?

M. MCGREGOR: Par suite du nombre accru de passagers faisant des voyages plus courts en août.

M. FULTON: Ce qui ne rapporte pas autant à votre avis?

M. MCGREGOR: Nous parlons de recettes brutes en ce moment. Le transport d'une personne sur une distance de 300 milles rapporte moins, en chiffres bruts, que le transport d'une personne sur une distance de 1,800 milles.

M. FULTON: Les pointes indiquées de recettes sont deux fois plus hautes en juin et septembre, tandis que celles de passagers transportés tombent en juin et août. Je comparais ces chiffres avec le tableau des recettes et voilà ce que vous me faites remarquer.

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Lors de la discussion de ce sujet au sein du Comité au cours d'années précédentes, et en regardant les chiffres donnés, nous avons vu et voyons que la pointe de la courbe du trafic-passagers tombe d'habitude un peu après le milieu de l'année.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FULTON: Il en est exactement de même en 1950?

M. MCGREGOR: Non, mais vous verrez que la baisse accusée à l'automne de 1950 a été bien moins prononcée que celle d'années passées.

M. FULTON: Cela paraît certain. En tout cas, la baisse n'a pas été aussi marquée et aussi brusque.

M. MCGREGOR: En effet.

M. FULTON: Ce phénomène est-il dû selon vous, le moins, à la grève des cheminots?

M. MCGREGOR: Le rapport mentionne l'influence incontestable exercée par la grève en cette affaire. Nous avons gagné beaucoup de nouveaux amateurs de voyages aériens, en transportant des gens qui en étaient à leur première envolée, durant la grève. Mais comme la baisse en question a été presque aussi marquée aux États-Unis, je ne crois pas que la grève des cheminots ait exercé un effet général très sensible.

M. FULTON: Mais la pointe des recettes est élevée, n'est-ce pas? Un graphique des variations ferait ressortir le même phénomène général; seulement, les pointes comme les dépressions seraient plus accusées?

M. MCGREGOR: Oui. Par rapport à la pointe marquée à l'automne de 1950, la dépression n'est pas aussi profonde que celles d'années passées.

M. FULTON: Il y a un autre point. Je vois que le nombre des passagers transportés par les services nord-américains, qui accusait un minimum de 40,000 au début de l'année, est monté à un maximum de 89,000 ou presque 90,000, soit une différence d'environ 50,000, puis il est retombé à 60,000 en hiver. Pourrez-vous continuer indéfiniment à exploiter la ligne transatlantique et celle des Antilles?

M. MCGREGOR: Non sans ajouter quelques avions à la flotte. Mais nous ferons sûrement face à la situation en 1951, en augmentant le nombre des envolées et en tirant des avions un rendement plus élevé.

M. FULTON: Ne vous demanderez-vous pas bientôt s'il ne faut pas transférer un ou deux avions de la ligne transatlantique à la ligne nord-américaine?

M. MCGREGOR: Non. A vrai dire, nos prévisions à l'égard de 1951 sont bien définies. Sans l'ombre d'un doute, nous pourrions répondre à la demande cet été, sauf en ce qui concerne telle ou telle envolée, de temps en temps. La chose est discutable, mais si le volume actuel de trafic continue de s'accroître au rythme actuel, nous ne pourrions pas nous passer du secours d'un supplément d'avions durant l'été de 1952.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, j'aimerais remercier M. McGregor, au nom du Comité.

M. FULTON: M. Macdonnell est maintenant présent, prêt à entendre la réponse à sa question relative aux loyers payés à Montréal.

M. MUTCH: Il était ici, mais il vient de sortir.

M. BENIDICKSON: Le voici.

Le PRÉSIDENT: Nous avons terminé nos autres travaux.

M. MACDONNELL: Veuillez excuser mon absence. Je ne pouvais m'arracher aux séductions des agréables discours des députés libéraux.

Le PRÉSIDENT: Vous avez en mains la réponse à votre question, sous la forme de l'appendice C. Voudriez-vous poser maintenant toute autre question supplémentaire que vous pourriez avoir à poser à ce sujet, messieurs?

M. BENIDICKSON: J'en ai une, à propos des loyers payés pour l'ensemble de l'édifice. Elle a été soulevée en présence des hauts fonctionnaires du National-Canadien et de vous-même, monsieur Macdonnell, quand vous participiez aux délibérations sur le budget. Il est ressorti de la discussion, sauf erreur, qu'il restait quelques pièces à louer dans cet édifice, pièces qui, une fois louées, fourniraient une rémunération passable du capital placé dans l'édifice.

M. FULTON: Monsieur le président, puis-je présenter une considération. L'année dernière, après la discussion à laquelle donna lieu le budget, il a été proposé que le budget de TCA soit déferé au Comité. Ne nous sera-t-il pas déferé cette année?

Le PRÉSIDENT: L'année dernière, M. Drew avait des raisons spéciales pour désirer le renvoi du budget. Après avoir entendu ses raisons, nous avons demandé ce renvoi au Parlement. Vous vous souvenez que nous avons déposé un rapport spécial priant le Parlement de nous renvoyer le budget de TCA.

M. FULTON: Ah oui, je m'en souviens; c'était une prière expresse.

Le PRÉSIDENT: Cette année, aucun membre du Comité n'a demandé cela, jusqu'ici, mais nous avons traité de tous les points mentionnés dans l'ordre de renvoi du Parlement, des 10 et 11 avril.

M. FULTON: Si je présente cette considération, c'est pour que le Comité l'étudie. Nous ne voulons pas la discuter en présence des hauts fonctionnaires.

Le PRÉSIDENT: Non, mais si le Comité décidait que les postes du budget devraient lui être renvoyés, il pourrait s'arranger pour adresser au Parlement une demande dans ce sens. Il est malheureux que nous ne l'ayons pas fait plus tôt, car il faut du temps pour la faire accepter.

M. FULTON: Monsieur le président, je n'ai aucun poste spécial du budget au sujet duquel je voudrais poser des questions cette année. Je pensais que le Comité pourrait examiner s'il convient de signaler au Parlement que le budget de TCA devrait nous être renvoyé.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire à l'avenir?

M. FULTON: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: C'est tout à fait dans les règles. Je vois que M. Macdonnell est arrivé.

M. MACDONNELL: J'ai une seule observation générale à faire, s'il vous plaît. Elle se rapporte au conseil d'administration et je vous affirme dès l'abord que je ne blâmerai nullement aucun membre de ce conseil. Cependant, est-il exact que le conseil se compose de membres soit du conseil d'administration soit de la direction des chemins de fer Nationaux du Canada et d'autres fonctionnaires?

M. MCGREGOR: Non.

Le très hon. M. HOWE: De par la loi, la majorité des administrateurs, soit quatre, sont nommés par le National-Canadien. A vrai dire, leur nomination est fixée par la disposition de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien qui exige que tous les administrateurs des filiales soient pris parmi ceux des deux compagnies.

M. MACDONNELL: De par la loi?

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. MACDONNELL: Est-il exact que MM. Henry et Edwards sont nommés par le gouvernement, comme je le crois?

Le très hon. M. HOWE: Oui. Le gouvernement peut nommer comme administrateurs non seulement des fonctionnaires, mais n'importe qui d'autre.

M. MCDONNELL: On dirait que tout cela s'arrange en petit comité. J'ai un grand respect pour ces hommes, mais leurs opinions ne traduisent pas ce que j'appellerais le point de vue extérieur. Permettez-moi de faire observer qu'ils proviennent tous deux des provinces centrales.

Le très hon. M. HOWE: Vous avez quelque peu raison. Si nous les avons choisis dans les provinces centrales, c'est qu'il n'y a aucun traitement afférant à leur emploi et qu'il s'agit de nommer des hommes pouvant assister aux réunions du conseil. Personne n'est disposé à faire tout le trajet de Vancouver à Montréal ou à Ottawa et à perdre une semaine sans rémunération.

M. BENIDICKSON: Je crois que l'observation de M. Macdonnell ne porte pas là-dessus. Elle porte, je crois, sur le principe voulant que l'administration d'une compagnie de l'État soit composée uniquement de fonctionnaires. Il ne s'agit ni de la distance qui les sépare de leur domicile ni de rien de semblable.

Le très hon. M. HOWE: J'ai pensée vraiment à accroître le nombre des administrateurs de TCA. J'ai demandé à M. McGregor d'englober dans le prochain amendement apporté à la Loi sur les lignes aériennes Trans-Canada (nous ne savons pas encore au juste si l'amendement sera étudié durant la présente session) une disposition prévoyant l'adjonction de deux membres du conseil d'administration de TCA, dans l'idée d'avoir des représentants d'autres régions.

M. MUTCH: Par suite de votre déclaration, certaines des paroles que j'allais prononcer deviennent peut-être inutiles. Comme vous savez, d'après une opinion assez répandue, il se pourrait que TCA serve mieux les intérêts de l'Ouest si quelques-uns des administrateurs venaient de plus loin que les provinces centrales. Nos gens vous le demanderaient sans être détournés ou à peine par l'idée de l'absence de rémunération afférente à l'emploi. Je ne crois pas qu'ils diraient ce que je dirais peut-être dans un moment d'irréflexion, savoir qu'à des emplois gratuits correspondent d'habitude des titulaires de peu de valeur. Mais certains Canadiens de l'Ouest en ont souffert. Cependant, si vous allez accroître le nombre des administrateurs de TCA, je me bornerai à dire que je préconise vigoureusement, comme je sais que le font d'autres per-

sonnes dans l'Ouest, qu'on s'occupe avec une diligence spéciale et par tous les moyens requis, à donner à l'Ouest des représentants au sein du conseil d'administration.

Le très hon. M. HOWE: Nous nous en soucions. Comme je l'ai dit, nous ne tenons pas à remettre en question toute la loi, ce qui pourrait comme vous savez donner lieu à d'assez longues délibérations, simplement afin de stipuler que deux administrateurs supplémentaires seront nommés. Mais la loi a besoin d'être modifiée sur certains points et lorsqu'elle le sera, nous avons l'intention d'englober des dispositions relatives à la nomination desdits administrateurs.

M. GILLIS: M. Macdonnell n'a pas demandé, sauf erreur, que ces administrateurs fussent choisis dans l'Est et dans l'Ouest. A ce que j'ai compris, vu que tous les administrateurs actuels sont tirés des services publics, il a demandé qu'un non-fonctionnaire soit nommé comme administrateur de TCA.

Le très hon. M. HOWE: C'est ce que nous comptons faire.

M. GILLIS: Je m'y oppose. En effet, puisqu'il s'agit d'un service public, il convient de prendre les administrateurs parmi les fonctionnaires qui estiment qu'un organisme officiel doit être administré par l'État. Je ne tiens pas à voir la moindre belette se glisser dans le poulailler où elle ne ferait peut-être pas bon ménage avec les poules. Il y a moyen de s'infiltrer dans un poulailler.

M. FRASER: Nous ne voulons pas avoir un conseil composé de simples approbateurs.

M. GILLIS: Je crois qu'il ressort du rapport de TCA que cette dernière s'est acquittée à merveille de sa tâche, bien que ses administrateurs relèvent tous d'une même autorité. Chaque rapport annuel fait voir un progrès et le ministre nous a promis que le bilan se soldera par un bénéfice l'année prochaine. Pourquoi modifier les choses?

Le très hon. M. HOWE: Nous allons les modifier. L'Ouest, surtout la ville de Winnipeg, exige d'être représenté. J'ignore pourquoi Winnipeg l'exige.

M. MUTCH: Je peux vous en dire la raison.

Le très hon. M. HOWE: Je sais ce que vous allez dire: vous allez parler de la situation qui s'est présentée il y a deux ans.

M. MUTCH: Voici l'une des raisons de cette attitude: beaucoup de gens continuent à douter que le débat qui m'a mis aux prises, moi et d'autres personnes, avec vous et les administrateurs, il y a deux ans, soit réglé d'une manière satisfaisante. La question du vainqueur du débat ne se pose pas, mais celle de la justification de la victoire soulève quelques doutes. Nous aimerions cependant avoir une personne dont le domicile est plus rapproché du lieu où se prennent ces décisions, qui pourrait ou serait censée comprendre tout à fait le point de vue de la province. Je ne tiens pas à remettre la question sur le tapis; j'ai subi bon nombre de défaites et j'en subirai probablement de nouvelles, mais voilà l'origine de la situation, qui n'est pas réglée.

Le très hon. M. HOWE: Nous ne sommes pas sans comprendre ce point de vue et il est possible de corriger la situation.

M. MOTT: J'espère que vous tiendrez compte d'une personne provenant de la région située à l'ouest de Winnipeg. M. Mutch estime que, le conseil d'administration du National-Canadien ayant un membre provenant de cette ville, tout est bien et peu lui importe quiconque habite plus à l'ouest, mais j'espère que vous considérerez la région qui s'étend jusqu'au littoral.

Le très hon. M. HOWE: Je crois savoir que New-Westminster est très satisfaite de la situation actuelle.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, puis-je maintenant donner congé à M. McGregor et à son personnel? Si le Comité y consent nous tiendrons une discussion générale.

rale sur tout point que vous aimeriez voir consigner au compte rendu. Je rédigerai le rapport afin qu'il soit prêt à vous être présenté demain matin à 11 heures. Ce sera l'heure de notre réunion et nous terminerons nos travaux.

Monsieur McGregor, au nom du Comité, je vous remercie, vous et votre personnel, de votre présence ici aujourd'hui et je vous félicite en outre de l'admirable succès remporté par vous et votre personnel en 1950. Je remercie également M. Turville et ses aides d'avoir fait acte de présence.

SESSION DE 1951

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PRÉSIDENT : M. HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 4

SÉANCE DU MARDI 24 AVRIL 1951

TROISIÈME ET QUATRIÈME RAPPORTS À LA CHAMBRE

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

1951

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE
QUE L'ÉTAT POSSÈDE, EXPLOITE ET CONTRÔLE

Président: M. Hughes Cleaver

Vice-président: M. H. B. McCulloch

Messieurs

Benidickson
Bourget
Carter
Cavers
Cleaver
Follwell
Fraser
Fulton
George

Gillis
Gosselin
Hatfield
Healy
Helme
James
Knight
Macdonald (*Edmonton-
Est*)

Macdonnell
McCulloch
McLure
Mott
Mutch
Picard
Pouliot
Thomas

Secrétaire: M. Antonio Plouffe

PROCÈS-VERBAL

MARDI 24 avril 1951.

Le Comité sessionnel des Chemins de fer et de la Marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 10 heures sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Carter, Cleaver, Fraser, Fulton, George, Gillis, Gosselin, Healy, Helme, Macdonald (Edmonton-Est), Macdonnell, McCulloch, Mott, Pouliot et Thomas.

On entreprend l'étude d'un projet de rapport à la Chambre.

Le Comité discute la question de l'élimination du bruit des tuyaux d'échappement des avions *North Star*.

A 10 h. 50 la séance est suspendue jusqu'à 4 h. 30.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend ses travaux à 4 h. 30 sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Bourget, Carter, Cleaver, Fraser, Fulton, George, Gillis, Healy, Macdonnell, McCulloch et Mutch.

Le Comité continue l'étude du projet de rapport.

Sur motion de M. Fulton,

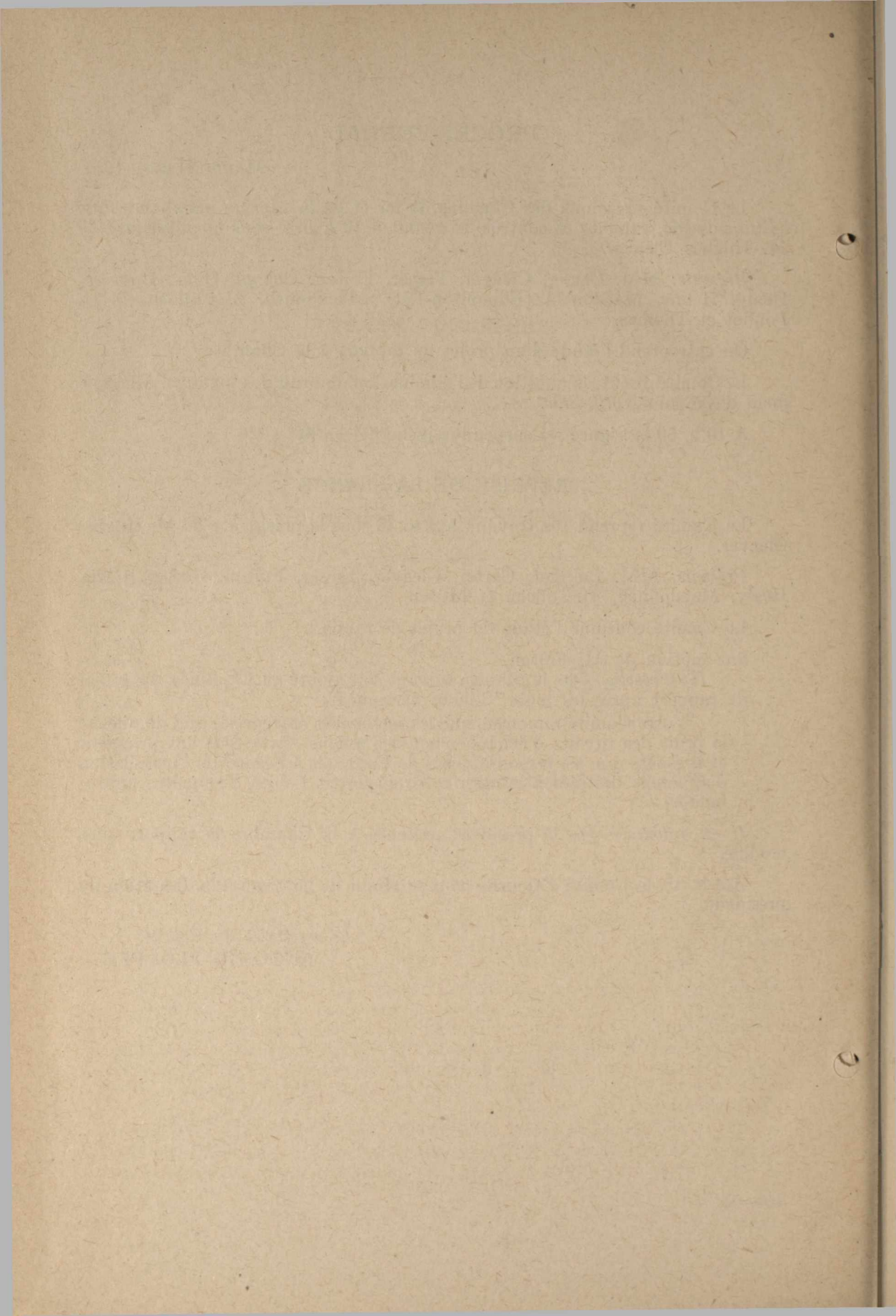
Il est résolu—Que le passage suivant soit ajouté au 13^e alinéa du projet de rapport après les mots "Lignes aériennes":

Votre Comité remarque que les recherches entreprises afin de réduire le bruit des tuyaux d'échappement des avions *North Star* ont progressé et il espère que les responsabilités de Canadair à l'égard de l'installation d'appareils destinés à réduire ce bruit feront l'objet d'enquêtes approfondies.

Il est ordonné—Que le président présente à la Chambre le rapport ainsi modifié.

A 4 h. 45, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le secrétaire du Comité,
ANTONIO PLOUFFE.



RAPPORTS À LA CHAMBRE

MERCREDI 25 avril 1951.

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

TROISIÈME RAPPORT

Conformément aux ordres de renvoi de la Chambre, en date des 10 et 11 avril 1951, le présent Comité avait à étudier ce qui suit:

1. Les rapports annuels, de 1950, du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, ainsi que le rapport des vérificateurs présenté au Parlement et portant sur le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

2. Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada, sur les opérations de l'année terminée le 31 décembre 1950, ainsi que le rapport des vérificateurs présenté au Parlement et portant sur les lignes aériennes Trans-Canada durant l'année terminée le 31 décembre 1950.

3. Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux sur les opérations de l'année 1950.

4. Le budget des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année civile 1951.

5. Crédit 493—Transbordeur et terminus de l'île du Prince-Édouard—déficit.

6. Crédit 495—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited*—déficit.

7. Crédit 501—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—paiement d'une réduction de tarif de 20 p. 100 aux chemins de fer Nationaux du Canada et autres chemins de fer fonctionnant dans la région délimitée par ladite loi.

Votre Comité a tenu neuf séances au cours desquelles les questions susdites ont été étudiées et ont donné lieu à la présentation de témoignages.

Le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada sur les opérations de l'année 1950 indique un revenu net de \$42,416,772.00; cependant les intérêts de la dette consolidée, revenant au public, se sont élevés à \$24,019,158.00 et l'intérêt sur les prêts de l'État se chiffraient à \$21,658,849.00, entraînant un déficit d'environ \$3,261,235.00. Le rapport annuel a été adopté, mais votre Comité recommande que des mesures soient prises le plus tôt possible en vue de la réorganisation de la structure financière de ce réseau.

Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, sur les opérations de l'année 1950, révèle un déficit net d'exploitation de \$601,432.00; une fois acquittés les intérêts sur les obligations et les prêts du gouvernement, le déficit total s'élevait à \$1,028,767.00. A la fin de l'année, la Caisse de remplacement des navires accusait un solde de \$4,313,638.00 et la Caisse d'assurance de la société, un solde de \$1,772,458.00. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada, portant sur l'année 1950, accuse un surplus de \$201,206.00 pour les services de l'Amérique du Nord et un déficit de \$1,526,412.00 pour la *Trans-Canada Air Lines (Atlantic) Limited*.

Le rapport annuel a été adopté, mais votre Comité propose qu'à l'avenir le budget financier des Lignes aériennes Trans-Canada, portant sur les services de l'Amérique du Nord, et celui de la *Trans-Canada Air Lines (Atlantic) Limited* sur les opérations de l'année suivante, soient déferés au Comité pour être étudiés en même temps que le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada. Votre Comité remarque que les recherches entreprises afin de réduire le bruit des tuyaux d'échappement des avions *North Star* ont progressé et il espère que les responsabilités de Canadair à l'égard de l'installation d'appareils destinés à réduire ce bruit fera l'objet d'enquêtes approfondies.

Le rapport annuel des vérificateurs présenté au Parlement au sujet du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, et des Lignes aériennes Trans-Canada, ainsi que le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, sur les opérations de l'année civile 1950, ont été étudiés à maintes reprises et finalement adoptés.

Les budgets financiers des chemins de fer Nationaux et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* portant sur l'année civile 1951, ont été étudiés et adoptés.

Les crédits n^{os} 493, 495 et 501 mentionnés plus haut ont été examinés et approuvés; ils ont été rapportés à la Chambre dans le deuxième rapport du présent Comité qui lui a été présenté le 18 avril 1951.

La tâche de votre Comité a été grandement facilitée grâce à la précieuse collaboration de M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président du conseil d'administration et du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, de M. S. F. Dingle, vice-président, de M. T. H. Cooper, vice-président et contrôleur des Lignes aériennes Trans-Canada, ainsi que de M. G. R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada.

Un exemplaire des témoignages sera déposé un peu plus tard.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
HUGHES CLEAVER.

MARDI 1er mai 1951.

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

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité dépose un exemplaire de ses procès-verbaux et témoignages.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HUGHES CLEAVER.

