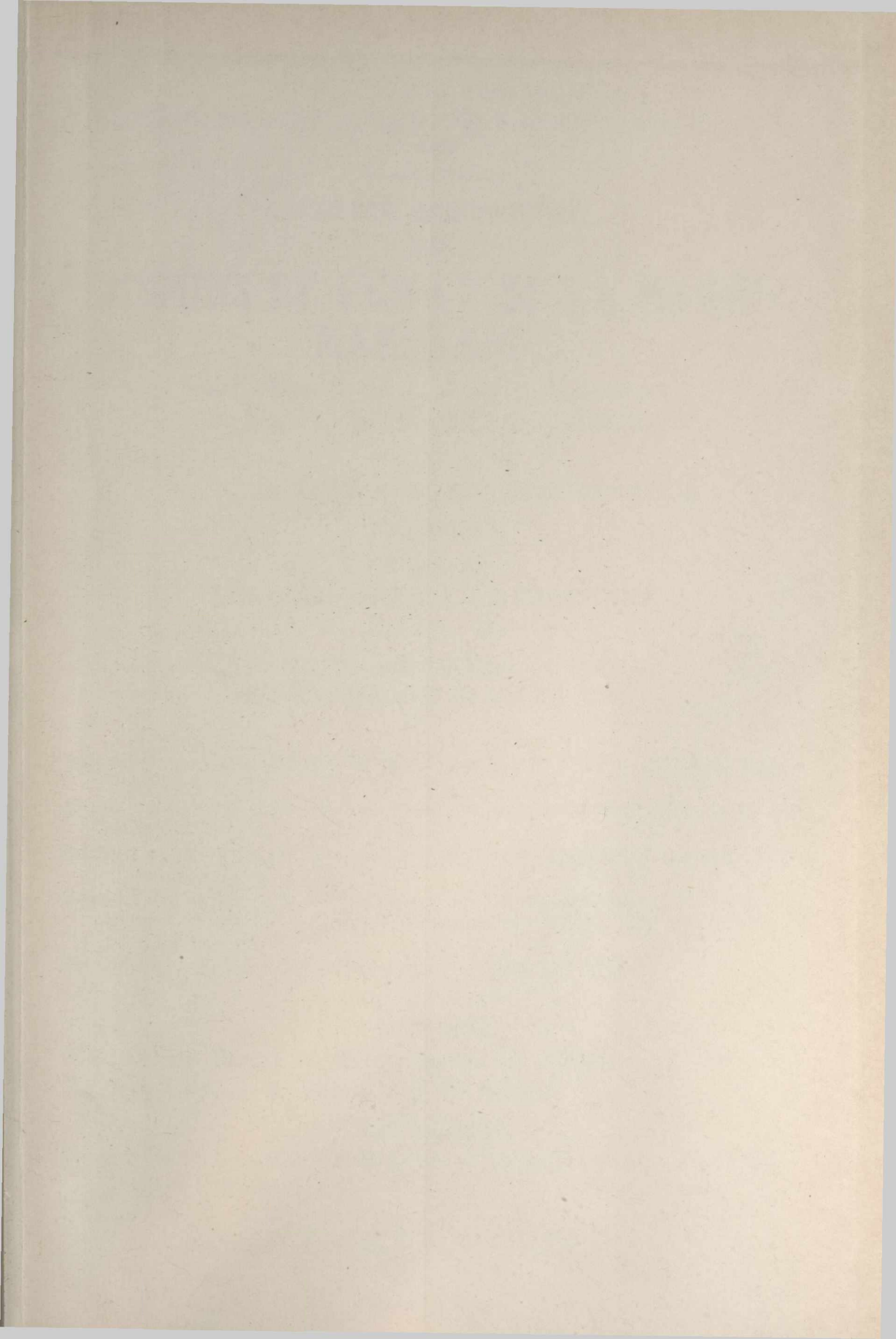


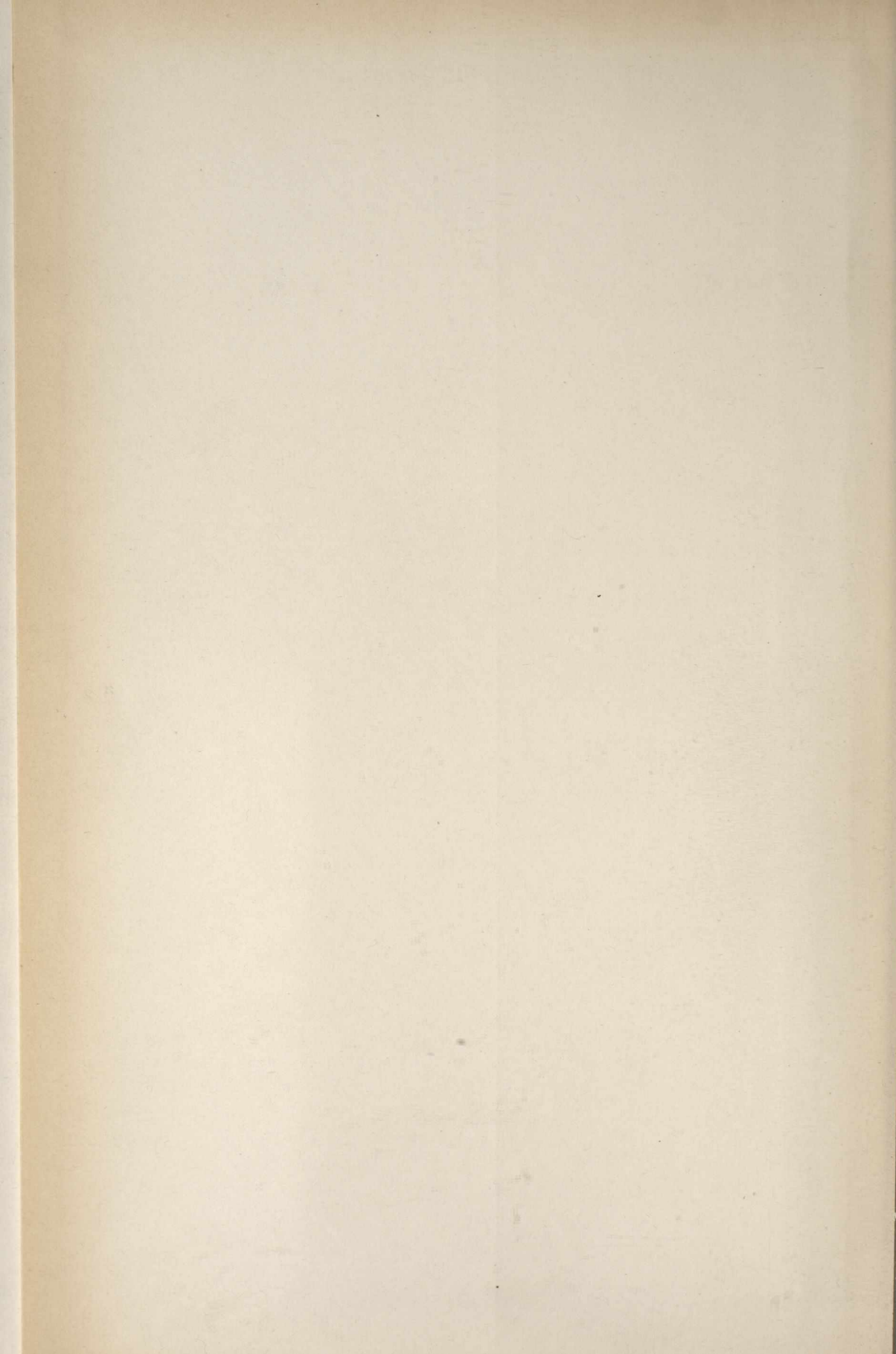
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. SESS. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1957 CHANDE ...
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM





CHAMBRE DES COMMUNES
CINQUIÈME SESSION DE LA VINGT-DEUXIÈME LÉGISLATURE
1957

COMITÉ SESSIONNEL
DES
**CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE
MARCHANDE**

que l'État possède, exploite et contrôle
Président: M. HARRY P. CAVERS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

Y compris

LES RAPPORTS À LA CHAMBRE

SÉANCES DU LUNDI 18 MARS
ET DU MARDI 19 MARS 1957

Rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada (1956) et budget (1957).

Rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1956.

Rapport annuel de la *Canadian (West Indies) Steamships Lines, Limited* (1956) et budget (1957).

Rapport des vérificateurs au Parlement sur les chemins de fer Nationaux du Canada et sur la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année 1956.

Budget des dépenses, 1957-1958—Crédits n^{os} 454, 455, 465, 466.

TÉMOINS:

MM. Donald Gordon, S. F. Dingle, R. D. Armstrong, J. W. Grant,
J.-A. Sauvé, J. A. Wilson et J. W. Beech.

APPENDICE

Lettres de la *Canadian Brotherhood of Railway Employees and Other Transport Workers*.

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

Président: M. H. P. Cavers

Messieurs

² Balcer	Hamilton (<i>Notre-Dame-de-Grâce</i>)	Legaré
² Bell	Hamilton (<i>York-Ouest</i>)	McCulloch (<i>Pictou</i>) (<i>vice-président</i>)
Byrne	Hanna	Mitchell (<i>Sudbury</i>)
Carter	Harrison	Murphy (<i>Westmorland</i>)
Cavers	¹ Howe (<i>Wellington-Huron</i>)	¹ Nowlan
Follwell	James	Power (<i>Québec-Sud</i>)
Fulton	Johnston (<i>Bow-River</i>)	Richardson
Gauthier (<i>Lac-Saint-Jean</i>)	Knight	St-Laurent (<i>Témiscouata</i>)
³ Gillis	³⁻ ⁴ Knowles	⁴ Stewart (<i>Winnipeg-Nord</i>)
Hahn	Lavigne	Weaver

Secrétaire du Comité:
A. SMALL.

¹ M. W. M. Howe remplace M. Nowlan le 13 mars 1957.

² M. Balcer remplace M. Bell le 14 mars 1957.

³ M. Knowles remplace M. Gillis le 18 mars 1957.

⁴ M. Stewart remplace M. Knowles le 20 mars 1957.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI 12 mars 1957.

Il est résolu—Qu'un comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la session, aux fins de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, au *Canadian National (West Indies) Steamships* et à Air-Canada, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics; que ce comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers et à faire rapport de temps autre; que, nonobstant les dispositions de l'article 67 du Règlement de la Chambre concernant la restriction sur le nombre de membres, ledit comité se compose de Messieurs Bell, Byrne, Carter, Cavers, Follwell, Fulton, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Gillis Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Hanna, Harrison, James, Johnston (*Bow-River*), Knight, Lavigne, Legaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), Nowlan, Power, (*Québec-Sud*), Richardson, St-Laurent (*Témiscouata*) et Weaver.

MERCREDI 13 mars 1957.

Il est ordonné—Que le nom de M. Howe (*Wellington-Huron*) soit substitué à celui de M. Nowlan sur la liste des membres dudit Comité.

MERCREDI 13 mars 1957.

Il est ordonné—Que les rapports annuels pour 1956 des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, le rapport des vérificateurs au Parlement portant sur les chemins de fer Nationaux du Canada et la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, ainsi que les budgets pour 1957 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, déposés ce jour, soient renvoyés au comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, de même que les crédits de 1957-1958 dont la liste suit:

Crédit n° 454—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus—Déficit d'exploitation durant 1957.

Crédit n° 455—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus—Déficit d'exploitation durant 1957.

Crédit n° 465—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Crédit n° 466—*Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

Que la résolution adoptée par la Chambre, le 23 janvier 1957, renvoyant certains crédits au comité des subsides, soit rescindée pour ce qui a trait aux crédits numéros 454, 455, 465 et 466.

MERCREDI 13 mars 1957.

Il est ordonné—Que le rapport annuel d'Air-Canada pour 1956, le rapport annuel des vérificateurs présenté au Parlement relativement à Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1956, déposés ce jour même, ainsi que le budget d'établissement d'Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1956, déposé le vendredi 15 février 1957, soient déferés au comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session.

JEUDI 14 mars 1957.

Il est ordonné—Que le nom de M. Balcer soit substitué à celui de M. Bell sur la liste des membres dudit comité.

LUNDI 18 MARS 1957.

Il est ordonné—Que ledit comité soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 1,000 exemplaires en anglais et 250 en français des *Procès-verbaux* et *Témoignages*, et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard.

Il est ordonné—Que ledit comité ait la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Il est ordonné—Que le quorum dudit comité soit fixé à 10 membres.

LUNDI 18 MARS 1957.

Il est ordonné—Que le nom de M. Knowles soit substitué à celui de M. Gillis sur la liste des membres dudit comité.

MERCREDI 20 mars 1957.

Il est ordonné—Que le nom de M. Stewart (*Winnipeg-Nord*) soit substitué celui de M. Knowles sur la liste des membres dudit comité.

Certifié conforme.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI 18 mars 1957.

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 fixé à 10 membres.
2. Qu'il ait la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.
3. Qu'il soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 1,000 exemplaires en anglais et 250 en français de ses Procès-verbaux et Témoignages, et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard.

MERCREDI 27 mars 1957.

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les crédits suivants des prévisions budgétaires pour l'année financière expirant le 31 mars 1958, qui lui ont été déferés le 13 mars 1957:

Poste 454—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus—déficit 1957:

Poste 455—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus—déficit 1957:

Poste 465—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes; et

Poste 466—*Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

Votre Comité recommande que soient approuvés les postes 454, 455 et 465. Quant au poste 466, le Comité ayant examiné le budget d'immobilisations de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* pour 1957, en a conclu que ce poste ne sera pas nécessaire, en conséquence, il en recommande le retrait.

MERCREDI 27 mars 1957.

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

TROISIÈME RAPPORT

Conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre des communes les 12 et 13 mars, le Comité a étudié les documents suivants:

1. Les rapports annuels des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour 1956, ainsi que le rapport présenté par les vérificateurs au Parlement à cet égard.

2. Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1956.

3. Le rapport annuel d'Air-Canada pour l'année civile 1956, ainsi que le rapport présenté par les vérificateurs au Parlement à cet égard.

4. Les budgets de dépenses de premier établissement des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour 1957, ainsi que le budget des dépenses d'exploitation et le budget des dépenses de premier établissement d'Air-Canada pour l'année civile 1957.

Le Comité a tenu huit séances au cours desquelles il a entendu les hauts fonctionnaires d'Air-Canada et du National-Canadien, ainsi que les vérificateurs, en outre, il a étudié les rapports, les budgets et certaines questions y afférentes et entendu les témoignages apportés à cet égard.

Le Comité a appris avec satisfaction que chacun des systèmes de transport qui lui ont fait rapport a enregistré un excédent. Le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada accuse un excédent de \$26,076,951, ce qui révèle une position financière grandement améliorée depuis l'an dernier. Le revenu net moyen des cinq dernières années s'établit à environ \$1.7 million par année. Les recettes provenant du trafic-marchandises ont atteint un nouveau record de \$612.8 millions, soit \$72.6 millions de plus qu'en 1955.

Le Comité a fait état des progrès continus réalisés à l'égard du programme de "dieselisation". Ce programme, qui comporte l'utilisation de locomotives diesel-électriques pour certains services et itinéraires, devrait accroître le rendement des placements. Le rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* pour 1956 accuse un excédent net d'exploitation de \$23,281, comparativement à un déficit de \$95,964 en 1955, soit une amélioration nette de \$119,245. Les recettes d'exploitation sont passées de \$5,946,605 qu'elles atteignaient en 1955 à \$6,125,470 en 1956, tandis que les frais d'exploitation passaient de \$5,995,684 en 1955 à \$6,052,570 en 1956. Le trafic à destination du sud a accusé une augmentation de 2 p. 100 en 1956, grâce surtout aux expéditions accrues de farine à la Jamaïque. Le trafic à destination du nord a diminué de 14 p. 100 en 1956 uniquement à cause d'une baisse de 12.5 p. 100 dans les expéditions de sucre. Le rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel d'Air-Canada pour 1956 révèle un excédent net de \$1,556,212. C'est la sixième année consécutive où la société accuse un excédent. L'amélioration comparativement aux résultats de l'année précédente est attribuable à l'augmentation du trafic dans tout le réseau, à une légère augmentation de la proportion des places retenues, comparativement à la capacité totale, et à l'amélioration de la productivité du personnel et des avions. Le transport aérien au Canada s'est ressenti des répercussions exercées par une économie nationale prospère. Le Comité a noté que la livraison d'autres avions Viscount a permis à ces avions extrêmement populaires de rendre encore de plus grands services. Grâce à un programme agressif de publicité, Air-Canada a, pour la première fois cette année, transporté deux millions de voyageurs en une seule année. Le rapport annuel a été adopté.

Le rapport présenté au Parlement par les vérificateurs au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et d'Air-Canada, ainsi que le rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1956, ont été étudiés et adoptés séparément.

Les budgets financiers des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et d'Air-Canada pour l'année civile 1957 ont été examinés et adoptés.

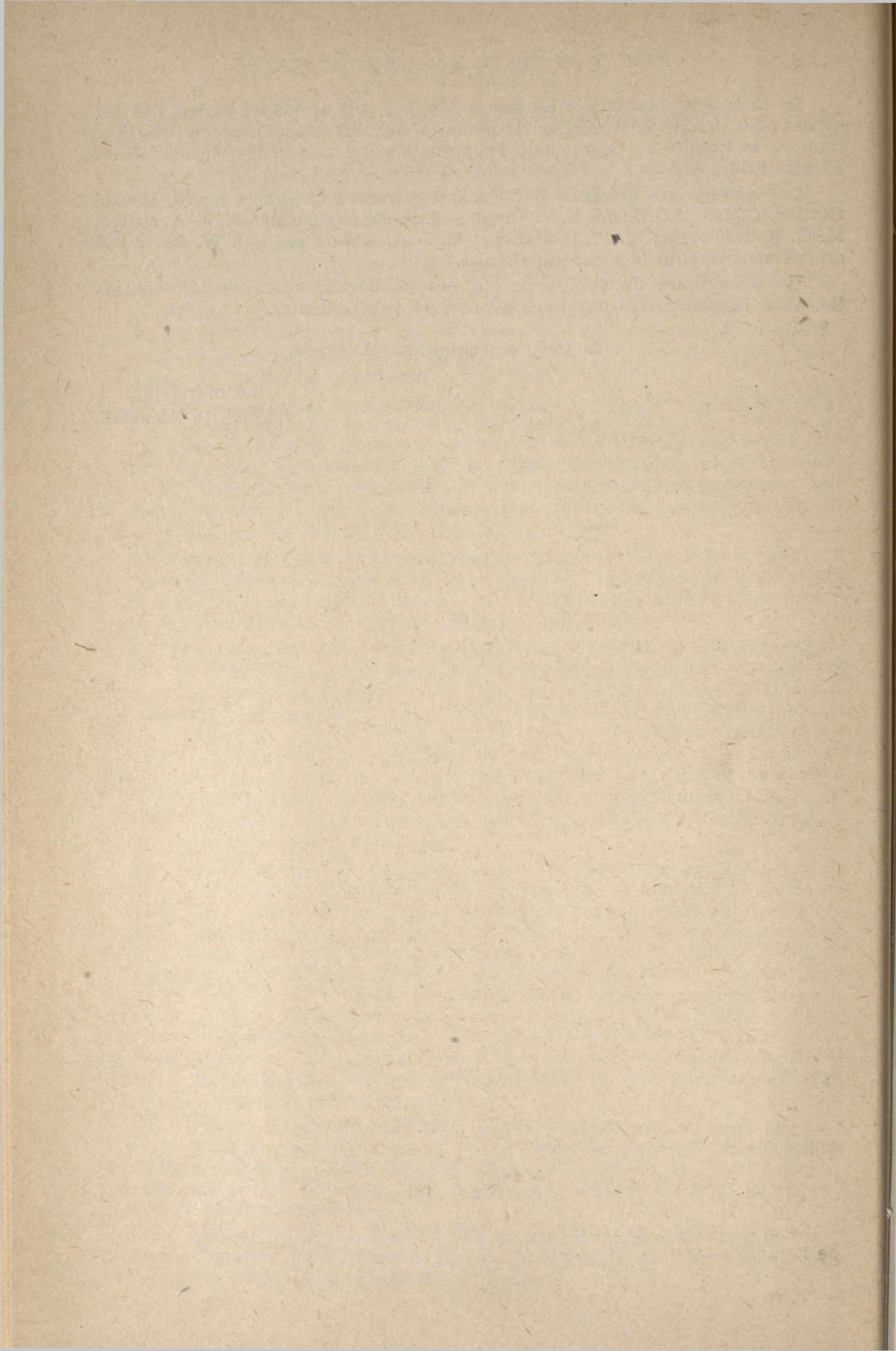
Le Comité a aussi étudié les postes 454, 455, 465 et 466 du budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1958. Dans son deuxième rapport, le Comité a recommandé l'approbation des postes 454, 455 et 465 et le retrait du poste 466.

Les témoignages présentés d'une manière franche et directe par M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D.; M. S. F. Dingle; M. R. D. Armstrong; M. J.-A. Sauvé; M. G. R. McGregor; M. W. S. Harvey; M. J. A. Wilson et M. J. W. Beech ont grandement facilité la tâche du Comité.

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

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
HARRY P. CAVERS.



PROCÈS-VERBAUX

LUNDI 18 mars 1957.

SÉANCE DU MATIN

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 10 h. 45 du matin.

Présents: MM. Byrne, Carter, Cavers, Follwell, Fulton, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Howe (*Wellington-Huron*), Johnston (*Bow-River*), Knight, Lavigne, McCulloch (*Pictou*), et Weaver.—(15)

Aussi présents: L'hon. George C. Marler, ministre des Transports; M. Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada, assisté de M. S. F. Dingle, vice-président chargé de l'exploitation, et de M. R. D. Armstrong, contrôleur.

Sur proposition de M. Carter, appuyé par M. Follwell, M. Cavers est élu président.

M. Cavers prend place au fauteuil et remercie les membres de l'avoir élu.

Sur proposition de M. Follwell, appuyé par M. Byrne, M. McCulloch (*Pictou*) est élu vice-président.

Le président fait part aux membres du Comité d'une invitation d'Air-Canada à survoler les travaux de canalisation du Saint-Laurent entre Cornwall et Montréal. L'avion partira d'Uplands après la réunion de jeudi matin 21 mars 1957.

Sur proposition de M. McCulloch (*Pictou*), appuyé par M. Hamilton (*York-Ouest*).

Il est résolu,—Que la Chambre soit priée de fixer le quorum du Comité à dix membres.

Sur proposition de M. Hahn, appuyé par M. Johnston (*Bow-River*),

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

Sur proposition de M. Byrne, appuyé par M. Carter,

Il est résolu,—Que le Comité demande à la Chambre l'autorisation de faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 250 en français des *Procès-verbaux et Témoignages* et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard.

Le Comité entreprend l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1956.

M. Gordon est appelé. Il donne lecture du rapport et il est interrogé sur les paragraphes 1, 2 et 3. Il est secondé par MM. Dingle et Armstrong.

A 1 h. 15 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 h. 15 de l'après-midi.

LUNDI 18 mars 1957.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 3 h. 15 de l'après-midi sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Byrne, Carter, Cavers, Follwell, Fulton, Hahn, Hamilton (*Norte-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Howe (*Wellington-Huron*), James, Johnston (*Bow-River*), Knight, Knowles, Lavigne, Legaré, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Power (*Québec-Sud*) et Weaver.—19.

Aussi présents: L'hon. George C. Marler, ministre des Transports; M. Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada, assisté de M. S. F. Dingle, vice-président chargé de l'exploitation, et de M. R. D. Armstrong, contrôleur.

Le Comité continue d'entendre M. Gordon. Celui-ci est interrogé sur les paragraphes 4 à 23 inclusivement du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1956.

A 6 h. 15 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 h. et demie du soir.

LUNDI 18 mars 1957.

SÉANCE DU SOIR

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 8 h. et demie du soir sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Balcer, Byrne, Carter, Cavers, Follwell, Fulton, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Howe (*Wellington-Huron*), James, Johnston (*Bow-River*), Knight, Knowles, Lavigne, Legaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), Power (*Québec-Sud*) et Weaver.—22.

Aussi présents: L'hon. George C. Marler, ministre des Transports; M. Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada, assisté de M. S. F. Dingle, vice-président chargé de l'exploitation, et de M. R. D. Armstrong, contrôleur.

Le Comité continue d'entendre M. Gordon. Celui-ci est interrogé sur le paragraphe 24 du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1956.

A 10 h. du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 10 h. et demie du matin, mardi 19 mars 1957.

MARDI 19 mars 1957.

SÉANCE DU MATIN

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

Présents: MM. Balcer, Byrne, Carter, Cavers, Follwell, Fulton Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Howe (*Wellington-Huron*), James, Knight, Knowles, Lavigne, Legaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell, (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), Richardson, St-Laurent (*Témiscouata*) et Weaver.—21.

Aussi présents: L'hon. George C. Marler, ministre des Transports; M. Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada, assisté de M. S. F. Dingle, vice-président chargé de l'exploitation, et de M. R. D. Armstrong, contrôleur.

Le Comité continue d'entendre M. Gordon. Celui-ci est interrogé sur les paragraphes 24 à 67 inclusivement du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1956.

A 1 heure 10 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 heures 15 de l'après-midi.

MARDI 19 mars 1957.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit de nouveau à 3 heures 15 de l'après-midi sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Balcer, Byrne, Carter, Cavers, Follwell, Fulton, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Harrison, Howe (*Wellington-Huron*), James, Johnston (*Bow-River*), Knight, Lavigne, Legaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), Richardson et Weaver.—(20)

Aussi présents: L'hon. George C. Marler, ministre des Transports; M. Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada, assisté de M. S. F. Dingle, vice-président chargé de l'exploitation, de M. R. D. Armstrong, contrôleur, et de M. J. W. Grant, surveillant général des budgets.

Le Comité continue d'entendre M. Gordon. Celui-ci est interrogé sur les paragraphes 68 à 84 inclusivement, du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1956, y compris les états financiers et statistiques annexés.

Sur proposition de M. Weaver, appuyé par M. Fulton, le rapport est approuvé.

Le Comité entreprend l'étude du budget des immobilisations des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1957.

A 5 heures 5 de l'après-midi, les délibérations du Comité sont interrompues par la cloche qui appelle les députés en Chambre pour enregistrer un vote. Au second appel, à 5 heures 15 de l'après-midi, le président suspend la séance jusqu'à 8 heures et demie du soir.

MARDI 19 mars 1957.

SÉANCE DU SOIR

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit de nouveau à 8 heures 30 du soir sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Balcer, Byrne, Carter, Cavers, Follwell, Fulton, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Howe (*Wellington-Huron*), Johnston (*Bow-River*), Knight, Knowles, Legaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), Richardson et Weaver.—(18)

Aussi présents: L'hon. George C. Marler, ministre des Transports; M. Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada, assisté de M. S. F. Dingle, vice-président chargé de l'exploitation, de M. R. D. Armstrong, contrôleur, de M. J. W. Grant, surveillant général des budgets, et de M. J.-A. Sauvé, directeur général de la *Canadian National*

(*West Indies*) *Steamships, Limited*; et M. J. A. Wilson, assisté de M. J. W. Beech, tous deux de la société de comptables agréés *George A. Touche & Co.*, de Montréal.

Le Comité continue d'étudier le budget des immobilisations des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1957 et il finit d'interroger M. Gordon à ce sujet.

Sur proposition de M. Richardson, appuyé par M. Weaver, ledit budget est approuvé.

Sur proposition de M. Weaver, appuyé par M. Richardson, le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1956 est considéré comme ayant été lu et est approuvé.

Sur proposition de M. Fulton, appuyé par M. Weaver, le rapport des vérificateurs des comptes du réseau des chemins de fer Nationaux pour 1956, adressé au Parlement, est considéré comme ayant été lu.

Après avoir interrogé M. Wilson à ce sujet, sur proposition de M. James, appuyé par M. Weaver, ledit rapport est approuvé.

Le Comité entreprend l'étude du rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* pour l'année 1956. M. Gordon donne lecture du rapport et les témoins sont interrogés à ce sujet.

Sur proposition de M. Hahn, appuyé par M. Carter, ledit rapport est approuvé.

Le Comité entreprend l'étude du budget des immobilisations de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* pour l'année 1957.

Le ministre des Transports, M. Marler, avise le Comité que, après la préparation du budget à l'étude, le déficit pour lequel un crédit avait été prévu est devenu un excédent et que, par conséquent, le poste 466 n'est plus nécessaire dans les prévisions budgétaires 1957-1958.

Après l'interrogatoire des témoins à ce sujet, sur proposition de M. Johnston (*Bow-River*), appuyé par M. McCulloch (*Pictou*), le budget à l'étude est approuvé.

Le Comité entreprend l'étude du rapport des vérificateurs des comptes de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* pour l'année 1956, adressé au Parlement. Ledit rapport est considéré comme ayant été lu et les témoins sont interrogés à ce sujet.

Sur proposition de M. Fulton, appuyé par M. Hamilton (*York-Ouest*), ledit rapport est approuvé.

Le Comité entreprend l'étude des crédits 454, 455, 465 et 466 des prévisions budgétaires du ministère des Transports pour l'année 1957-1958. Les postes 454, 455 et 465 sont approuvés. Le Comité constatant que le poste 466 n'est pas nécessaire, convient de recommander à la Chambre le retrait de ce poste.

Au nom du Comité, le président remercie les témoins. Ces derniers se retirent.

A 10 heure 15 du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 10 heures du matin, jeudi 21 mars 1957.

(Notes: *Les procès-verbaux et les témoignages du jeudi 21 mars 1957 relatifs au rapport et au budget d'Air-Canada paraissent dans le fascicule 2.*)

LUNDI 25 mars 1957.

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

Présents: MM. Byrne, Carter, Cavers, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Hahn, Harrison, Knight, Legaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), Richardson, Stewart (*Winnipeg-Nord*) et Weaver.—(14)

Le président présente un projet de deuxième rapport du Comité à la Chambre. Ledit rapport est étudié et, sur proposition de M. Richardson, appuyé par M. Carter, il est approuvé pour être présenté à la Chambre.

Le président présente aussi un projet du troisième rapport du Comité à la Chambre. Ce rapport est étudié et révisé.

Au cours de l'étude du rapport, le Comité discute certaines observations présentées au président et aux autres membres du Parlement par la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer et autres employés des compagnies de transport au sujet du Plan d'hygiène et de bien-être social du National-Canadien et le Comité reçoit des témoignages à ce sujet. Le président décide que la question se rapporte au rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada qui a déjà été étudié et approuvé par le Comité.

On convient ensuite que l'approbation définitive du troisième rapport du Comité soit différée jusqu'à demain, lorsque le président présentera au Comité une lettre du président national de la Fraternité.

A 11 heures 45 du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 3 heures de l'après-midi, mardi 26 mars 1957.

MARDI 26 mars 1957.

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

Présents: MM. Carter, Cavers, Follwell, Fulton, Hahn, Johnston (*Bow-River*), Knight, Legaré, Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*) et Stewart (*Winnipeg-Nord*).—(11)

Le Comité reprend l'étude de son troisième rapport à la Chambre tel que révisé à la réunion de la veille.

Le président donne lecture de la lettre, en date du 25 mars 1957, que lui a adressée le président national de la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer et autres employés des compagnies de transport. Sur proposition de M. Fulton, appuyé par M. Murphy, il est ordonné que cette lettre soit publiée en annexe au compte rendu pertinent. (*Voir Appendice des Procès-verbaux et Témoignages, fascicule 1*)

Sur proposition de M. Johnston (*Bow-River*), appuyé par M. Legaré, le troisième rapport du Comité à la Chambre est adopté.

M. Johnston (*Bow-River*) soulève la question de différer la présentation des rapports du Comité à la Chambre jusqu'à ce que les procès verbaux imprimés soient disponibles. Le président déclare 1) que la transcription des témoignages compris dans le premier fascicule est encore entre les mains des témoins, 2) que, si l'on agissait comme on le propose, la session pourrait se

terminer avant que le Comité ait fait rapport et 3) qu'un exemplaire du texte des témoignages sera annexé aux rapports quand ils seront présentés à la Chambre. Par conséquent et à l'unanimité—

Il est convenu—Que, à l'avenir, les témoins qui auront comparu devant le Comité devront remettre le lendemain de leur témoignage, au plus tard, la transcription de leur témoignage après l'avoir révisé, et

Il est ordonné,—Que le président présente incessamment les deuxième et troisième rapports du Comité à la Chambre.

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

Le secrétaire du Comité,
A SMALL.

TÉMOIGNAGES

LUNDI 18 mars 1957,
10 h. 45 du matin.

Le SECRÉTAIRE: Messieurs, il y a quorum. Vous devez en premier vous élire un président.

M. CARTER: Je propose que M. Cavers soit le président du Comité.

Appuyé et adopté.

Le PRÉSIDENT (M. Cavers): Messieurs, je suis très sensible à l'honneur de présider encore ce Comité, honneur que j'ai déjà eu durant les deux dernières sessions. C'est un comité très intéressant et je sais que ses membres assisteront aux séances et s'intéresseront grandement aux problèmes discutés.

Nous devrions, je crois, proposer la nomination d'un vice-président, car l'usage veut que le Comité ait un vice-président.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, je propose M. Henry McCulloch comme vice-président.

Appuyé par M. Byrne et adopté.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres noms de proposés?

Je déclare M. Henry McCulloch (*Pictou*) vice-président du Comité.

A ce stade, il serait convenable, je crois de proposer la réduction du quorum du Comité.

M. McCULLOCH (*Pictou*): Je propose, appuyé par M. Hamilton, qu'il soit recommandé à la Chambre de réduire le quorum du Comité à dix membres.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous avoir une proposition tendant à permettre que le Comité siège pendant que la Chambre est en séance.

M. HAHN: Je propose, appuyé par M. Johnston, que la Chambre soit priée de permettre au Comité de siéger pendant que la Chambre est en séance.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions maintenant avoir une proposition à l'effet de faire imprimer les procès-verbaux et les témoignages du Comité et de suspendre l'application de l'article 66 du Règlement à cet égard.

M. BYRNE: Je propose, appuyé par M. Carter, de prier la Chambre qu'elle autorise le Comité à faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 250 en français de ses *Procès-verbaux et Témoignages* et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cette fin.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Avant de passer aux travaux du Comité, je désire saisir ses membres d'une demande qui m'a été faite par le président et les dirigeants d'Air-Canada de vous inviter à participer à une envolée, jeudi, à midi, destinée à faire voir la voie maritime du Saint-Laurent, de Cornwall à Montréal. On propose de partir d'ici à 11 heures et demie du matin, pour nous rendre à

Uplands où le déjeuner sera servi à bord de l'avion et nous aurons ensuite l'occasion de voir les travaux du haut des airs. Si tel est le vœu du Comité, j'en préviendrai Air-Canada.

Assentiment.

Messieurs, nous avons parmi nous aujourd'hui, M. Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada, M. S. F. Dingle et M. R. D. Armstrong.

Sans autre préambule, je demanderais à M. Gordon de nous donner lecture du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1956.

M. DONALD GORDON, C.M.G., LL.D., (*Président des chemins de fer Nationaux*): Merci, monsieur le président, je commencerai la lecture en versant au dossier la lettre accompagnant le rapport et publiée à la page 4 de celui-ci.

MONTRÉAL
le 15 février 1957,

DONALD GORDON

Président et directeur général
A l'honorable George C. Marler, député
Ministre des Transports
Ottawa (Ont.)

Monsieur le Ministre,

Au nom du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1956.

Je regrette d'avoir à consigner le décès, survenu au cours de l'année, d'un membre précieux du Conseil, M. B. L. Daly, de Montréal, qui était l'un des administrateurs des chemins de fer Nationaux depuis 1936.

Le 19 décembre, par arrêté en conseil n° 1903, M. James R. Griffith, de Toronto, a été nommé conseiller d'administration.

La Direction désire témoigner ici son appréciation sincère des services loyaux et efficaces rendus par tout le personnel du réseau.

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

D. GORDON.

(Page 4 du rapport annuel du N.-C.)

RAPPORT ANNUEL 1956

1. En 1956, le National-Canadien a transporté un volume record de trafic. Les recettes et les frais d'exploitation ont atteint de nouveaux sommets. Le résultat net, après paiement des charges fixes, a été un excédent de \$26,076,951, non imposable vu les pertes subies les années précédentes. Cet excédent représente un dividende de 3.1 p. 100 sur les actions privilégiées non cumulatives à 4 p. 100, détenues par l'État.

2. A titre d'intérêt, les résultats financiers de la Compagnie sont résumés ci-dessous, sous forme de tableau comparatif quinquennal, à compter de l'année où a été adoptée la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada.

	1956	1955*	1954	1953	1952
	(Millions de dollars)				
Recettes d'exploitation	\$774.8	\$689.3	\$640.6	\$696.6	\$675.2
Frais d'exploitation	703.3	635.3	626.4	659.0	634.8
Recettes nettes d'exploitation	71.5	54.0	14.2	37.6	40.4
Impôts, loyers moins autre revenu	13.6	10.2	10.5	8.0	14.9
Disponible pour charges fixes	57.9	43.8	3.7	29.6	25.5
Charges fixes	31.8	33.1	32.5	29.4	25.4
Excédent ou déficit	\$ 26.1	\$ 10.7	\$ 28.8	\$ 0.2	\$ 0.1

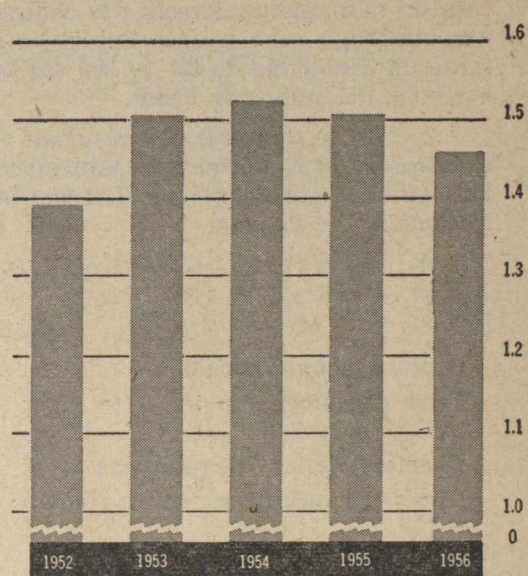
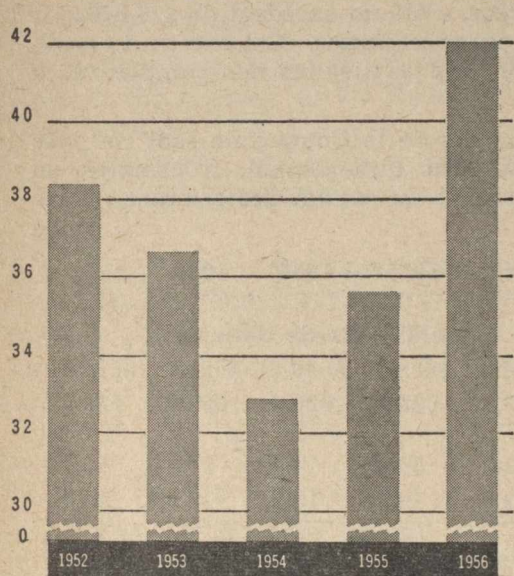
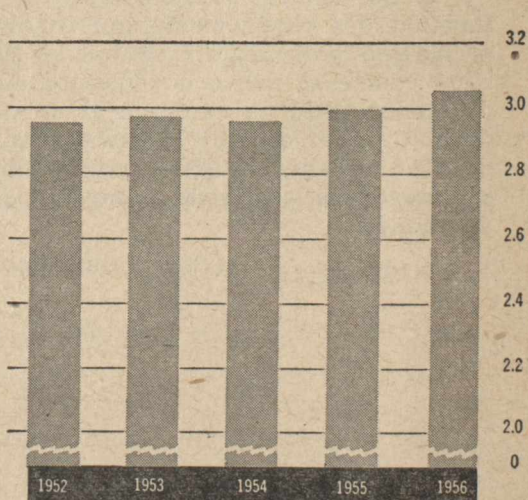
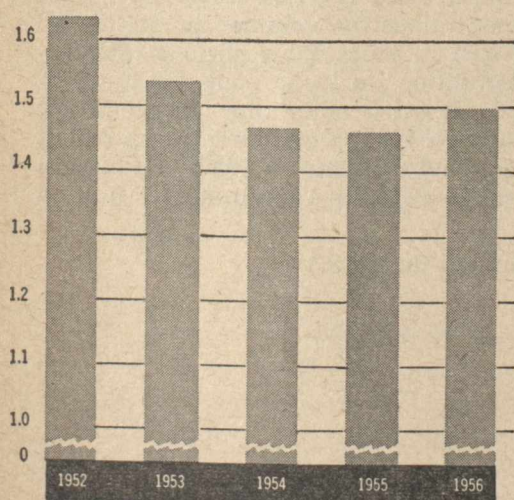
*Les nouveaux règlements sur la comptabilité sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1956. Dans le présent rapport, les chiffres de 1955 sont reproduits, comme il est expliqué dans les notes de la page 28, afin d'établir une norme de comparaison avec ceux de 1956.

Le chiffre \$26.1, à la dernière ligne du tableau ci-dessus correspond à un excédent, de même que \$10.7, \$0.2 et \$0.1.

3. Ces chiffres révèlent dans quelle mesure les revenus ferroviaires sont fonction des changements qui interviennent dans le volume du trafic. Il arrive que la demande varie très sensiblement au cours d'une période relativement courte, et même la plus modeste fluctuation du trafic peut expliquer la différence entre un excédent et un déficit. Il est à noter que le revenu net du N.-C., qui n'accusait ni excédent ni déficit en 1952, a oscillé entre un déficit de \$28.8 millions en 1954 et un excédent de \$26.1 millions en 1956. Le revenu net moyen de la période quinquennale étudiée s'établit à environ \$1.7 million par année.

(Page 5 du rapport annuel du N.-C.)

VOLUME DU TRAFIC ET RECETTE PAR UNITÉ*

TONNES-MILLE PAYANTES
(En milliards)RECETTE MOYENNE PAR TONNE-MILLE
(En cents)VOYAGEURS-MILLE PAYANTS
(En milliards)RECETTE MOYENNE PAR VOYAGEUR-MILLE
(En cents)

*Voir aussi tableau synoptique, page 39.

(Page 6 du rapport annuel du N.-C.)

TRAFIC ET RECETTES

Marchandises

4. Les recettes du transport des marchandises ont atteint un sommet sans précédent de \$612.8 millions, soit \$72.6 millions de plus qu'en 1955, et représentent 79 p. 100 des recettes totales d'exploitation. Les recettes provenant des autres services de marchandises ont également été à la hausse pour atteindre \$19.1 millions.

5. En 1956, le National-Canadien a transporté 99 millions de tonnes de marchandises payantes sur une distance moyenne de 423 milles. Le revenu exprimé en tonne-mille, c'est-à-dire le produit de ces deux facteurs, a augmenté de 17.5 p. 100, chiffre sans précédent. Alors que le volume de la plupart des denrées transportées a augmenté, ce sont les produits agricoles et miniers, notamment les céréales, le minerai de fer et le charbon, qui représentent les hausses les plus marquées. Le tonnage des céréales a augmenté de 37 p. 100. Ce sont les automobiles et leurs pièces de rechange qui ont diminué le plus, à cause d'un déclin dans la production. Un état détaillé des variations de tonnage figure à la page 38 de la section statistique.

6. De nouveau, la tendance du trafic indique que les gains proviennent surtout de l'augmentation du transport en vrac à bas tarif, de sorte que les recettes par tonne-mille ont diminué pour la deuxième année consécutive. Le revenu moyen réalisé par le chemin de fer pour transporter une tonne de marchandises sur un mille est passé de 1.51 cent qu'il était en 1955 à 1.46 cent en 1956.

7. En juin, la Commission des transports a autorisé une hausse provisoire des tarifs-marchandises de 7 p. 100, à compter du 3 juillet, jusqu'à ce que soit étudiée de nouveau la demande des chemins de fer visant à obtenir une augmentation générale de 15 p. 100. Quant au charbon et au coke, l'augmentation c'est limitée à 12 cents la tonne. En décembre, comme mesure supplémentaire d'aide provisoire, dans l'attente du règlement définitif de la question, la Commission porta l'augmentation générale à 11 p. 100 et haussa la limite de l'augmentation applicable au charbon et au coke à 18 cents la tonne, ces deux mesures devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1957.

8. Aux États-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* a autorisé une hausse générale des tarifs-marchandises de 6 p. 100, à compter du 7 mars 1956, et une nouvelle hausse provisoire de 7 p. 100 dans l'Est et de 5 p. 100 dans l'Ouest, à compter du 28 décembre. Ces hausses ont été appliquées également au trafic international entre les États-Unis et le Canada.

9. Les recettes supplémentaires réalisées en 1956 par suite de ces hausses de tarifs n'ont pas suffi, et de loin, à combler les frais supplémentaires résultant des majorations de salaires et autres indemnités, ainsi que de l'augmentation des prix des matériaux.

Voyageurs

10. Le chemin de fer a transporté plus de voyageurs interurbains et moins de banlieusards en 1956, de sorte que l'indice moyen du trajet parcouru a été plus élevé et que le nombre de voyageurs-mille a augmenté de 25 p. 100, bien que le nombre total de voyageurs soit tombé à 16 millions, dont 37 p. 100 étaient des banlieusards.

11. Les recettes ont augmenté de \$1.6 million pour atteindre \$45.8 millions. Les recettes des autres services de voyageurs, y compris les wagons-lits, les wagons-restaurants et les wagons-salons, ont augmenté de 4 p. 100 pour atteindre \$10.6 millions.

12. La seconde phase de l'augmentation du tarif de banlieue, autorisée par la Commission des transports en 1954, dont il était question dans le rapport annuel précédent, est entrée en vigueur le 1^{er} mai 1956 pour tous les services de banlieue, sauf dans la région de Toronto où l'augmentation était déjà en vigueur.

13. Aux États-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* a accordé à toutes les sociétés ferroviaires une augmentation de 5 p. 100 du tarif-voyageurs et de 7½ p. 100 du tarif des wagons-lits et des wagons-salons, à compter du 1^{er} mai. Le résultat a été une hausse du tarif international des wagons-lits et des wagons-salons, ainsi que de certains taux de voyageurs.

(Page 7 du rapport annuel du N.-C.)

Messageries

14. Les recettes du Service des messageries ont atteint \$42.4 millions, soit \$4.4 millions de plus qu'en 1955. Cette augmentation de 11.7 p. 100, attribuable à la hausse des tarifs et à une amélioration dans la composition du trafic, a plus que compensé la baisse du nombre d'envois manutentionnés.

Communications

15. Le volume des communications a continué d'augmenter en 1956, de sorte que les recettes des *Canadian National Telegraphs* ont atteint un nouveau sommet de \$19.9 millions, soit une augmentation de 7.5 p. 100 sur celles de 1955. Le nombre de messages a augmenté de 2.7 p. 100 pour atteindre 12.9 millions. Cette augmentation, compte tenu d'une hausse du tarif entre le Canada et les États-Unis, entrée en vigueur le 24 septembre, a majoré de 5.2 p. 100 les recettes des messages. Au poste non-transmission, les recettes ont augmenté de près de 12 p. 100, grâce à l'expansion continue des fils privés, de la radio-télédiffusion et des autres services connexes.

FRAIS D'EXPLOITATION

16. Malgré les économies réalisées grâce à de meilleurs procédés d'exploitation, les frais ont atteint un niveau sans précédent de \$703.3 millions en 1956, soit 10.8 p. 100 de plus qu'en 1955. Plus de la moitié de cette hausse tient à l'augmentation des salaires et aux prix plus élevés des matériaux; le reste est attribuable au volume accru des affaires.

17. Les salaires constituent l'élément de dépense le plus considérable dans l'exploitation ferroviaire; en 1956, ils ont atteint la somme sans précédent de \$423.6 millions et absorbé 60.2 p. 100 du total des frais d'exploitation.

18. En mai, un accord de deux ans, fondé sur le rapport d'une commission d'arbitrage, a été conclu avec quinze syndicats d'employés sédentaires. Ces contrats, entrés en vigueur le 1^{er} avril, prévoient une majoration de 11 p. 100 des échelles de base, applicable en quatre étapes successives, deux congés supplémentaires payés aux employés rémunérés à l'heure et un programme de santé et de bien-être auquel le chemin de fer et chaque employé contribuent \$4.25 par mois. De l'augmentation de salaire, 3 p. 100 était rétroactif au 1^{er} janvier 1956; ce chiffre a été porté à 6 p. 100 le 1^{er} avril et à 8 p. 100 le 1^{er} novembre. La dernière majoration portera le tout à 11 p. 100 le 1^{er} juin 1957.

19. Le programme de santé et de bien-être, mis au point par un comité patronal-syndical, est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1957. Un programme analogue a été établi à la même date, sur une base facultative, pour les employés du National-Canadien non touchés par des contrats de travail, et l'on est en train d'étudier présentement l'extension de ce programme aux hauts fonctionnaires.

20. Des accords de deux ans ont été conclus, l'un le 1^{er} avril avec la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotive, et l'autre en mai avec la Fraternité des mécaniciens de locomotive. Ces accords prévoient, à partir du 1^{er} janvier 1957, une majoration de salaires de 11 p. 100, échelonnée sur deux ans, et le versement par la Compagnie de \$4.25 par mois à chaque employé, pour tenir lieu d'un programme de santé et de bien-être. Un autre accord, fondé sur le rapport d'une commission d'arbitrage, a été conclu avec la Fraternité des serre-freins pour une période de 26 mois à compter du 1^{er} avril 1956.

21. Une fois définitivement en vigueur, ces arrangements ajouteront environ \$40 millions de plus par année aux frais d'exploitation.

22. Un accord de trois ans prévoyant des majorations de salaires, des bonis de vie chère et des prestations de santé et de bien-être a été conclu, par voie de médiation, le 1^{er} novembre, avec les employés sédentaires de nos lignes aux États-Unis. Un accord avec la Fraternité des chauffeurs et des mécaniciens de locomotive a été mis au point d'après cet arrangement. Des contrats avec d'autres syndicats de transport aux États-Unis étaient encore en voie de négociation à la fin de l'année.

23. En 1956, l'augmentation des frais attribuable aux nouveaux accords sur les salaires et aux rectifications des échelles d'indemnité touchant certains autres employés, a atteint \$23.7 millions.

(Page 9 du rapport annuel du N.-C.)

Impôts, loyers, autre revenu et charges fixes

24. Les impôts versés par le chemin de fer en 1956 ont augmenté légèrement pour atteindre \$14.7 millions. Les loyers sont passés de \$3.5 millions en 1955 à près de \$10 millions en 1956, par suite de la hausse du taux de location des wagons de marchandises des lignes étrangères. Cet état de choses est une conséquence directe de l'augmentation du trafic et s'est produit malgré l'amélioration apportée à l'utilisation moyenne du matériel roulant, soit une augmentation de 882 à 954 tonnes-milles nettes par jour de service.

25. Au poste autre revenu, il y a eu hausse de \$3.5 millions, soit un total de \$11.1 millions. Cette amélioration sensible est attribuable à certains changements intervenus dans certains comptes, dont l'accroissement des bénéfices sur les ventes de terrains et sur le change étranger.

26. Les charges fixes se sont établies à \$31.8 millions, soit une baisse de \$1.3 million comparativement à 1955. Des émissions au public s'élevant à \$76.8 millions sont venues à échéance au cours de l'année; ce montant, ajouté aux \$77.4 millions en nouveaux prêts, a produit une augmentation de \$154.2 millions en prêts à court terme de l'État. On trouvera le détail de ces transactions à la page 33.

Exploitation des hôtels

27. Le nombre de personnes hébergées aux hôtels du National-Canadien de même que les recettes ont baissé légèrement en 1956. Les sept hôtels ouverts à l'année et le Jasper Park Lodge ont logé 641,591 personnes, comparativement à 659,672 en 1955. L'augmentation des salaires et du coût des matériaux se reflète dans les tarifs plus élevés des chambres et des repas. Le revenu net des hôtels du National-Canadien a atteint \$1.6 millions, compte tenu de la dépréciation. Ce chiffre ne tient pas compte du revenu de placement, et représente une baisse de \$39,697 sur 1955.

(Page 11 du rapport annuel du N.-C.)

ESSOR ET PROGRÈS

28. L'expansion de l'économie a de nouveau permis au National-Canadien en 1956 d'accroître ses services et ses responsabilités. En retour, le National-Canadien a contribué à l'essor de l'économie.

29. Afin d'appuyer l'expansion industrielle, les hauts fonctionnaires se sont tenus constamment au courant de l'activité économique dans chaque région desservie par le réseau et ont aidé les compagnies à planifier leur développement. Afin de répondre aux besoins du transport liés à l'essor de l'économie, le N.-C. a continué en 1956 à accroître sa capacité en volume, à moderniser ses services et à améliorer ses méthodes et procédés techniques. L'objectif visé constamment a été de fournir un meilleur service à meilleur marché.

30. Les additions et les améliorations apportées aux ateliers et au matériel se reflètent dans les changements incorporés au compte d'immobilisations qui figure à la page 32. On trouvera la liste des changements à l'inventaire du matériel roulant à la page 36.

Dieselisation

31. Le programme quinquennal de dieselisation du National-Canadien de 1952 à 1956, s'inspirait du principe de l'application de la traction diesel à certains trajets et services particuliers. Cette façon de procéder, qui accentue l'utilisation des nouvelles locomotives, a rapporté des revenus de placement plus substantiels au début du régime de transition, que ne l'aurait permis la dieselisation par régions.

32. Avant l'application du programme quinquennal, certaines régions, comme l'Île du Prince-Édouard et la péninsule de Gaspé, présentaient des conditions spéciales nécessitant l'instauration immédiate de la dieselisation. Plus récemment, les impératifs de l'exploitation ont nécessité la dieselisation d'autres régions. En 1956, des diesels ont été achetées pour compléter la dieselisation de Terre-Neuve, des lignes de la Nouvelle-Angleterre et du *Duluth Winnipeg and Pacific Railway*. D'autres diesels, dont la livraison est prévue pour mars et avril 1957, compléteront la dieselisation du *Central Vermont* et de la division de Chicago du *Grand Trunk Western*.

33. En 1957, une nouvelle phase du programme commencera. Elle comportera la dieselisation graduelle de régions entières, à partir des côtes est et ouest jusqu'au centre du pays.

34. Avec la livraison de 324 nouvelles locomotives, le N.-C. avait en 1956 plus de diesels en service que jamais auparavant. A la fin de l'année, le National-Canadien exploitait 1,105 diesels sur ses lignes au Canada et aux États-Unis. A ces locomotives sont attribuables 54 p. 100 des tonnes-mille de marchandises, 70 p. 100 des heures de manœuvre et 39 p. 100 des trains-milles-voyageurs, bien qu'il ait fallu remettre en service des locomotives à vapeur réformées pour faire face à la demande accrue du trafic.

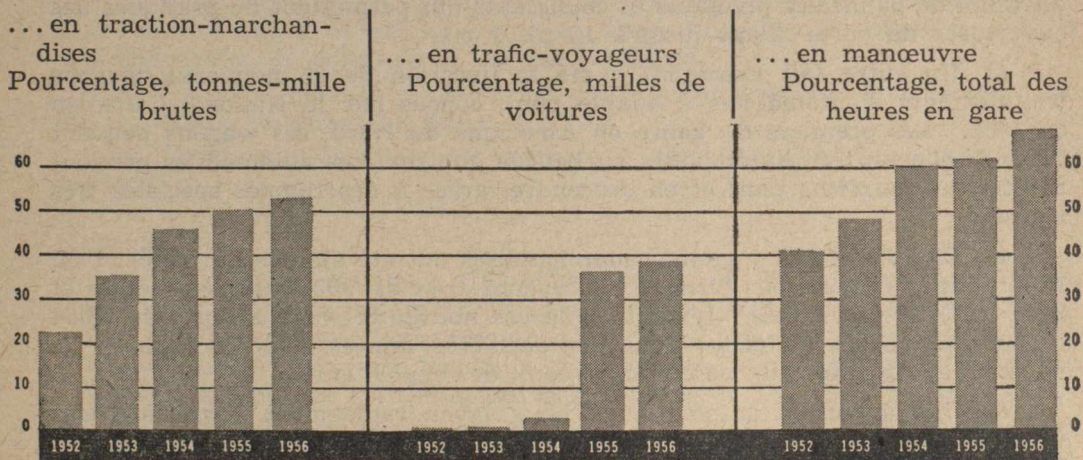
35. Les économies d'exploitation à ce jour, dues à la dieselisation, justifient pleinement nos prévisions. Il convient de signaler toutefois que les frais d'entretien n'ont pas encore atteint leur sommet à ce stade du programme; de fait, on peut s'attendre que les frais de vérification et de réparations aillent en augmentant à mesure que les locomotives vieilliront.

36. De nouvelles mesures ont été prises pour effectuer la transformation méthodique des ateliers et des services de vérification, ainsi que la modification des programmes de travaux, de l'entretien de la locomotive à vapeur à celui de la diesel. Le rythme du programme d'initiation à la diesel s'est accéléré en 1956; de fait, l'inscription aux cours à temps partiel a atteint un nouveau sommet de 2,724 employés. De ce nombre, 2,466 ont terminé le cours d'entretien élémentaire et suivent présentement des cours plus avancés.

37. Un autre aspect de la transformation résultant du passage de la vapeur à la diesel a été l'extension des voies d'évitement au cours de l'année afin de permettre la rencontre des trains à traction diesel plus longs.

38. Tout en continuant de commander de nouvelles diesels, on n'en suit pas moins de près la mise au point d'autres procédés de traction, afin de pouvoir profiter des améliorations technologiques à mesure qu'elles deviennent disponibles. Ainsi en 1956, de nombreux essais ont été effectués avec une diesel hydraulique, et au début de 1957 d'autres expériences ont été tentées dans l'ouest du pays pour éprouver la performance de cette machine en temps très froid.

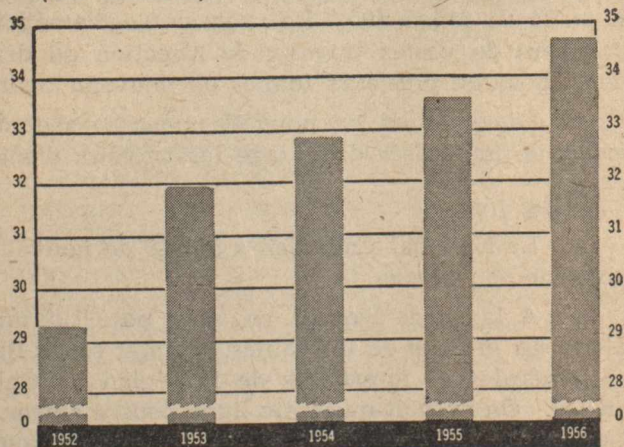
LE RÔLE DE LA DIESEL



TONNES-MILLE BRUTES
PAR HEURE DE TRAIN DE MARCHANDISES

(En milliers)

Cette statistique est une façon de mesurer le rendement des trains de marchandises. Il indique, en moyenne, les tonnes brutes transportées sur une distance d'un mille en une heure.



Matériel roulant

39. En 1956, c'est encore le National-Canadien qui a pris l'initiative de mettre au point un nouveau matériel de transport destiné à répondre aux besoins particuliers de certaines industries. Un wagon à bois de pulpe, conçu par des ingénieurs du National-Canadien, a été mis à l'essai au cours de l'année. Ce wagon transportera environ 70 p. 100 plus de bois de pulpe que le wagon plate-forme ordinaire, tout en réduisant au minimum le risque habituel du ballotement de la charge en transit. Le wagon est conçu de manière qu'on puisse le charger à la main ou à la machine, ainsi qu'à permettre une économie substantielle de frais de manutention.

40. Également au stade expérimental est à signaler un prototype de nouveau wagon fermé tous usages, muni d'une porte à ouverture réglable pour faciliter le chargement et le déchargement de différents produits. Ce wagon est muni de panneaux pivotants et coulissants qui permettent de pratiquer des ouvertures de porte allant jusqu'à 15 pi. 5 po.

41. Un autre fait marquant a été la livraison de 25 nouveaux wagons transporteurs d'automobiles à double pont, conçus par le National-Canadien en 1955. Les premiers du genre en Amérique du Nord, ces wagons peuvent contenir chacun huit automobiles au lieu de quatre. Les automobiles peuvent monter au deuxième pont et en descendre, grâce à des rampes spéciales très légères.

42. En 1956, 4,685 wagons à marchandises ont été ajoutés au matériel du N.-C., dont 3,653 wagons fermés, 406 wagons-trémies, 300 wagons-gondoles et 226 wagons frigorifiques. L'addition de ces nouveaux wagons porte à 23,684 le nombre acquis au cours des cinq dernières années pour moderniser le matériel et l'adapter aux besoins nouveaux des expéditeurs.

43. Des appareils automatiques pour laver rapidement l'extérieur des voitures de voyageurs sont en voie d'installation dans les gares de triage à Toronto et à Montréal. On s'attend qu'ils seront en service au printemps de 1957.

La voie

44. Le programme de pose de rail, mis au point et exécuté en 1956, a été l'un des plus considérables depuis la guerre. Il a été posé des nouveaux rails sur 779 milles de voie, comparativement à 562 milles en 1955, et le nombre de milles de rail partiellement usé, posé en remplacement de rail plus ancien, est passé de 215 à 405. Le programme d'amélioration de la voie comprenait également de vastes travaux de réfection du drainage et de l'emprise, ainsi que la pose de plusieurs tonnes de nouveau ballast.

45. L'acquisition de nouvelles machines d'une valeur de \$3.5 millions a permis de mécaniser davantage les travaux d'entretien de la voie.

Nouvelles lignes

46. Le National-Canadien a ajouté de nouvelles lignes en 1956 à plusieurs points de son réseau.

47. A la fin de l'année, on avait posé 132 milles de rail et 123 milles de ballast sur la ligne de 158 milles, qui doit relier Beattyville aux riches ressources minérales et forestières de la région de Chibougamau dans le nord du Québec. On prévoit que cette ligne pourra entrer en service le 1^{er} juillet 1957. Elle sera reliée à une autre, présentement en voie de construction à partir de

St-Félicien dans la région industrielle du lac St-Jean. A la fin de l'année, presque tout le défrichement, de même que 56 p. 100 des travaux de régalaie étaient terminés sur un tronçon de 66 milles, entre St-Félicien et le lac Chigoubiche, à mi-chemin environ de Chibougamau.

48. En septembre, les travaux de construction ont commencé sur l'embranchement de 22 milles qui doit relier Bartibog à la mine de Heath Steele au Nouveau-Brunswick. Plus tard dans l'année, un projet d'accord a été convenu avec l'*International Nickel Company* au sujet de la construction d'un embranchement de 32 milles au Manitoba, devant relier Sipiwesk sur la voie de la Baie d'Hudson, au gisement de métal commun au lac Moak.

49. La construction d'une nouvelle emprise de 40 milles de la voie principale du N.-C., entre Cornwall et Cardinal, en prévision de l'inondation de la voie existante dans cette région par suite de la canalisation du St-Laurent, était presque terminée en 1956 par la Commission d'énergie hydro-électrique de l'Ontario, qui a utilisé les plans et devis du National-Canadien. Cette nouvelle section de voie sera en service à l'été de 1957.

50. Au cours de l'année, 270 voies d'évitement, éperons et extensions ont été construits, totalisant 52 milles.

51. Le chemin de fer a été autorisé à abandonner 16.6 milles de voie en 1956.

Signaux

52. L'extension des installations de signaux sur les voies principales de grand trafic a fait de nouveaux progrès en 1956. Des signaux de bloc automatiques, dont l'installation remonte à 1955, ont été mis en service sur 140 nouveaux milles de voie en territoire montagneux, ce qui complète l'extension de ce système sur les 437 milles qui séparent Jasper (Alb.) de Hope (C.-B.).

53. Le système de commande centralisée du trafic a été installé sur 34.8 milles de la ligne du *Grand Trunk Western*, entre Flint et Port-Huron, au Michigan, ce qui porte à 43.2 milles le nombre de milles munis de ce système entre Durand et Port-Huron. Cette installation permettra l'enlèvement de 40 milles de rail, en transformant en voie simple une voie double.

54. Au cours de l'année, le National-Canadien a également terminé l'étude détaillée du projet,—d'application justifiable,—d'instauration générale à long terme de la commande centralisée du trafic. De cette étude est résulté un plan d'installation éventuelle de ce système sur plus de 4,000 milles de voie simple de la ligne transcontinentale principale. Ce programme, qui nécessitera des frais élevés, sera mis en œuvre graduellement, d'année en année.

Gares de triage et termini

55. Les travaux se sont poursuivis en 1956 en vue de l'expansion et de l'amélioration des gares de triage et des termini. Des plans à long terme ont été dressés en vue de la concentration de la manœuvre dans les principaux centres, afin d'accélérer le mouvement des trains en réduisant l'aiguillage à certains points intermédiaires, et d'abrèger la manœuvre aux termini.

56. En vue de cet objectif, on a déblayé et régalaie l'emplacement de la nouvelle gare à dos d'âne de la Côte-de-Liesse à Montréal, où un nouvel atelier de locomotives diesel est en voie d'installation. Cette gare qui, une fois terminée, sera l'une des plus vastes de l'Amérique du Nord, sera munie des dispositifs électroniques d'aiguillage automatique les plus récents. Des améliorations de même envergure sont également à l'étude pour des gares à Moncton, Toronto et Winnipeg; les dimensions et la nature de chacune devant varier suivant le volume et la nature du trafic. Le rythme d'exécution de ces divers projets ira de pair avec les perspectives économiques.

57. Dans l'intervalle, d'autres gares ont été agrandies au cours de l'année, ou sont en voie de l'être, pour obvier à la congestion du trafic à Joffre (P.Q.), Sarnia (Ont.), Edmundston et St-Jean (N.-B.), Truro (N.-É.) et Flint et Battle Creek (Michigan).

(Page 17 du rapport annuel du N.-C.)

Travaux d'aménagement du terminus de Montréal

58. En octobre, un accord a été conclu avec la *Webb & Knapp (Canada) Limited*, en vue de la mise au point d'un plan directeur de l'aménagement de l'emplacement de 23 acres du terminus du N.-C. aux abords de la gare centrale à Montréal. Aux termes de cet accord, la *Webb & Knapp (Canada)* doit soumettre un plan acceptable au conseil d'administration de la Compagnie dans un délai limité. Une fois ce plan accepté, la compagnie d'immeubles louerait 4.4 de ces 23 acres pour une période de 99 ans et s'engagerait à les développer en cinq ans. Le N.-C. continuera d'accueillir toutes propositions de n'importe quelle maison d'entreprises intéressée au développement de la propriété dans le reste du secteur du terminus, où du capital privé est déjà placé dans un immeuble à bureaux de 10 étages.

59. Les 4.4 acres précitées sont en bordure de la Place Ville-Marie, nouveau quadrilatère que le N.-C. est en voie d'aménager au nord de la rue Dorchester, face au *Reine Elizabeth*. Ce quadrilatère a été nommé ainsi, au cours de l'année, pour commémorer la fondation de Ville-Marie, premier établissement de la localité devenue Montréal.

Hôtels

60. La construction du *Reine Elizabeth* à Montréal a procédé en 1956 selon les prévisions. A la fin de l'année, la structure d'acier et les travaux de béton étaient terminés, les murs extérieurs étaient fort avancés et des progrès satisfaisants étaient visibles à l'intérieur, en fait d'ameublement et d'équipement. L'inauguration de l'hôtel doit avoir lieu au printemps de 1958.

61. Dans les autres hôtels du N.-C., des améliorations importantes ont été faites en 1956, outre les travaux ordinaires d'entretien et d'ameublement. Au nombre de ces travaux on compte la modernisation de 128 chambres à coucher de la vieille aile du *Château Laurier* à Ottawa, ainsi que l'amélioration de certains services au *Jasper Park Lodge*, destinés tant aux visiteurs qu'au personnel.

Communications

62. De nouveau en 1956, les services de communication ont été multipliés et améliorés afin de répondre à la demande croissante dans ce domaine. Les lignes télégraphiques sont passées à 504,398, soit une augmentation de 12 p. 100 sur 1955, et les lignes téléphoniques à 103,311, soit une augmentation de 10 p. 100. En outre, un programme a été mis sur pied en vue de généraliser les services télégraphiques et téléphoniques au moyen d'un système de transmission multilignes de haute fréquence.

63. Les services de relais à micro-ondes, exploités conjointement par le N.-C. et le P.-C., pour le réseau de télévision de Radio-Canada, ont été étendus en 1956 à Wingham (Ont.), et à Sherbrooke (P.Q.). Les travaux d'installation de services analogues ont fait des progrès à Jonquière et à Rimouski. En outre, des arrangements ont été conclus avec Radio-Canada en vue de la construction par le N.-C. seul d'une extension de télévision à micro-ondes entre Sydney (N.-É.), et Saint-Jean (T.-N.).

64. Le 15 octobre, le National-Canadien a mis en vigueur un tarif téléphonique interstations, ainsi qu'un tarif de nuit et du dimanche, tant à Terre-Neuve même qu'entre l'île et d'autres localités au Canada et aux États-Unis. En même temps, les taux applicables aux appels interurbains de personne à personne ont été réduits entre Terre-Neuve et le reste du continent canadien et américain.

65. Un nouveau service international de communication, dit "Telex", a été mis à la disposition des abonnés canadiens. Il assure une communication écrite, dans les deux sens, entre le Canada et le Royaume-Uni et l'Europe, au moyen d'appareils de télétype installés dans les bureaux des abonnés.

66. Une méthode nouvelle et plus rapide de transmission des cotes de la bourse de Toronto a été inaugurée le 12 juillet. Grâce au système magnétronique de cotes mises à l'enchère et demandées,—le premier du genre au monde,—les courtiers de Toronto peuvent voir, sur un grand tableau affiché dans leurs bureaux, un éventail continu des prix de cinquante actions de leur choix.

67. Le déménagement des principales installations de ce service dans le nouvel immeuble de Toronto est maintenant terminé. La construction d'un nouvel immeuble a également été parachevée à Saint-Jean (T.-N.), au cours de l'année.

(Page 19 du rapport annuel du N.-C.)

Améliorations du service

68. Le temps que mettait le *Super Continental* à voyager de Montréal et de Toronto à la côte du Pacifique a été abrégé de 40 minutes. Un nouveau train-poste a été mis en service entre Montréal et Toronto. Il met 6 heures $\frac{1}{2}$ à faire le trajet.

69. Un nouvel autorail diesel "Railiner" a été mis en service entre Edmonton et Calgary pour répondre au volume croissant du trafic attiré par ce mode de transport depuis son inauguration vers la fin de 1955. Entre Fort-William et Longlac (Ont.), les trains à vapeur ont été remplacés par un service d'autobus assurant deux fois par jour la correspondance avec les deux trains transcontinentaux à Longlac. Des camions-remorques assurent le service des marchandises sur la même ligne.

70. Un comité spécial formé de hauts fonctionnaires de l'administration centrale et des différentes régions a été chargé d'étudier les aspects techniques des besoins de transport à Terre-Neuve et de dresser des plans à long terme visant à assurer à cette province les services ferroviaires et maritimes que nécessite son développement économique.

71. Le service quotidien à Terre-Neuve, entre Saint-Jean et Port-aux-Basques, a été étendu à l'hiver et au printemps. Deux nouveaux bateaux à passagers et à marchandises, le *Bonavista* et le *Nonia*, ont été affectés au service côtier de Terre-Neuve au cours de l'année.

Recherche et expérimentation

72. Jamais auparavant l'industrie ferroviaire a-t-elle dû se plier à tant de changements et d'adaptations. Dans presque toutes les sphères d'activité, le National-Canadien poursuit des études analytiques ou fait des expériences et de recherches, essayant de nouvelles méthodes et s'efforçant de marcher de pair avec les progrès de la technologie.

73. Dans le domaine de la recherche technique, d'autres améliorations ont été apportées à la qualité des produits achetés par le chemin de fer, grâce à l'expérimentation constante des matériaux et à la mise au point de nouveaux devis.

74. De nouveaux modèles d'articles de table, de meubles, de matériaux décoratifs et autres, destinés au *Reine Elizabeth*, ont été mis au point dans nos laboratoires de recherche. De nouveaux procédés de traitement des poutrelles d'ancrage des rails, qui augmenteront de beaucoup leur durabilité, ont également été mis au point, de même que de nouvelles méthodes de récupération de poutrelles usées, de filtres à lubrifiant pour diesels et autres pièces.

75. Le procédé d'analyse spectrographique de l'huile lubrifiante à diesel a été largement utilisé, vu que c'est là un moyen efficace de contrôler la qualité de l'huile et de déceler dès le début toute usure ou corrosion anormale des moteurs. On a fait des progrès également dans l'application de la méthode supersonique de déceler des défauts de structure dans les pièces de locomotives et de wagons.

76. Des expériences ont été faites en 1956 sur l'utilisation du système d'inter-communication radiophonique dans les trains.

77. Des progrès ont été réalisés en 1956 vers la mise au point de meilleures méthodes statistiques et de contrôle pour le calcul des frais d'exploitation. Des études visant à mécaniser davantage le travail de bureau se sont poursuivies et élargies pendant l'année. Des plans ont été dressés en vue d'établir au début de 1957 un centre d'analyse statistique utilisant un dispositif calculeur à tambour magnétique. Au début, cet appareil servira à analyser les données statistiques compilées habituellement au moyen d'un outillage moins évolué du point de vue électronique, et facilitera l'application à d'autres activités, de méthodes d'analyse des données intégrées, afin de permettre l'analyse de vastes quantités de renseignements détaillés.

(Page 21 du rapport annuel du N.-C.)

Concurrence

78. Ces divers projets s'inspirent d'un commun objectif: placer la Compagnie dans une situation telle qu'elle puisse faire face à la concurrence toujours croissante et à la hausse des frais. A cette fin, le N.-C. est à réétudier sa politique de prix, ainsi que les types de matériel et de services que le public désire et pour lesquels il est disposé à payer.

79. Quant à la concurrence qu'offre le transport des marchandises, le chemin de fer a recouru davantage aux tarifs forfaitaires et au principe des tarifs compétitifs, selon lesquels les expéditeurs ont à leur disposition un choix de prix suffisamment attrayants pour les inciter à charger leurs wagons à leur capacité maximum. Le service rail-route a continué d'attirer un volume accru de trafic, de sorte que 26 nouvelles remorques ont dû être mises en service au cours de l'année.

80. Les recettes des services de voyageurs n'ayant pu compenser ce qu'il en a coûté pour les exploiter,—les frais d'exploitation dans ce cas étant aisés à calculer,—cela pose un problème qui continue de préoccuper la direction, et qu'elle cherche par tous les moyens à régler. Un des buts visés est de stimuler la clientèle en lui offrant un service moderne à prix modique. Il y a eu quelque progrès grâce à l'instauration d'un service de repas à bon marché. La popularité des wagons-dînettes et du service casse-croûte, auxquels est attribuable un tiers des repas en 1956 dans les trains du N.-C., a suscité la commande de cinq nouveaux wagons-dînettes, qui seront livrés en 1957. Une nouvelle expérience comporte la transformation en cafétérias de deux wagons-restaurants. Ces wagons sont à l'essai entre Montréal et Mont-Joli.

81. Les autorails ont stimulé la clientèle et réduit les frais d'exploitation sur plusieurs lignes. Neuf autres ont été achetés pour servir en 1957 sur certaines lignes choisies. La possibilité de substituer ces "Railiners" aux trains conventionnels, partout où les circonstances semblent favorables, est constamment à l'étude.

82. Parmi les autres mesures visant à stimuler le trafic-voyageurs, on a généralisé davantage les excursions en semaine à prix modiques, les excursions d'un jour et les voyages de familles, et l'on a continué à favoriser les voyages organisés tous frais compris, les voyages de congressistes, d'immigrants, de chasseurs et de pêcheurs. Se fondant sur les résultats d'une étude sur la motivation du voyage, le National-Canadien a modifié en conséquence ses programmes de vente et de publicité aux États-Unis au cours de l'année.

GÉNÉRALITÉS

Réorganisation corporative

83. En 1956, le nombre de compagnies constituant le réseau est tombé de 64 à 45. Cette réduction tient en grande partie à l'élimination d'un groupe de 18 compagnies, dont la *Canadian Northern Railway*, la *Grand Trunk Pacific Railway* et plusieurs de leurs filiales, et à leur fusion avec les chemins de fer Nationaux du Canada. Des mesures sont en cours pour simplifier davantage la structure du réseau.

Coopération en vertu de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien (1933)

84. Les possibilités de réaliser des économies conjointes par l'extension des arrangements touchant la mise en commun des trains de voyageurs, ont été étudiées par les deux chemins de fer au cours de l'année. Deux projets spéciaux ont été examinés, mais vu le nombre d'éléments qui compliquent et limitent l'application de telles mesures, aucune extension des services en commun n'a été mise au point.

(Page 23 du rapport annuel du N.-C.)

ÉTATS FINANCIERS ET STATISTIQUES

pour l'exercice terminé

LE 31 DÉCEMBRE 1956

Bilan consolidé

Notes relatives aux états financiers consolidés

État des revenus—Ensemble du réseau

Recettes d'exploitation et frais d'exploitation

Immobilisations

État de la dépréciation consignée

Dette à long terme et part des actionnaires

Compagnie constituant le réseau national du Canada

Immobilisations dans les filiales non consolidées

Source et affectation des fonds

Matériel roulant mis en service

Inventaire du matériel roulant

État statistique de l'exploitation du rail

Tonnage productif par denrée

Longueur des lignes exploitées

Histoire synoptique des chemins de fer Nationaux du Canada en 25 ans.

BILAN CONSOLIDÉ AU 31 DÉCEMBRE 1956

ACTIF		PASSIF	
DISPONIBILITÉS		EXIGIBILITÉS	
Encaisse et dépôts.....	\$ 27,306,239	Comptes à payer.....	\$ 83,454,578
Placements temporaires.....	6,383,508	Intérêt couru.....	13,279,049
Comptes à recevoir.....	66,554,827	Autres exibilités.....	2,584,222
Matériaux et approvisionnements.....	92,203,241	Dividende dû à l'État canadien.....	26,076,951
Autres.....	7,886,962		\$ 125,394,800
	\$ 200,334,777	Réserve pour assurances.....	15,000,000
FONDS D'ASSURANCES.....	15,000,000	AUTRES EXIGIBILITÉS ET COMPTES D'ORDRE.....	28,630,404
PLACEMENT DANS LES FILIALES NON CONSOLIDÉES.....	87,055,287	DETTES À LONG TERME	
IMMOBILISATIONS		Obligations, débetures et émissions du matériel roulant.....	819,569,512
Voie.....	1,893,914,710	Prêts et débetures de l'État.....	353,664,828
Matériel roulant.....	1,114,829,232		1,173,234,340
Propriétés diverses.....	84,667,934	PART DES ACTIONNAIRES	
	3,093,411,876	GOUVERNEMENT CANADIEN	
Moins dépréciation.....	461,123,003	6,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company.....	396,518,135
	2,632,288,873	838,603,203 actions privilégiées, 4 p. 100, de la Canadian National Railway Company.....	838,603,203
COMPTES D'ORDRE		Immobilisations de l'État pour les chemins de fer du Gouvernement canadien.....	381,149,628
Autres placements.....	1,688,516		1,616,270,966
Comptes payés d'avance.....	3,155,415	CAPITAL-ACTIONS DE FILIALES ENTRE LES MAINS DU PUBLIC.....	4,508,670
Escompte.....	5,562,144		1,620,779,636
Autres comptes d'ordre.....	17,954,168		\$2,963,039,180
	28,360,243		
	\$2,963,039,180		

Les notes qui figurent à la page 28 font partie intégrante du présent bilan.

R. D. ARMSTRONG,
Contrôleur.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

A l'honorable ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Nous avons examiné les livres et les comptes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1956. Notre vérification a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et toutes les épreuves de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan consolidé ci-dessus et l'état consolidé des revenus s'y rattachant ont été préparés sur une base conforme à celle de l'exercice précédent sauf en ce qui a trait aux changements dans les principes de comptabilité décrits aux notes 1 et 2 que nous approuvons. Nous sommes également d'avis que, compte tenu de la situation découlant de l'accumulation de la dépréciation avant l'adoption du mode de dépréciation dont il est question à la note 1,

(Page 26 du rapport annuel du N.-C.)

ces états financiers sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires du réseau au 31 décembre 1956, et des résultats des opérations de l'exercice au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies, ainsi que d'après les livres du réseau.

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

Nous soumettons également un rapport explicatif supplémentaire.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

Le 1^{er} mars 1957.

(Page 27 du rapport annuel du N.-C.)

NOTES RELATIVES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
AU 31 DÉCEMBRE 1956*Note 1. Immobilisations*

Dépréciation sur les lignes canadiennes: Alors que les années précédentes, la comptabilité de remplacement s'appliquait à l'infrastructure, et la comptabilité de retrait à la superstructure et à certaines autres propriétés immobilières, la comptabilité de dépréciation s'est appliquée à partir du 1^{er} janvier 1956 à toutes les propriétés, sauf les terrains, y compris le matériel roulant et les hôtels à l'égard desquels la comptabilité de dépréciation a été adoptée en 1940 et en 1954 respectivement. Les taux utilisés sont fondés sur la durabilité estimative des propriétés, compte non tenu de la dépréciation non consignée les années précédentes en vertu des principes de comptabilité de remplacement et de retrait alors en vigueur. L'adoption sans réserve du principe de la dépréciation dans la comptabilité de la propriété n'a eu aucun effet sensible sur les résultats nets d'exploitation pour 1956; elle n'en aurait pas eu non plus sur ceux de 1955. Le changement de principe s'est effectué par suite de l'adoption de la classification uniforme des comptes, prescrite par la Commission des transports pour le Canada, et les taux de dépréciation ont été approuvés par la Commission.

Dépréciation sur les lignes américaines: La politique consistant à appliquer la comptabilité de remplacement à l'infrastructure, et la comptabilité de dépréciation au matériel roulant et aux autres propriétés immobilières, sauf les terrains, s'est poursuivie. Les principes de comptabilité applicables à ces opérations sont prescrits par l'*Interstate Commerce Commission* et les taux ont été approuvés par cet organisme.

Valeurs aux livres et dépréciation consignée: Dans l'année, des rectifications totalisant \$173,302,045 ont été apportées, ce qui a augmenté les valeurs aux livres des propriétés et du matériel roulant d'un montant correspondant de dépréciation consignée, afin de tenir compte de montants qui ne figuraient pas dans ces comptes sous l'ancien régime de comptabilité. Sans examen sur place, il était impossible de déterminer le montant cumulatif de dépréciation, avant l'adoption de la comptabilité de dépréciation; les rectifications précitées ont pour effet de tenir compte, en partie, de cette dépréciation.

Les additions depuis le 1^{er} janvier 1923 ont été consignées au prix coûtant, et les immeubles et le matériel roulant qui faisaient partie du réseau au 1^{er} janvier 1923 sont compris dans les valeurs figurant aux livres des divers chemins de fer qui constituent présentement le réseau, dans la mesure où ils n'ont été ni retirés du service ni remplacés.

Note 2 Revenus—État et données statistiques

Conformément aux exigences de la classification uniforme des comptes, adoptée en 1956, les recettes d'exploitation des lignes électrifiées et des services de camionnage de la Compagnie sont classifiées selon les comptes des revenus et des frais d'exploitation. Antérieurement, les résultats de ces opérations étaient englobés en un montant net, en tant que revenu distinct des propriétés exploitées en commun; mais, pour fins de comparaison, les revenus et les frais de 1955 ont été classifiés dans les états financiers, tout comme en 1956. Cette reclassification n'a eu aucun effet sur les résultats nets d'exploitation des deux années en cause. Les données de 1955 qui figurent aux états statistiques n'ont pas été rectifiées, vu que la comparabilité n'est pas sensiblement touchée.

Note 3. Impôts sur le revenu

A cause des pertes subies les années antérieures et qui peuvent être reportées pour fins d'impôts sur le revenu, aucune disposition n'est requise pour fins d'impôts sur le revenu à l'égard des recettes de l'année courante.

Note 4. Capital-actions

Le capital-actions des chemins de fer Nationaux du Canada (à l'exception des actions privilégiées à quatre pour cent) et les immobilisations de Sa Majesté dans les chemins de fer du Gouvernement canadien sont compris dans la dette nette du Canada et figurent dans l'historique de l'aide de l'État aux chemins de fer, comme il est indiqué aux comptes publics du Canada.

Note 5. Fonds fiduciaire de pension

En 1956, les fonds accumulés au titre du passif des pensions ont été transférés à un Fonds fiduciaire de pension. Ces fonds, qui s'élevaient à \$153,550,588 au 31 décembre 1956, représentent le montant des pensions en vigueur aux termes du plan de 1935, mais non celui des pensions versées aux termes de plans antérieurs ni celui des augmentations accordées aux employés qui contribuaient sous le régime du plan de 1935 et qui ont pris leur retraite avant le 1^{er} janvier 1952. Conformément à sa pratique établie, le chemin de fer n'a transféré ni affecté aucun montant pour fins de pension cumulative sous condition à l'égard des employés en service.

Note 6. Engagement envers la Chicago & Western Indiana Railroad Company

Aux termes d'un bail conjoint supplémentaire en date du 1^{er} mai 1952, la *Grand Trunk Western Railroad Company* et quatre autres compagnies co-propriétaires sont tenues de liquider, sous forme de loyer, un amortissement suffisant pour racheter des obligations à l'échéance et payer l'intérêt quand il est dû, à l'égard de *First Collateral Trust Mortgage 4 $\frac{3}{8}$ p. 100 Sinking Fund Bonds*, Série "A", à échoir le 1^{er} mai 1982. La quote-part de la *Grand Trunk Western* est d'un cinquième, tant que chacun des quatre autres co-locataires tient ses engagements. Le montant des obligations en cours au 31 décembre 1956 s'élevait à \$58,183,000.

Note 7. Garanties importantes

a) La *Grand Trunk Western Railroad Company* est conjointement et collatéralement responsable du principal, des intérêts et des paiements au fonds d'amortissement de 3 millions de dollars *First Mortgage 3 $\frac{1}{4}$ p. 100—30 ans*, obligations Série "A" à échoir le 1^{er} décembre 1982, envers la *Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company*.

b) La *Grand Trunk Western Railroad Company* est collatéralement responsable de 9.68 p. 100 des intérêts sur les 6 millions de dollars de *First Mortgage—4 $\frac{1}{2}$ p. 100—50 Year Gold Bonds*, à échoir en 1957, envers la *Toledo Terminal Railroad Company*.

(Page 28 du rapport annuel du N.-C.)

ÉTAT DES REVENUS—ENSEMBLE DU RÉSEAU

	1956	1955 (Reproduit- voir note 2)
RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER		
Marchandises.....	\$631,880,409	\$556,696,445
Voyageurs.....	56,397,814	54,359,241
Messageries.....	43,269,566	38,907,456
Communications.....	19,881,534	18,490,382
Toutes les autres.....	23,371,324	20,816,264
Total des recettes d'exploitation.....	774,800,647	689,269,788
FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER		
Entretien de la voie.....	140,379,408	125,747,916
Entretien du matériel roulant.....	142,251,485	130,598,213
Circulation.....	13,441,595	12,484,759
Transport.....	346,127,246	308,628,264
Exploitations diverses.....	7,201,150	6,754,938
Frais généraux.....	53,902,678	51,108,794
Total des frais d'exploitation.....	703,303,562	635,322,884
Recette nette d'exploitation.....	71,497,085	53,946,904
IMPÔTS ET LOCATIONS		
Impôts courus.....	14,733,987	14,274,947
Location de matériel roulant—Débit net.....	9,758,278	3,304,365
Location de propriétés exploitées en commun—Débit net.....	213,010	210,234
Total des impôts et locations.....	24,705,275	17,789,546
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	46,791,810	36,157,358
AUTRES REVENUS		
Loyers de lignes.....	45,362	49,520
Loyers divers.....	1,649,726	1,543,883
Revenu de propriétés immobilières.....	1,921,301	1,536,998
Exploitation des hôtels.....	1,629,836	1,669,533
Revenu de propriétés exploités séparément.....	595,590	608,438
Dividendes.....	361,666	404,163
Intérêts.....	2,754,680	2,533,910
Divers.....	3,318,771	735,449
Profits et pertes—Crédit net.....	236,232	243,034
Total des autres revenus.....	12,513,164	9,324,928
PRÉLEVÉ À MÊME LE REVENU		
Locations diverses.....	682,501	689,886
Prélèvements divers.....	762,531	999,583
Total des prélèvements à même le revenu.....	1,445,032	1,689,469
Revenu net applicable au service des intérêts.....	57,859,942	43,792,817
CHARGES FIXES		
Loyers de lignes.....	476,054	480,663
Intérêt sur les obligations, débentures et émissions du matériel roulant..	26,472,551	30,653,112
Intérêt sur les prêts de l'État.....	3,786,009	651,180
Intérêt sur les autres dettes.....	312,302	431,064
Amortissement de l'escompte sur les obligations.....	736,075	859,109
Total des charges fixes.....	31,782,991	33,075,128
Excédent.....	\$ 26,076,951	\$ 10,717,689

RECETTES D'EXPLOITATION

	1956	1955 (Reproduit- voir note 2)
TRANSPORT DES MARCHANDISES		
Marchandises.....	\$ 612,767,267	\$ 540,142,297
Aiguillage.....	6,707,379	6,317,825
Camionnage.....	5,144,234	4,436,642
Surestarie.....	3,270,839	2,453,561
Transbordements par eau.....	1,544,242	1,635,652
Grenier-élévateur.....	1,175,561	843,637
Quais.....	990,182	604,023
Emmagasinage.....	280,705	261,808
Total.....	631,880,409	556,696,445
TRANSPORTS DES VOYAGEURS		
Voyageurs.....	45,843,419	44,236,584
Wagons-lits et wagons-salons.....	4,892,857	4,738,087
Wagons-restaurants et buffets.....	4,021,755	3,895,150
Transbordements par eau.....	556,391	464,426
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	443,364	402,366
Restaurants.....	373,608	365,107
Transport et consigne des bagages.....	250,689	238,209
Divers.....	15,731	19,312
Total.....	56,397,814	54,359,241
MESSAGERIES		
Service des messageries.....	\$ 42,416,140	\$ 37,980,543
Agence ferroviaire des messageries.....	853,426	926,913
Total.....	43,269,566	38,907,456
COMMUNICATIONS		
Service des communications.....	19,869,753	18,475,493
Commissions (É.-U.).....	11,781	14,889
Total.....	19,881,534	18,490,382
AUTRES		
Poste.....	9,357,361	8,652,959
Lait.....	457,515	451,710
Loyers d'immeubles et autres bâtiments.....	1,572,933	1,489,710
Exploitations en commun.....	814,643	838,481
Divers.....	11,168,872	9,383,404
Total.....	23,371,324	20,816,264
TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION.....	\$ 774,800,647	\$ 689,269,788

FRAIS D'EXPLOITATION

	1956	1955 (Reproduit- voir note 2)
ENTRETIEN DE LA VOIE		
SURINTENDANCE.....	\$ 10,299,105	\$ 9,511,623
INFRASTRUCTURE		
Entretien de l'infrastructure.....	47,313,165	40,500,582
Traverses.....	927,859	11,167,525
Rails.....	414,408	7,097,397
Autres matériaux pour la voie.....	3,402,029	6,454,504
Ballast.....	304,723	2,025,730
Clôtures, protections et signaux.....	1,576,574	1,289,923
Petits outils et accessoires.....	2,209,672	1,786,828
Enlèvement de neige, glace—sable.....	6,789,824	6,055,336
Total.....	62,938,254	77,377,825

ENTRETIEN DE LA VOIE—(Fin)

	1956	1955 (Reproduit- voir note 2)
PONTS ET SUPERSTRUCTURE		
Tunnels, ponts et ponceaux.....	5,746,631	4,788,674
Stations et bureaux.....	5,787,681	5,479,744
Bâtisses sur l'emprise.....	876,851	676,264
Postes d'alimentation d'eau et de combustible.....	1,268,245	1,189,159
Ateliers et remises à locomotives.....	3,703,635	3,268,876
Greniers-élévateurs.....	98,860	87,979
Quais.....	425,243	329,974
Usines génératrices.....	544,323	516,503
Autres constructions.....	39,161	22,478
Total.....	18,490,630	16,359,651
SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS ET DE SIGNAUX		
Systèmes de communications.....	8,411,719	7,090,042
Signaux.....	2,524,903	2,096,571
Total.....	10,936,622	9,186,613
DIVERS		
Machines pour la chaussée.....	2,952,102	2,341,907
Améliorations publiques.....	764,143	752,876
Accidents aux personnes.....	955,900	1,012,886
Assurance.....	30,999	31,135
Papeterie.....	191,302	166,377
Autres frais.....	206,837	86,053
Droits de passage.....	125,540	81,266
Total.....	5,226,723	4,472,500
DÉPRÉCIATION ET RETRAIT		
Propriété de la voie—Dépréciation.....	32,451,406	1,063,804
Propriété de la voie—Retraits.....	174,039	7,165,680
Démantèlement de propriétés réformées.....	533,101	989,663
Total.....	33,158,546	9,219,147
EXPLOITATIONS EN COMMUN		
Entretien d'exploitations en commun— <i>Cr. net.</i>	670,472	379,443
TOTAL—ENTRETIEN DE LA VOIE.....	\$ 140,379,408	\$ 125,747,916

ENTRETIEN DU MATÉRIEL

	1956	1955 (Reproduit- voir note 2)
SURINTENDANCE.....	\$ 4,099,943	\$ 3,583,863
MACHINES		
Machines d'atelier et d'usines génératrices.....	4,162,097	3,770,583
MATÉRIEL		
Locomotives à vapeur.....	24,629,687	21,311,471
Locomotives diesel.....	15,747,591	10,575,788
Trains de marchandises.....	37,638,570	33,884,743
Trains de voyageurs.....	15,659,600	14,927,363
Bateaux.....	1,467,658	1,380,895
Matériel de travail.....	4,053,418	3,618,535
Matériel de messageries.....	849,659	674,619
Matériel de camionnage.....	1,777,255	1,419,674
Autre matériel.....	64,312	128,970
Total.....	101,877,750	87,922,058

ENTRETIEN DU MATÉRIEL—(Fin)

	1956	1955 (Reproduit- voir note 2)
DIVERS		
Accidents aux personnes.....	814,437	741,822
Assurance.....	244,334	216,259
Papeterie.....	158,509	127,744
Autres frais.....	253,466	215,069
Total.....	1,470,746	1,300,894
DÉPRÉCIATION ET RETRAITS		
Autre matériel et autres machines—Dép.....	0,529,783	657,277
Autre matériel et autres machines—Retraits.....	—	789,603
Démantèlement de machines réformées.....	22,571	15,070
Démantèlement de matériel réformé.....	339,685	495,122
Matériel roulant et bateaux—Dépréciation.....	29,026,517	32,276,634
Total.....	30,918,556	34,233,706
EXPLOITATIONS EN COMMUN		
Entretien d'exploitations en commun <i>Cr. net</i>	277,607	212,891
TOTAL—ENTRETIEN DU MATÉRIEL.....	\$ 142,251,485	\$ 130,598,213

(Page 30 du rapport annuel du N.-C.)

FRAIS D'EXPLOITATION

	1956	1955 (Reproduit- voir note 2)
TRAFIC		
Surintendance.....	\$ 4,700,299	\$ 4,374,470
Agences.....	5,203,813	4,709,773
Publicité.....	1,737,000	1,614,991
Association.....	243,479	234,807
Papeterie.....	792,420	766,010
Autres frais.....	21,238	9,600
Total.....	12,698,249	11,790,751
Colonisation et agriculture.....	211,872	287,155
Développement industriel.....	308,703	287,435
Développement et ressources naturelles.....	122,771	119,418
TOTAL—TRAFIC.....	\$ 13,441,595	\$12,484,759

TRANSPORT

SURVEILLANCE		
Surintendance.....	\$ 8,139,957	\$ 7,564,332
Ordonnance.....	4,429,898	3,961,858
Total.....	12,560,855	11,526,190
SERVICES DE STATIONS		
Personnel des stations.....	46,777,585	42,723,353
Pesage, inspection et surestarie.....	213,736	188,592
Quais à charbon et minéral.....	185,451	171,831
Frais des stations.....	3,725,697	3,284,181
Total.....	50,902,469	46,367,957
SERVICES DE GARES		
Chefs et commis de gares.....	11,249,526	10,245,616
Conducteurs.....	22,227,499	19,180,854
Préposés à l'aiguillage.....	1,889,092	1,798,789
Mécaniciens de locomotives des gares.....	15,172,770	13,753,158
Combustible et énergie pour locom. des gares.....	6,054,798	5,572,905
Eau pour locomotives des gares.....	148,423	164,850
Autres fournitures pour locomotives des gares.....	364,038	313,553
Frais des remises à locomotives—Gares.....	3,625,292	3,360,662
Autres frais de gares.....	487,469	394,997
Total.....	61,218,907	54,785,384

COMITÉ SESSIONNEL

TRANSPORT—(Fin)

	1956	1955 (Reproduit- voir note 2)
EXPLOITATION DES TRAINS		
Mécaniciens.....	29,304,392	26,129,111
Combustible et force motrice pour locomotives.....	48,028,725	31,801,035
Eau pour locomotives.....	1,348,065	1,340,998
Autres fournitures pour locomotives.....	1,753,618	1,640,987
Frais de remise—Trains.....	12,430,257	11,622,680
Employés des trains.....	34,799,642	30,570,130
Autres frais.....	22,688,098	19,741,069
Exploitation des wagons-lits et wagons-salons.....	5,468,426	4,583,468
Total.....	155,821,213	137,429,478
DIVERS		
Signaux.....	921,731	931,405
Protection des passages à niveau.....	1,539,660	1,390,879
Ponts mobiles.....	356,349	925,266
Système de communication.....	13,378,141	12,541,060
Exploitation de bateaux.....	10,024,922	7,931,969
Service des messageries.....	27,272,879	24,997,320
Frais de camionnage.....	2,668,132	2,250,283
Papeterie.....	1,551,897	1,337,370
Autres frais.....	647,042	595,081
Total.....	58,360,753	52,900,633
FRAIS D'ACCIDENTS		
Assurance.....	43,556	44,072
Déblayage des accidents.....	1,279,712	971,723
Dommages à la propriété.....	236,236	286,738
Pertes et dommages—marchandises.....	4,130,164	3,162,922
Pertes et dommages—bagages.....	19,746	8,513
Blessures aux personnes.....	2,377,199	2,008,768
Total.....	8,086,613	6,482,736
SERVICES EN COMMUN		
Gares et termini en commun— <i>Cr. net.</i>	570,391	651,227
Exploités en commun— <i>Cr. net.</i>	253,173	212,887
Total.....	823,564	864,114
TRANSPORT—TOTAL.....	\$346,127,246	\$308,628,264

DIVERS

Services de wagons-restaurants et buffets.....	\$ 5,611,809	\$ 5,320,297
Restaurants.....	365,006	354,339
Greniers-élevateurs.....	343,790	284,523
Autres exploitations.....	497,043	384,782
Diverses exploitations en commun.....	383,502	410,997
DIVERS—TOTAL.....	\$ 7,201,150	\$ 6,754,938

GÉNÉRAUX

Hauts fonctionnaires.....	\$ 992,604	\$ 866,684
Commis et préposés.....	13,008,679	11,919,755
Frais de bureau.....	1,170,166	1,021,726
Contentieux.....	731,820	697,804
Pensions.....	36,392,000	35,347,084
Papeterie.....	728,269	503,760
Frais d'évaluation—Lignes des É.-U.....	17,278	12,416
Autres frais.....	758,521	636,526
Exploitations générales en commun—Débit net.....	103,341	103,138
GÉNÉRAUX—TOTAL.....	\$ 53,902,678	\$ 51,108,794

IMMOBILISATIONS

Immobilisations au 31 décembre 1955.....		\$2,757,290,868	
Additions aux montants consignés non compris dans ce compte sous le régime antérieur de comptabilité (voir note 1).....			173,302,045
			<u>2,930,592,913</u>
Dépenses en immobilisations en 1956			
Améliorations à la voie.....	\$ 50,580,814		
Termini.....	5,748,301		
Communications.....	8,036,319		
Immeubles sur l'emprise.....	3,397,021		
Voies de gares et garage.....	4,030,830		
Machinerie—voie et ateliers.....	4,526,736		
Signaux.....	1,441,781		
Protection des passages à niveau.....	278,588		
Déplacements de lignes.....	160,707		
Autres améliorations.....	2,586,528		
	<u>80,787,625</u>		
Embranchements.....	9,839,947		
Hôtels.....	6,471,228		
	<u>97,098,800</u>		
Matériel roulant et bateaux.....	106,201,270	\$203,300,070	
Déduction pour retraits en 1956.....		41,716,455	
		<u>161,583,615</u>	
Immobilisations de l'État dans les chemins de fer du Gouvernement canadien.....		1,235,348	162,818,963
Total des immobilisations au 31 décembre 1956.....			<u>\$3,093,411,876</u>

ÉTAT DE LA DÉPRÉCIATION CONSIGNÉE

Dépréciation consignée au 31 décembre 1955.....		\$ 248,160,824	
Additions aux montants consignés non compris dans ce compte sous le régime antérieur de comptabilité (voir note 1).....			173,302,045
			<u>421,462,869</u>
Ajouter—Prévision pour dépréciation			
Entretien de la voie			
Dépréciation de la voie.....	\$ 32,451,406		
Entretien du matériel roulant			
Dépréciation du matériel roulant et des bateaux.....	29,026,517		
Dépréciation d'autres machines et matériaux.....	1,529,783		
Autres propriétés immobilières.....		843,366	63,851,072
			<u>485,313,941</u>
Déduire—Frais afférents aux retraits.....			24,190,938
Dépréciation consignée au 31 décembre 1956.....			<u>\$ 461,123,003</u>

DETTE À LONG TERME

OBLIGATIONS, DÉBENTURES ET ÉMISSIONS DU MATÉRIEL ROULANT

Taux %	Échéance (voir note)		Monnaie payable	Montant en cours au 31 déc. 1955	Transactions en 1955 Augmentation ou diminution	Montant en cours au 31 déc. 1956
4½	1er fév. 1956	Canadian National 25 Year Bonds..	Can-É U-Stlg.	\$ 67,368,000	\$ 67,368,000	
4	1er sept. 1956	Pembroke Southern Bonds.....	Canadienne	150,000	150,000	
2½	1er mars 1957 (a)	Newfoundland Railway Notes....	É.-U.	213,789	142,206	\$ 71,583
4½	1er juil. 1957	Canadian National 30 Year Bonds..	Can-É U	64,136,000		64,136,000
3½	20 juil. 1958	Canadian Northern Debenture Stock.....	Canadienne Sterling	5,315,545 320,961		5,315,545 320,961
5	15 nov. 1958	Dettes envers la province du Nouveau-Brunswick.....	Canadienne	380,023		380,023
3	15 janv. 1959 (b)	Canadian National 20 Year Bonds..	Canadienne	35,000,000		35,000,000
3½	4 mai 1960	Canadian Northern Alberta Debenture Stock.....	Sterling	550,828		550,727
3½	19 mai 1961	Canadian Northern Ontario Debenture Stock.....	Sterling	3,597,518		3,597,518
3	1er janv. 1962	Grand Trunk Pacific Bonds.....	Can-É U-Stlg.	26,465,130		26,465,130
4	1er janv. 1962	Grand Trunk Pacific Bonds.....	Can-É U-Stlg.	7,999,074		7,999,074
2½	1er fév. 1963 (c)	Canadian National 8 Year 1½ Month Bonds.....	Canadienne	250,000,000		250,000,000
3	3 janv. 1966 (d)	Canadian National 17 Year Bonds..	Canadienne	35,000,000		35,000,000
2½	2 janv. 1967 (e)	Canadian National 20 Year Bonds..	Canadienne	50,000,000		50,000,000
2½	15 sept. 1969 (f)	Canadian National 20 Year Bonds..	Canadienne	70,000,000		70,000,000
2½	16 janv. 1971 (g)	Canadian National 21 Year Bonds..	Canadienne	40,000,000		40,000,000
3½	1er fév. 1974 (h)	Canadian National 20 Year Bonds..	Canadienne	200,000,000		200,000,000
2½	15 juil. 1975 (i)	Canadian National 25 Year Bonds..	É.-U.	6,000,000		6,000,000
4½	1er janv. 1980	Grand Trunk Western Bonds.....	Can-É U-Stlg.	400,000		400,000
5	Perpétuelles	Debenture Stocks—divers.....	Sterling	98,706	9,734	88,972
4	Perpétuelles	Debenture Stocks—divers.....	Sterling	73,618	64,639	8,979
2	1er déc. 1957	Émissions du matériel roulant: Séries "R"	Canadienne	1,120,000	560,000	560,000
2½	15 mars 1958	Émissions du matériel roulant: Séries "S"	Canadienne	8,400,000	2,800,000	5,600,000
2½	1er nov. 1958	Émissions du matériel roulant: Séries "T"	Canadienne	6,450,000	2,150,000	4,300,000
2½	15 mars 1960	Émissions du matériel roulant: Séries "U"	Canadienne	9,900,000	2,200,000	7,700,000
2½	15 janv. 1961	Émissions du matériel roulant: Séries "V"	Canadienne	7,425,000	1,350,000	6,075,000
Total des obligations, débentures et émissions du matériel roulant.....				896,364,091	76,794,579	819,569,512
PRÊTS ET DÉBENTURES DE L'ÉTAT						
Loi sur la revision du capital, 1952						
Débenture 1er janv. 1972.....				Canadienne	100,000,000	100,000,000
Chemins de fer du Gouvernement canadien						
Avances pour capital d'exploitation, 1923.....				Canadienne	16,771,981	16,771,981
Lois de finance et de garantie, 1954-1956						
Prêts—immobilisations..... divers.....				Canadienne	7,602,991	66,000,000
Prêts temporaires à Air-Canada.....				Canadienne	8,500,000	11,500,000
Lois de remboursements, 1952 et 1955						
Prêts pour rachat de dettes divers.....				Canadienne	66,569,650	76,720,206
Total des prêts et débentures de l'État.....					199,444,622	154,220,206
Total de la dette à long terme.....					\$1,095,808,713	\$ 77,425,627
						\$1,173,234,340

NOTE:—(a) Rachetable au pair en tout temps

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

(c) Rachetable au pair le ou après le 1er fév. 1961

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

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

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

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

(h) Rachetable au pair le ou après le 1er fév. 1972

(i) Rachetable le ou avant le 14 juin 1958, à 102;

par la suite à différentes primes de remboursement.

PART DES ACTIONNAIRES

GOUVERNEMENT DU CANADA

Capital-actions sans valeur au pair de la Canadian National Railway Company.....	\$ 396,518,135		\$ 396,518,135
Actions privilégiées à 4% de la Canadian National Railway Company.....	815,470,209	\$ 23,132,994	838,603,203
Immobilisations dans les chemins de fer du gouvernement canadien.....	379,914,280	1,235,348	381,149,628
Total, Gouvernement du Canada.....	1,591,902,624	24,368,342	1,616,270,966

CAPITAL-ACTIONS DES COMPAGNIES SUBSIDIAIRES, APPARTENANT AU PUBLIC.....

	4,511,150	2,480	4,508,670
Total de la part des actionnaires.....	\$1,596,413,774	\$ 24,365,862	\$1,620,779,636

TOTAL—DETTE À LONG TERME ET PART DES ACTIONNAIRES.....	\$2,692,222,487	\$101,791,489	\$2,794,013,976
--	-----------------	---------------	-----------------

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU DU NATIONAL-CANADIEN

N° des compagnies	CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT	
1	{ Canadian National Railway Company (ordinaires).....	\$ 396,518,135
	{ Canadian National Railway Company (privilégiées).....	838,603,203
		<u>\$1,235,121,338</u>

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

	Nom de la compagnie émettrice	Appartenant à la compagnie numéro	Capital-actions émis	Appartenant au public
1	CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY.....			(voir ci-dessus)
2	Atlantic and St. Lawrence Railroad Company	1	\$ 6,302,340	\$ 5,840
3	Canadian National Express Company.....	1	1,000,000	
4	Canadian National Hotels, Limited.....	1	28,794,725	
5	Canadian National Railways (France).....	1	1,886,114	
6	The Canadian National Railways Securities Trust.....	1	5 millions d'actions	
7	Canadian National Realities, Limited.....	1	40,000	
8	Canadian National Rolling Stock Limited....	1	50,000	
9	Canadian National Steamship Company, Limited.....	1	15,000	
10	Canadian National Telegraph Company.....	1	525,900	
11	Canadian National Transfer Company.....	1	500,000	
12	Canadian National Transportation, Limited..	1	500	
13	The Canadian Northern Quebec Railway Company.....	1	9,550,000	3,849,200
14	The Central Counties Railway Company.....	1	500,000	12,000
15	The Champlain and St. Lawrence Railroad.. Company.....	1	50,000	
16	The Dalhousie Navigation Company, Limited	1	50,000	
17	The Great North Western Telegraph Compa- ny of Canada.....	1	373,625	6,825
18	The Lake Superior Terminals Company Limited.....	1	500,000	
19	The Minnesota and Manitoba Railroad Com- pany.....	1	400,000	
20	The Minnesota and Ontario Bridge Company.	1	100,000	
21	Montreal and Southern Counties Railway Company.....	1	500,000	140,600
22	Montreal Fruit & Produce Terminal Company. Limited.....	1	500	
23	The Montreal Stock Yards Company.....	1	350,000	
24	The Montreal Warehousing Company.....	1	236,000	4,620
25	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited.....	1	5,000,000	
26	National Terminals of Canada, Limited.....	1	2,500	
27	The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.....	1	925,000	
28	The Oshawa Railway Company.....	1	40,000	
29	Prince George, Limited.....	1	10,000	
30	Prince Rupert, Limited.....	1	10,000	
31	The Quebec and Lake St. John Railway Com- pany.....	1	4,508,300	489,160
32	St. Clair Tunnel Company.....	1	700,000	
33	The Thousand Islands Railway Company....	1	60,000	
34	The United States and Canada Rail Road Company.....	1	219,400	425
35	Vermont and Province Line Railroad Com- pany.....	1	200,000	
36	CENTRAL VERMONT RAILWAY, INC.....	1	10,000,000	
37	The Centmont Corporation.....	36	176,400	
38	Central Vermont Transportation Company...	36	200,000	
39	DULUTH, WINNIPEG AND PACIFIC RAILWAY COM- PANY.....	1	3,100,000	
40	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company.....	39	2,000,000	
41	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Com- pany.....	39	100,000	
42	GRAND TRUNK WESTERN RAILROAD COMPANY (ORDINAIRES).....	1	20,000,000	
42	GRAND TRUNK WESTERN RAILROAD COMPANY (PRIVILÉGIÉES).....	1	25,000,000	
43	Consolidated Land Corporation.....	42	64,000	
44	Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company	42	200,000	
45	Industrial Land Company.....	42	1,000	
			<u>\$4,508,670</u>	

En plus des actions de la Canadian National Railway Company, l'État canadien a investi \$381,149,628 dans les chemins de fer du gouvernement canadien. Ces derniers ont été confiés à la Canadian National Railway Company et font partie de son réseau.

(Page 34 du rapport annuel du N.-C.)

IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES NON CONSOLIDÉES

Compagnies	Pourcentage des actions détenues	Placement au 31 déc. 1955	Transactions en 1956 Augmentation	Placement au 31 déc. 1956
ACTIONS				
The Belt Railway Company of Chicago.....	7.69	\$ 240,000		\$ 240,000
Chicago & Western Indiana Railroad Company	20	1,000,000		1,000,000
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.....	50	1,500,000		1,500,000
Detroit Terminal Railroad Company.....	50	1,000,000		1,000,000
Northern Alberta Railways Company.....	50	6,375,000	\$ 100,000	6,475,000
The Public Markets, Limited.....	50	575,000		575,000
Railway Express Agency, Inc.....	0.6	600		600
The Shawinigan Falls Terminal Railway Com- pany.....	50	62,500		62,500
The Toledo Terminal Railroad Company.....	9.68	387,200		387,200
The Toronto Terminals Railway Company....	50	250,000		250,000
Trans-Canada Air Lines.....	100	5,000,000		5,000,000
Vancouver Hotel Company Limited.....	50	75,000		75,000
Total des actions.....		\$16,465,300	\$ 100,000	\$16,565,300
OBLIGATIONS				
Northern Alberta Railways Co. 1st Mortgage Bonds.....	50	\$12,567,590	\$ 300,000	\$12,867,590
The Toronto Terminals Railway Co. 1st Mort- gage Bonds.....	50	12,455,000		12,455,000
Trans-Canada Air Lines Debenture.....	100	20,000,000		20,000,000
Total des obligations.....		\$45,022,590	\$ 300,000	\$45,322,590
AVANCES				
The Belt Railway Company of Chicago.....		\$ 40,679	\$ 8,292	\$ 48,971
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....		4,617,588	327,435	4,945,023
Railway Express Agency, Inc.....		173,493		173,493
Trans-Canada Air Lines.....		13,500,000	6,500,000	20,000,000
Total des avances.....		\$18,331,760	\$ 6,835,727	\$25,167,487
Total.....		\$79,819,560	\$ 7,235,727	\$87,055,287

SOURCE ET AFFECTATION DES FONDS EN 1956

SOURCE DES FONDS				
Excédent pour l'année.....				\$ 26,076,951
Augmentation de la dépréciation consignée				
Disponible pour dépréciation.....			\$ 63,851,072	
Moins réduction pour retraits.....			24,190,938	
				39,660,134
Dette à long terme				
Augmentation des prêts de l'État.....			154,220,206	
Moins diminution des obligations, débetures et émissions du maté- riel roulant.....			76,794,579	
				77,425,627
Part de l'actionnaire—Gouvernement du Canada				
Émission d'actions privilégiées (4%) de la Canadian National Rail- way Company.....			23,132,994	
Capital additionnel placé dans les chemins de fer du Gouvernement canadien.....			1,235,348	24,368,342
Diminution du capital d'exploitation.....				24,840,542
Autres.....				3,024,318
				\$195,395,914
AFFECTATION DES FONDS				
Dividende payable à l'État.....				\$ 26,076,951
Immobilisations				
Additions.....			203,300,070	
Moins retraits.....			41,716,455	
				161,583,615
Déboursé de l'État pour les chemins de fer du Gouvernement cana- dien.....			1,235,348	162,818,963
Avances à Air-Canada.....				6,500,000
				\$195,395,914

MATÉRIEL ROULANT MIS EN SERVICE EN 1956

LOCOMOTIVES DIESEL-ÉLECTRIQUES

3	locomotives de manœuvre sur ligne de 400 c.v.	1
6	locomotives de manœuvre sur ligne de 875 c.v.	7
14	locomotives de manœuvre sur ligne de 1000 c.v.	—
98	locomotives de manœuvre sur ligne de 1200 c.v.	8
22	locomotives de manœuvre sur ligne de 1600 c.v.	—
83	locomotives de manœuvre sur ligne de 1750 c.v.	—
15	locomotives de manœuvre sur ligne de 1800 c.v.	—
5	locomotives à double fin de 1750 c.v.	—
8	locomotives de manœuvre de 900 c.v.	—
59	locomotives de manœuvre de 1000 c.v.	—
11	locomotives de manœuvre de 1200 c.v.	—

324

VOITURES À VOYAGEURS

1	autorail Budd
7	wagons-chaudières à vapeur

WAGONS À MARCHANDISES

25	wagons transporteurs d'automobiles de 50 tonnes
3,628	wagons fermés de 50 tonnes
100	wagons plates-formes de 50 tonnes
406	wagons-trémies de 70 tonnes
300	wagons-gondoles de 70 tonnes
201	wagons frigorifiques de 50 tonnes
25	wagons frigorifiques de 30 tonnes

4,685

MATÉRIEL DE SERVICE

1	grue à locomotives diesel de 30 tonnes
1	grue dépanneuse de locomotives diesel de 250 tonnes
1	grue dépanneuse de locomotives diesel de 60 tonnes
1	grue Burro de 12 tonnes
8	épandeurs Jordan
1	charrue à neige
1	wagon de pesage
1	wagon à bascule de 50 tonnes et de 30 verges cubes
16	unités diverses construites avec du matériel récupéré dans nos ateliers
1	wagon-pension—d'occasion

32

INVENTAIRE DU MATÉRIEL ROULANT

LOCOMOTIVES	Au 1 ^{er} janv. 1956	Mis en service	Réformés	Remodelage		au 31 déc. 1956	Comman- des au 31 déc. 1956
				Ajoutés	Réformés		
A vapeur—grande ligne.....	1,522		142			1,380	
A vapeur—manœuvre.....	373		48			325	
Électriques.....	33					33	
Diesel-électriques—							
grande ligne, marchandises..	175		2			173	
grande ligne, voyageurs.....	52					52	36
manœuvre sur ligne.....	242	241				483	218
manœuvre sur ligne, voya- geurs.....	8	5				13	21
manœuvre.....	306	78				384	47
Total.....	2,711	324	192			2,843	322
MATÉRIEL POUR MARCHANDISES							
Wagons à marchandises fermés	77,200	3,653	1,260		493	79,100	4,265
Wagons plates-formes.....	6,291	100	59		30	6,302	250
Wagons à bestiaux.....	2,876		80			2,796	
Wagons-trémis.....	6,124	406	201			6,329	244
Wagons-gondoles.....	11,766	300	164		3	11,899	200
Wagons à minerai.....	1,388		17		2	1,369	400
Wagons à ballast.....	2,190		13			2,177	450
Wagons-citernes.....	25					25	
Wagons frigorifiques.....	4,855	226	13		21	5,407	200
Cambuses.....	1,784		53		71	1,802	10
Autres wagons, service des marchandises.....					1	1	
Total.....	114,499	4,685	1,860	72	549	116,847	6,019

INVENTAIRE DU MATÉRIEL ROULANT—(Fin)

	Au 1 ^{er} janv. 1956	Mis en service	Réformés	Remodelage		Au 31 déc. 1956	Comman- dés au 31 déc. 1956
				Ajoutés	Réformés		
MATÉRIEL POUR VOYAGEURS							
Voitures ordinaires.....	1,118		84		2	1,032	2
Voitures combinées.....	233		5	16		244	
Wagons-restaurants.....	104				1	103	6
Voitures de colons.....	99		4		22	73	
Wagons-salons.....	77					77	
Wagons-cafés.....	19					19	
Wagons-lits.....	460				4	456	
Wagons-touristes.....	37				2	35	
Wagons à bagages et à messageries.....	1,370		23	1		1,348	72
Wagons-poste.....	57					57	
Automotrices.....	47	1	5		2	41	9
Autres voitures, service des voyageurs.....	80	7	6		1	80	
Total.....	3,701	8	127	17	34	3,565	89
MATÉRIEL DE SERVICE							
Wagons au service de la Compagnie.....	9,161	32	320	494		9,367	139
MATÉRIEL FLOTTANT							
Transbordeurs de wagons.....	8					8	
Barges.....	6					6	
Steamers.....	13	2				15	
Remorqueurs.....	5					5	
De service.....	2					2	
Total.....	34	2				36	

(Page 36 du rapport annuel du N.-C.)

ÉTAT STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DU RAIL

	1956	1955
TRAINS-MILLES		
Service des marchandises.....	47,944,638	43,128,824
Service des voyageurs.....	24,268,051	23,559,606
Service des travaux.....	2,377,562	2,036,573
Total des trains-milles.....	74,590,251	68,725,003
LOCOMOTIVES-MILLES		
Service des marchandises.....	50,322,972	45,212,159
Service des voyageurs.....	23,632,672	23,418,612
Manceuvre des trains—marchandises.....	3,722,002	3,569,167
—voyageurs.....	120,059	114,310
Manceuvre en gares —marchandises.....	18,979,856	17,234,617
—voyageurs.....	1,805,446	1,791,016
Service des travaux.....	2,463,917	2,081,240
Total des locomotives-milles.....	101,046,924	93,421,121
WAGONS-MILLES		
Service des marchandises:		
Wagons chargés.....	1,417,709,588	1,267,764,373
Wagons vides.....	711,181,806	623,226,168
Voitures ordinaires et combinées.....	5,206,310	5,315,029
Autres.....	10,436,049	11,003,436
Cambuses.....	48,270,164	43,340,052
	2,192,803,917	1,950,649,958
Service des voyageurs:		
Wagons chargés.....	879,553	662,094
Wagons vides.....	54,245	105,029
Voitures ordinaires et combinées.....	54,977,530	52,947,710
Wagons-lits, salons et observatoires.....	57,654,261	57,100,362
Wagons-restaurants.....	9,090,836	9,010,964
Automotrices.....	1,916,297	1,264,116
Autres (fourgons, wagons-messageries, etc.).....	92,501,172	87,441,875
	217,073,894	208,532,150
Service des travaux.....	4,810,716	4,058,029
Total des wagons-milles.....	2,414,688,527	2,163,240,137
LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES.....	24,270.56	24,231.19

ÉTAT STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DU RAIL—(Fin)

	1956	1955
TRAFIC—MARCHANDISES		
Tonnes transportées—marchandises productives.....	99,033,731	87,606,859
Tonnes transportées un mille—marchandises productives.....	41,935,388,811	35,677,183,245
Recette par tonne.....	\$ 6,18746	\$ 6,15281
Recette par tonne-mille.....	\$ 0,01461	\$ 0,01511
Charge moyenne.....	423,45	407,24
Tonnes-mille—marchandises productives par mille de voie.....	1,721,343	1,466,853
Tonnes-milles—toutes les marchandises par mille de voie.....	1,823,510	1,544,752
Tonnes-milles brutes des wagons, de leur contenu et des cambuses...	95,956,149,254	83,490,960,359
Tonnes-milles nettes de marchandises (productives et improductives)	44,257,605,305	37,341,169,271
Trains-heures, service des marchandises.....	2,731,949	2,458,225
Tonne-milles brutes par heures de train de marchandises.....	34,742	33,597
Vitesse moyenne des trains de marchandises (milles à l'heure).....	17,5	17,5
Charge brute moyenne—train de marchandises (tonnes).....	1,980	1,915
Milles de locomotive à vapeur par jour utilisable (non compris les remisées).....	122	115
Milles d'unité diesel par jour utilisable (non compris les remisées)...	251	269
TRAFIC—VOYAGEURS		
Voyageurs transportés.....	15,989,368	16,811,280
Voyageurs transportés un mille.....	1,500,929,719	1,463,653,329
Recette par voyageur.....	\$ 2,86712	\$ 2,61313
Parcours moyen d'un voyageur (en milles).....	93,87	87,06
Recette par voyage-mille.....	\$ 0,03054	\$ 0,03001
Voyageur-mille par mille de voie.....	61,842	60,404
Pourcentage de ponctualité des principaux trains de voyageurs.....	64,3	68,5
Milles de locomotive à vapeur par jour utilisable (non compris les remisées).....	200	194
Milles d'unité diesel par jour utilisable (non compris les remisées)....	538	535
REVENU NET DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER		
Recette brute par mille de voie.....	\$ 31,923	\$ 28,190
Frais bruts par mille de voie.....	\$ 29,995	\$ 26,675
Revenu net de l'exploitation par mille de voie.....	\$ 1,928	\$ 1,515

(Page 37 du rapport annuel du N.-C.)

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE

	Année	Augmentation
	1956	ou diminution %
	Tonnes	
PRODUITS AGRICOLES		
Blé.....	7,773,351	52.97
Mais.....	517,605	.81
Avoine.....	924,710	9.18
Orge.....	1,710,745	18.08
Seigle.....	158,957	52.76
Graine de lin.....	257,973	14.74
Grains, N.D.....	121,697	12.87
Farine de blé.....	638,721	26.47
Céréales alimentaires.....	296,308	.33
Produits de mouture, N.D.....	2,854,302	33.96
Foin et paille.....	58,860	18.37
Coton: brut, bourre, blousse, etc.....	85,233	6.87
Pommes fraîches ou congelées.....	47,972	12.01
Oranges, citrons, etc.....	157,997	5.06
Fruits, frais ou congelés, N.D.....	201,242	.87
Pommes de terre.....	423,272	12.45
Légumes, frais ou congelés, N.D.....	288,493	.77
Betteraves à sucre.....	127,001	11.16
Autres.....	1,008,994	29.81
Total.....	17,653,433	28.07
INDUSTRIE ANIMALE		
Bestiaux.....	191,731	8.65
Porcs.....	117,184	3.37
Animaux et volailles vivantes, N.D.....	26,546	19.78
Viandes, fraîches, congelées ou fumées, et volailles habillées.....	166,433	10.73
Conserves (comestibles), N.D.....	96,080	10.05
Beurre, fromage et œufs.....	62,972	.77
Laine.....	19,583	4.52
Peaux.....	70,008	17.32
Poisson.....	72,484	.33
Autres.....	136,190	3.69
Total.....	959,211	1.07

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE—(Fin)

	Année 1956	Augmentation ou diminution %
PRODUITS MINIERS		
	Tonnes	%
Charbon anthracite.....	1,586,250	.41
Houille grasse.....	11,516,969	15.57
Coke.....	924,753	4.79
Minerais de fer et concentrés.....	4,675,824	67.71
Minerais de cuivre et concentrés.....	293,267	5.72
Minerais de nickel-cuivre et concentrés.....	1,124,035	93.16
Minerais de bauxite (aluminium) et concentrés.....	553,060	16.09
Autres minerais et concentrés.....	2,132,341	15.74
Sable et gravier.....	3,285,291	11.72
Pierre concassée, brisée, moulue.....	3,122,017	22.04
Pierre de grosses dimensions (taillées ou non).....	65,075	4.30
Amiante simplement concassé.....	429,751	.08
Gypse naturel.....	1,512,381	24.02
Pétrole brut.....	681,027	14.64
Asphalte.....	381,579	10.65
Sel.....	671,122	9.67
Autres.....	5,053,415	12.14
Total.....	38,008,157	14.30
Abréviation—N.D.: non dénommé.		
PRODUITS FORESTIERS		
Billes, poteaux, perches, pilotis, traverses.....	979,099	2.82
Bois de chauffage.....	58,533	9.67
Bois à pâte.....	5,282,416	21.47
Bois de sciage, de construction, etc.....	4,678,522	3.65
Contre-plaqué.....	387,514	13.86
Autres.....	247,222	19.72
Total.....	11,633,306	8.03
PRODUITS MANUFACTURÉS ET DIVERS		
Essence.....	2,455,583	4.19
Huile de chauffage, y compris pour diesels.....	1,931,991	13.98
Produits du pétrole et du charbon, N.D.....	824,790	10.31
Caoutchouc: naturel ou synthétique.....	112,498	3.96
Fer et acier: en loupe, lingot ou gueuse.....	745,231	18.20
Fer et acier: en barre, tuyau, feuille ou de construction.....	1,747,691	35.26
Fer et acier: moulé et forgé.....	42,662	63.26
Rails et boulons.....	91,747	107.65
Ferraille.....	1,422,999	11.81
Aluminium en barre, lingot, etc.....	402,495	11.40
Mattes.....	181,926	8.41
Cuivre: en barre, lingot, etc.....	322,450	12.39
Nickel: en barre, lingot, etc.....	36,387	41.27
Autres métaux et alliages.....	179,767	4.84
Machinerie agricole, tracteurs et accessoires.....	148,345	9.80
Automobiles de maître ou camions, et accessoires.....	2,121,410	16.79
Machinerie et pièces (non de bureaux ou de maisons), N.D.....	421,829	29.68
Fertilisants, N.D.....	912,412	3.74
Acides et produits chimiques, N.D.....	1,160,153	5.82
Ciment.....	1,542,790	16.50
Brique, tuile et pierre artificielle.....	425,608	17.34
Chaux et plâtre.....	480,589	2.85
Tuyaux d'égout et tuiles à drainage (non métalliques).....	65,394	18.08
Pâtes de bois.....	1,669,927	8.17
Papier à journal.....	2,470,492	8.04
Papier d'imprimerie et d'emballage.....	437,265	23.13
Papier (à l'exclusion du papier de construction ou de rebut), N.D.....	203,518	8.52
Carton-papier, carton-pâte et planches murales.....	935,416	3.51
Papier de couverture, papier isolant, N.D.....	234,988	17.89
Mobilier: maisons, bureaux ou magasins.....	62,190	10.92
Sucre.....	251,629	1.78
Boissons.....	399,405	.98
Conserves, N.D.....	772,398	10.58
Soufre naturel ou synthétique.....	107,350	7.38
Verre, verrerie et poterie.....	110,833	1.53
Papier de rebut et chiffons.....	271,618	7.15
Autres produits manufacturés et divers.....	3,797,787	2.87
Total.....	29,501,463	7.21
Tous les lots brisés.....	1,278,161	2.72
Grand total.....	99,033,731	13.04

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1956

	Possédées	Louées	Droit de passage	Total
Première voie principale au Canada.....	22,168	190	194	22,552
Première voie principale aux États-Unis.....	1,446	182	123	1,751
Total.....	23,614	372	317	23,403
Autre voie principale.....	1,198	9	83	1,290
Éperons, voies d'évitement et voies de gares....	6,663	124	1,535	8,322
Grand total.....	31,475	505	1,935	33,915

(Page 38 du rapport annuel du N.-C.)

HISTOIRE SYNOPTIQUE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA EN 25 ANS

Année	Recettes d'expl.	Frais d'expl.	Recette nette d'expl.	Impôts locations et autres revenus	Disponible pour charges fixes et dividendes	Charges fixes	Excédent ou déficit	Tonnes-milles payantes	Revenu des marchandises par tonne-mille	Milles-voyageurs payants	Revenu, voyageur-mille	Nombre d'employés en moyenne	Salaire horaire moyen d'un employé
	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Millions)	c	(Millions)	c		\$
1932	\$161,104	\$ 155,208	\$ 5,896	\$ 7,047	\$ 1,151	\$59,690	\$60,841	12,818	.942	686	2,515	80,287	.608
1933	148,520	142,813	5,707	5,755	48	58,907	58,955	11,550	.972	665	2,261	74,107	.583
1934	164,902	151,936	12,966	3,152	9,814	58,222	48,408	12,950	.974	723	2,259	78,532	.563
1935	173,184	158,926	14,258	4,787	9,471	56,893	47,422	13,509	.990	770	2,162	79,044	.590
1936	186,611	171,478	15,133	6,264	8,869	52,172	43,303	14,814	.982	831	2,048	83,506	.590
1937	198,397	180,789	17,608	6,684	10,924	53,270	42,346	15,165	1.014	953	1,987	84,363	.613
1938	182,242	176,175	6,067	6,929	892	53,452	64,314	14,505	.964	892	2,030	79,940	.653
1939	203,820	182,966	20,854	7,461	13,393	53,488	40,095	17,084	.938	875	2,035	81,672	.652
1940	247,527	202,520	45,007	8,667	36,340	53,305	16,965	21,532	.904	1,125	1,929	86,366	.750
1941	304,377	237,769	66,608	9,430	57,178	53,162	4,016	27,200	.881	1,762	1,810	95,362	.682
1942	375,655	288,999	86,656	9,923	76,733	51,670	25,063	31,729	.909	2,708	1,784	100,651	.730
1943	440,616	324,476	116,140	28,311	87,829	52,190	35,639	36,327	.894	3,619	1,848	106,893	.763
1944	441,147	362,547	78,600	5,099	73,501	50,474	23,027	35,016	.893	3,697	1,888	108,278	.827
1945	433,773	355,294	78,479	4,713	73,766	49,010	24,756	34,600	.915	3,338	1,953	110,591	.832
1946	400,586	357,237	43,349	5,626	37,723	46,685	8,962	30,812	.975	2,289	2,190	109,809	.898
1947	438,198	397,123	41,075	11,034	30,041	45,926	15,885	32,945	1.040	1,845	2,332	112,801	.927
1948	491,270	464,740	26,530	13,721	12,809	46,342	33,533	32,943	1.195	1,755	2,368	115,395	1.064
1949	500,723	478,501	22,222	15,633	6,589	48,632	42,043	30,922	1.276	1,621	2,671	116,057	1.104
1950	553,831	493,997	59,834	15,673	44,161	47,422	3,261	31,988	1.394	1,408	2,834	116,347	1.133
1951	624,834	580,150	44,684	11,539	33,145	48,177	15,052	36,435	1.369	1,611	2,947	124,608	1.294
1952	675,219	634,853	40,366	14,809	25,557	25,415	142	38,430	1.397	1,635	2,964	131,297	1.425
1953	696,622	650,049	37,573	7,953	29,620	29,376	244	36,678	1.509	1,539	2,984	130,109	1.525
1954	640,637	626,465	14,172	10,403	3,769	32,527	28,758	32,882	1.529	1,472	2,973	122,237	1.550
1955	683,089	629,013	54,076	10,354	43,722	33,004	10,718	35,677	1.511	1,464	3,001	119,430	1.560
1956	774,801	703,304	71,497	13,637	57,860	31,783	26,077	41,935	1.461	1,501	3,054	126,839	1.645

(Page 39 du rapport annuel du N.-C.)

M. GORDON: Monsieur le président, j'ai inclus les états financiers et statistiques. Je ne crois pas devoir expliquer individuellement les deux modifications importantes qui apparaissent au bilan. Un redressement important a été apporté aux immobilisations ainsi qu'aux réserves pour dépréciation par suite de l'adoption le 1^{er} janvier 1956 de la nouvelle classification uniforme des comptes. Ce redressement est décrit dans les "Notes relatives aux états financiers consolidés" à la page 28, où on trouve une mention spéciale à ce sujet.

Je désire également ajouter que si on compare le présent bilan à celui de l'an dernier, on constate qu'antérieurement le bilan comprenait un Fonds fiduciaire de pension s'élevant l'an dernier à 128 millions de dollars. A toutes fins pratiques, cependant, il s'agissait d'un fonds fiduciaire non reconnu juridiquement. Nous avons décidé en 1956 qu'il serait plus réaliste d'accorder à ce fonds le statut juridique d'un fonds permanent, ce qui a été fait. Cette mesure, décrite à la note 5 des états financiers consolidés, enlève également ce fonds du bilan du réseau.

A mon avis, si on parcourt les autres états, on constate qu'ils s'expliquent d'eux-mêmes, et si vous le permettez, nous les étudierons plus tard. Je vous signale en particulier les renseignements indiqués à la page 30 du rapport. On a tenu compte d'une proposition faite l'an dernier par M. Fulton, à savoir de grouper les divers postes de recettes selon le genre de service, en comprenant par exemple dans le transport des voyageurs les recettes provenant des wagons-lits et des wagons-salons. Nous avons adopté cette proposition, étant d'avis qu'elle décrit mieux la situation; je crois que vous en jugerez les résultats très satisfaisants. Je ne crois pas devoir mentionner ici d'autres détails... à mon avis ils s'expliquent d'eux-mêmes, et avec votre permission, monsieur le président, je demanderais au Comité qu'ils soient insérés au compte rendu de la façon usuelle.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Gordon.

Les tableaux ont été inclus dans le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année se terminant le 31 décembre 1956.

Revenons donc à la première partie du rapport, soit à la page 5, où se trouve l'introduction à l'état financier de la société.

A-t-on des questions à poser relativement à la page 5, soit la première page du rapport annuel?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, puis-je poser une question ayant trait à la page 4?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Hamilton.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quel emploi occupe M. Griffith, le nouveau membre du conseil d'administration?

M. GORDON: M. James Raymond Griffith, nommé le 19 décembre 1956, était le président de la Fraternité des cheminots d'Amérique. Il a démissionné de ce poste et est maintenant à sa retraite.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il siège donc au conseil d'administration en qualité de représentant des travailleurs?

M. GORDON: En effet, il a évidemment été nommé par décret du conseil sur la recommandation du ministre des Transports.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, M. Gordon possède-t-il des statistiques comparatives à l'égard des recettes du Pacifique-Canadien ou des sociétés ferroviaires américaines appartenant à la catégorie (I) contre celles du National-Canadien, pour l'année qui fait l'objet de notre étude? En particulier, pourrait-il nous donner le pourcentage de leur augmentation ou de leur diminution?

M. GORDON: Pour répondre en détail à cette question, il faudrait peut-être apporter de nombreux renseignements, si vous désirez comparer les statistiques de 1956...

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il s'agirait peut-être d'indiquer l'augmentation des recettes du service des marchandises et de celui des voyageurs, ainsi que les modifications apportées aux statistiques qui n'ont pas trait à l'exploitation.

M. GORDON: Le tableau que voici indique que les recettes globales d'exploitation du National-Canadien ont augmenté de 12.4 p. 100 pendant l'année; celles du Pacifique-Canadien ont augmenté de 12.7 p. 100, et celles du groupe de sociétés ferroviaires américaines, désignées habituellement comme des chemins de fer de la catégorie (I), ont augmenté de 4.4 p. 100. Je ne puis vous fournir ces chiffres en dollars, mais je crois que ces pourcentages donnent une meilleure idée de la situation.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En effet, ils sont plus intéressants; avez-vous également le revenu net d'exploitation?

M. GORDON: Oui: selon le même barème, on voit que les dépenses globales d'exploitation du National-Canadien ont augmenté de 10.7 p. 100, celles du Pacifique-Canadien de 12 p. 100, et celles des sociétés ferroviaires américaines de la catégorie (I) de 6.1 p. 100.

M. HAHN: Monsieur Gordon, en ce qui a trait aux sociétés ferroviaires américaines de la catégorie (I), les dépenses sont-elles en proportion du volume du trafic-marchandises ou du trafic-voyageurs?

M. GORDON: Je m'excuse, monsieur Hahn, mais je n'ai pas compris vos premiers mots.

M. HAHN: En ce qui a trait aux sociétés ferroviaires américaines de la catégorie (I), les comparez-vous aux nôtres quant au transport des marchandises ou quant au genre de wagons qu'elles utilisent? Je ne saisis pas très bien ce point.

M. GORDON: Le groupe des sociétés ferroviaires américaines désigné par la catégorie (I) représente celles dont le trafic dépasse annuellement 1 million de dollars, c'est-à-dire celles dont le revenu annuel dépasse 1 million de dollars; en réalité, il s'agit d'un groupe qui en englobe un grand nombre.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, il semble ressortir de cette statistique que le National-Canadien a mieux réussi cette année, comparativement aux deux autres sociétés ferroviaires, à diminuer ses dépenses relativement aux demandes auxquelles il devait répondre.

M. GORDON: Permettez-moi de signaler que les chemins de fer Nationaux du Canada sont particulièrement sensibles à une montée en flèche du volume... lorsqu'il dépasse un certain chiffre, il se produit une augmentation très rapide, et la diminution est beaucoup plus accentuée si ce volume n'est pas atteint. Par conséquent, les résultats seront toujours relativement meilleurs plus nous pourrons utiliser la pleine capacité de nos ressources. M. Armstrong me signale que le poste "dépréciation par l'usage" sous-entend un point d'ordre technique, vu que le Pacifique-Canadien fonde son taux de dépréciation sur la dépréciation par l'usage, ce qui augmente ses frais d'exploitation à mesure que le trafic s'accroît. En d'autres termes, cette société calcule l'augmentation de la dépréciation d'après le volume, contrairement à nous, qui la calculons strictement en raison de la durée.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Les sociétés ferroviaires américaines de la catégorie (I) suivent-elles la même méthode?

M. GORDON: Toutes calculent d'après la durée.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il me semble, monsieur le président, à la suite de ces explications, que le National-Canadien a réalisé une exploitation profitable au cours de l'année, et que c'eût été la moindre des choses de pouvoir le signaler.

M. GORDON: Ma modestie foncière me défendait d'insister sur ce point; cependant, je dois certainement affirmer, au nom de la société, que cette année a été prospère, et que les méthodes économiques mises en vigueur au cours des quatre ou cinq dernières années commencent à porter des fruits. Nous avons consacré de l'argent à des projets qui rapportent des bénéfices appréciables relativement aux capitaux engagés, et nous commençons à avoir des résultats tangibles à cet égard.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quel serait le pourcentage du Pacifique-Canadien s'il calculait la dépréciation strictement d'après la durée?

M. GORDON: On ne peut indiquer celui de cette année, vu que cette société n'a pas encore publié son rapport annuel; seuls les chiffres relatifs à l'exploitation ont été publiés, et non les renseignements statistiques. La réunion de ses actionnaires a-t-elle eu lieu? Pas encore, mais elle doit se tenir prochainement. La société publiera ensuite son rapport, et nous pourrons alors faire les comparaisons dont vous parlez.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Peut-on expliquer la différence considérable qui existe entre les chiffres relatifs aux sociétés ferroviaires américaines et les nôtres, tant sous le rapport des recettes que des dépenses? Permettez-moi de préciser ma question ainsi: se peut-il que ces sociétés aient davantage le sens des affaires, ou en d'autres termes, qu'elles puissent augmenter les taux à un plus proche niveau de l'augmentation réelle des dépenses?

M. GORDON: Non. A mon avis, vous changez de sujet. L'explication, à mon sens, est que ce point se rattache à un vaste problème à l'étude de nos jours dans le pays, à savoir que jusqu'ici le Canada a connu un développement économique beaucoup plus considérable que les États-Unis.

Le Canada s'est développé de plus en plus, et a voulu faire davantage; les résultats se manifestent dans les statistiques ferroviaires. Eu égard à la situation économique en général, le Canada exploite un trafic plus considérable comparativement aux États-Unis. C'est là un des nombreux sujets d'analyse qui ressortent lorsqu'on compare l'économie américaine à l'économie canadienne. Notre développement est relativement plus considérable.

M. CARTER: Vu votre déficit des années antérieures, vous n'avez pas à payer d'impôt sur le revenu cette année. Si tel avait été le cas, quel aurait été le pourcentage de la diminution de votre excédent?

M. GORDON: Environ 47 p. 100.

M. CARTER: Environ 11 à 12 millions de dollars?

M. GORDON: C'est Exact. Remarquez bien, cependant, que cette disposition n'atteint pas uniquement le National-Canadien. La même règle s'applique à toute industrie ou à toute société qui subit des pertes, et on peut reporter le redressement à l'année suivante ou à l'année précédente, selon le cas.

M. CARTER: Pourquoi alors calculer l'impôt sur le revenu lorsque votre excédent va à la trésorerie de l'État?

M. GORDON: Parce que nous voulons présenter un rapport ordinaire de gestion, en vue de démontrer exactement au public canadien où en sont les affaires du National-Canadien, exploité comme une entreprise commerciale véritable. En vertu de la loi, nous sommes imposables comme toute autre société, contrairement à la situation qui existait il y a quelques années. Je mentionne ce point en particulier, parce qu'il a accompagné les modifications relatives au capital qui ont été apportées il y a environ cinq ans.

M. CARTER: Dans les Maritimes, où on trouve que les tarifs-marchandises sont quelque peu élevés, on est d'avis que cet excédent de 26 millions que vous accusez diffère dans une certaine mesure d'un excédent accusé par une autre société.

M. GORDON: Au sujet de cet excédent de 26 millions, je vous ferai remarquer qu'il sert à payer les dividendes. Au cours de l'année, nous avons vendu des actions privilégiées au gouvernement pour lesquelles nous devons payer 4 p. 100 d'intérêt. Une société ordinaire qui doit s'amasser des fonds par la vente d'actions sur le marché peut se compter bien chanceuse de vendre des titres de rang inférieur à un intérêt de seulement 4 p. 100. Même si les actions privilégiées ne doivent porter intérêt qu'à 4 p. 100, nous n'avons payé l'an dernier que 3.1 p. 100 pour les actions privilégiées acquises par le gouvernement.

M. CARTER: Je croyais qu'on pourrait argumenter à cause de cet excédent que l'augmentation des tarifs-marchandises n'était pas justifiée.

M. GORDON: Non, je ne serais pas de cet avis. Je soutiendrais le contraire sans aucune difficulté. Si je m'adressais à une personne ou à un groupe raisonnables, et j'insiste sur le mot "raisonnables", je pourrais prouver que les tarifs-marchandises étaient trop bas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous ne laissez pas entendre, j'espère, que les personnes ici présentes ne sont pas raisonnables.

M. CARTER: Il y a certainement plusieurs personnes raisonnables qui habitent les Maritimes!

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Payez-vous en réalité cet intérêt de 3.1 p. 100 à l'égard des actions vendues au gouvernement?

M. GORDON: Oui, comme dividende.

M. KNIGHT: Ne pourriez-vous pas conserver vos bénéfices en vue de les utiliser dans l'avenir?

M. GORDON: Non. Une société ordinaire ne déclare pas un dividende à moins d'avoir l'argent nécessaire pour le payer. Tout dépend du genre de financement. Si une société ordinaire avait vendu des actions privilégiées comportant des dividendes selon un intérêt de 4 p. 100, elle les paierait certainement si elle le pouvait. Si une société ne paie pas ses dividendes, c'est très grave pour les actionnaires.

M. KNIGHT: Ne serait-il pas préférable de les conserver pour les utiliser dans l'avenir au lieu de les payer au gouvernement et d'être obligé d'obtenir d'autres fonds l'année suivante?

M. GORDON: On pourrait l'admettre, mais la loi le défend. Je pourrais certainement admettre une proposition voulant que les bénéfices soient conservés en vue de liquider une dette. Je dois d'autre part ajouter que le gouvernement a acheté chaque année, en vertu de la loi, des actions privilégiées équivalant à 3 p. 100 de notre revenu brut. Le gouvernement achète donc automatiquement chaque année un certain nombre d'actions privilégiées du chemin de fer. A la fin de l'année, l'excédent calculé devient un dividende payé à l'égard des actions privilégiées émises. En 1954, rien n'a été payé. En 1953, le dividende payé a été tellement minime qu'il faudrait un microscope pour l'apercevoir. Il est plus élevé cette année, soit 3.1 p. 100.

Comme je l'ai signalé dans le rapport, si l'on prend la moyenne d'une période quinquennale... et j'ai ajouté cette période quinquennale parce qu'au cours de l'examen du nouvel apport de capitaux j'ai déclaré qu'en tenant compte des bonnes et des mauvaises années, un nouvel apport de capitaux permettrait au National-Canadien de s'établir solidement. Nous y sommes arrivés avec un revenu moyen de 1.7 million produisant un faible dividende, et non ce qui pourrait être considéré comme un dividende normal.

M. KNIGHT: Je souhaite voir le jour où la société ferroviaire deviendra indépendante pour défrayer son exploitation à même ses propres fonds.

M. GORDON: C'est ce que je souhaite également!

M. KNIGHT: Si on applique ce programme, on n'y arrivera jamais.

M. GORDON: Permettez-moi de vous rappeler que pour que la société ferroviaire devienne indépendante, il faut certainement qu'elle puisse payer l'intérêt qui a cours sur le marché à l'égard des sommes qu'elle amasse en placement de capitaux.

A l'égard des prêts sur l'obligation, nous bénéficions d'une garantie gouvernementale sur ces dernières, mais nous payons le plein taux d'intérêt du marché sur ces obligations garanties, ce qui est raisonnable et juste. Nous sommes en mesure de vendre nos obligations à cause de cette garantie gouvernementale, mais je doute que nous puissions amasser ces sommes en nous fondant sur nos gains. En ce qui a trait aux titres de rang inférieur, le National-Canadien, pour réussir, doit pouvoir réaliser suffisamment de bénéfices pour payer le dividende du marché qu'une autre société devrait payer si elle recrutait ce genre de capitaux sur le marché. Mais nous ne sommes pas dans cette situation, et je ne la prévois pas pour l'instant.

M. HAHN: Cela dépend du nombre d'actions privilégiées que vous avez vendues au gouvernement. Le National-Canadien lui vend-il uniquement des actions privilégiées, ou procède-t-il autrement?

M. GORDON: Le bilan vous l'indiquerait. Je pourrai vous répondre plus précisément quand j'aurai sous les yeux votre budget pour immobilisations.

M. HAHN: Nous pourrions peut-être attendre jusqu'alors.

M. GORDON: Oui, j'y reviendrai lors de l'examen du budget.

M. HAHN: J'ai une question à poser à l'égard du paragraphe 2.

Le PRÉSIDENT: Nous étudions les paragraphes 1 à 3 à la page 5.

M. HAHN: Au paragraphe 2, on constate que le déficit de 1954 s'était élevé à 28.8 millions de dollars. Nous accusons cette année un profit de 26.1 millions.

M. GORDON: C'est exact.

M. HAHN: Il doit y avoir un stade où on peut accuser un profit. Vous avez laissé entendre antérieurement que les bénéfices commenceront à s'accumuler une fois que ce point d'efficacité sera atteint.

M. GORDON: Oui.

M. HAHN: Quand pouvons-nous prévoir cet état de choses?

M. GORDON: Il est difficile de le préciser. Je l'ignore. Tout dépend de la productivité de la société ferroviaire, j'ignore ce que représenterait son maximum.

M. HAHN: Vous déclarez dans votre rapport qu'on a subi des pertes sur les lignes de transport des voyageurs, mais qu'on réalise des bénéfices sur celles du transport des marchandises.

M. GORDON: C'est exact.

M. HAHN: Subira-t-on d'autres pertes en augmentant le trafic des voyageurs?

M. GORDON: Tout dépend de la nature du service. Un volume plus élevé sur les trains de voyageurs de notre ligne principale réduira les pertes, sans aucun doute.

M. HAHN: Qu'en est-il des lignes secondaires?

M. GORDON: Il est difficile de le préciser. Quant aux services de banlieue, par exemple, qui représentent 37 p. 100 du trafic-voyageurs, il faut répondre négativement. Je ne vois pas comment, dans les circonstances, on pourrait

en retirer des bénéfiques, vu que ces services sont offert aux heures d'affluence, et qu'il n'y en a que deux par jour. Au cours de cette période de pointe nous devons mettre en service le matériel roulant et le personnel nécessaires pour accommoder les nombreux usagers des lignes de banlieue. Par conséquent, ce n'est pas une source de bénéfiques.

M. KNIGHT: Je crois que ce sujet a déjà été discuté. On n'a jamais tenté de mettre à l'essai divers genres de matériel roulant sur ces services de banlieue. Je songe à plusieurs autres pays où ils existent, mais j'ignore quels en ont été les résultats.

M. GORDON: Nous en avons mis à l'essai, et des enquêtes approfondies sont actuellement en cours. A l'heure actuelle notre service de Ville Mont-Royal est un service de banlieue où nous utilisons des voitures spéciales. J'ignore si vous avez déjà voyagé dans ces voitures, qui sont spécialement aménagées pour transporter le plus de voyageurs possible durant la courte traversée du tunnel. D'autre part, il n'est pas avantageux pour une société ferroviaire d'utiliser un matériel roulant spécialisé, vu que ce dernier n'est pas interchangeable. Par conséquent, lorsque le matériel est affecté au service de banlieue, il ne peut l'être à d'autres. Les dimanches et les jours fériés, où le service de banlieue ne fonctionne pas, le matériel roulant ne peut être utilisé vu qu'il n'est pas interchangeable.

M. KNIGHT: Je présume qu'il vous faut tabler sur la population, sur sa densité.

M. GORDON: Incontestablement.

M. KNIGHT: Vous avez mentionné New-York. Je songeais au chemin de fer *Delaware and Lackawanna* au New-Jersey, ainsi qu'à celui de Londres.

M. GORDON: Tout dépend de la situation relative au transport et au nombre des voyageurs. A Londres existe un service profitable vu que le nombre de voyageurs permet au service de fonctionner au maximum. Quant à nous, il nous faut tabler sur la situation qui existe aux heures de pointe. A Londres, cette situation existe également, mais le volume du trafic quotidien permet au matériel roulant de fonctionner sans arrêt. Les trains arrivent aux gares et en partent à toutes les deux ou trois minutes. Cette situation n'existe pas chez-nous.

M. KNIGHT: Tout se résume à la densité de la population.

M. GORDON: C'est exact.

M. BYRNE: On a posé plusieurs questions au sujet de l'impôt sur le revenu. Je me demande pendant combien d'années il vous est permis de reporter vos pertes avant de commencer à payer l'impôt sur le revenu.

M. R. D. ARMSTRONG (*contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada*): Je crois que c'est quatre années en arrière et l'année courante.

M. BYRNE: Par exemple, vous avez réalisé des bénéfiques pendant deux ans. Quand devrez-vous commencer à payer l'impôt?

M. GORDON: Cette année, si nous réalisons un bénéfice. Nous n'avons eu qu'un déficit au cours des quatre dernières années. Si nous réalisons un bénéfice cette année, nous commencerons à payer l'impôt sur le revenu, en supposant que nous n'avons pas d'autres pertes à reporter.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous reportez au prochain bilan?

M. GORDON: Quatre années en arrière et l'année courante.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Au cours de l'année qui fait l'objet de notre étude, l'augmentation des immobilisations s'est chiffrée par environ 203 millions de dollars, et les retraits par un peu moins de 42 millions. Évidemment, ces chiffres représentent surtout un programme de développement

entrepris par la société ferroviaire. Voici ma question: au cours des prochaines années, au moins un montant égal sera nécessaire pour pourvoir à une augmentation des immobilisations en général, n'est-ce pas?

M. GORDON: J'aurai également certaines déclarations à formuler à ce sujet lorsque nous examinerons le budget de la société.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai posé cette question vu qu'elle a trait à la possibilité de diminuer une certaine partie de cette dette.

M. GORDON: Avec votre permission, je réfléchirai à cette question, et au cours de l'examen du budget, je vous ferai part de certains chiffres qui, à mon avis, vous aideront à comprendre la situation.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): La société a-t-elle l'œil ouvert sur les répercussions inflationnaires que peut engendrer son activité?

M. GORDON: Incontestablement. J'aurai également une déclaration à formuler à ce sujet lorsque je demanderai au Comité d'approuver notre budget. Nous songeons sérieusement à diminuer les dépenses effectuées cette année. Nous remettons à plus tard la réalisation de projets non classés comme absolument essentiels ou dont l'importance des bénéfices réalisés n'exige pas la mise en œuvre. Cette année, nous avons réduit notre programme dans une très grande mesure.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En ce qui a trait à l'exploitation de cette année, vous nous avez déclaré de temps à autre que vous suiviez une ligne de conduite, que vous avez décrite par l'expression "entretien différé préjudiciable". Suivez-vous encore cette ligne de conduite?

M. GORDON: Aucunement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Excusez-moi, j'avais mal compris.

M. GORDON: Notre ligne de conduite générale relative à l'entretien consiste à ne pas prendre de mesures pouvant être considérées comme un entretien différé préjudiciable. Il existe un genre d'entretien qu'on peut différer d'une année à l'autre sans que cela nous soit trop préjudiciable. J'aurai également des observations à formuler à ce sujet lorsque nous examinerons le budget.

M. FOLLWELL: Monsieur Gordon, vous avez parlé du P.-C. Échangez-vous des renseignements détaillés avec cette société, ou cela se fait-il par l'entremise de l'association ferroviaire?

M. GORDON: Nous nous tenons étroitement en contact avec le P.-C., qui nous fournit tous les renseignements qu'il juge à propos.

M. FOLLWELL: Le National-Canadien ou certains de ses fonctionnaires supérieurs possèdent-ils des actions du Pacifique-Canadien, ce qui leur permettrait d'avoir accès à tous les renseignements

M. GORDON: En ce qui me concerne personnellement, la réponse est non.

M. FOLLWELL: Il vous est impossible d'aucune façon d'obtenir tous les renseignements?

M. GORDON: Tout dépend ce que vous entendez. En ce qui a trait à l'industrie ferroviaire, n'est-ce pas, les sociétés ferroviaires doivent fournir au Bureau fédéral de la statistique de nombreux renseignements statistiques. Ces derniers ont trait, si je ne m'abuse, à tous les domaines de l'exploitation, et peuvent servir à comparer les situations des différentes sociétés. Si vous entendez la question des réserves et de la distribution aux actionnaires, c'est différent. Quant à l'exploitation du réseau, je dois répondre qu'on peut se procurer tous les renseignements par l'entremise de sources officielles.

Le PRÉSIDENT: Les articles 1, 2 et 3 inclusivement, à la page 5, sont-ils approuvés?

Approuvé.

Les articles 4 à 9 suivants ont trait aux marchandises.

M. KNIGHT: A l'article 5, je constate que le transport des céréales a augmenté de 37 p. 100. La population de ma région s'y intéresse. Cette augmentation explique-t-elle, et dans quel rapport, le succès, si vous me permettez cette expression,—et il s'agit bien d'un succès,—remporté par la société cette année?

M. GORDON: Cette question nous ramène à celle qu'on soulève généralement sur la rentabilité du transport du grain au taux de l'accord de la Passe du Nid-de-Corbeau. A mon avis, il ne rapporte guère. D'autres ont exprimé l'opinion qu'il se fait à perte. Seule une analyse très fouillée peut trancher la question.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Combien vous en coûte-t-il par tonne-mille pour transporter le grain? Je vois que vous mentionnez la moyenne des frais de transport pour toutes les marchandises. Mais quel serait le prix de transport de la tonne-mille pour le grain?

M. GORDON: On ne pourrait obtenir ce renseignement pour aucune marchandise sans entreprendre une analyse fouillée, très longue et très onéreuse. Nous connaissons le coût du transport en général par tonne-mille. Le revenu moyen s'établit cette année à 1.461c. par tonne-mille, soit à peu près la même chose que l'an dernier, où nous avons réalisé 1.511c. C'est une moyenne globale. On trouve ces chiffres au paragraphe 6.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ces chiffres valent pour tout le trafic-marchandises.

M. GORDON: Exactement. Pour établir le coût d'une marchandise en particulier, il faudrait décomposer ces chiffres et ce serait une opération très difficile et très compliquée.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Dans ce cas, comment le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien peuvent-ils prétendre perdre sur le transport du grain, alors que c'est la principale denrée que vous transportez et que votre profit global est élevé?

M. GORDON: Permettez-moi de m'expliquer. Nous savons, pour partir d'un principe général, quels sont nos taux par rapport aux divers genres de marchandises. Mais, s'il fallait produire ces chiffres devant un organisme judiciaire, il nous faudrait élaborer une technique qui prendrait beaucoup de temps et qui consommerait beaucoup d'énergie. C'est pourquoi j'ai toujours évité de citer des chiffres précis, car je sais que, dès que j'avancerais des chiffres, beaucoup de gens les mettraient en doute immédiatement; ils n'y croiraient pas.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Quand vous dites que vous évitez de donner des chiffres précis, dois-je comprendre que le National-Canadien n'a jamais proposé qu'on augmente le taux de l'accord de la Passe du Nid-de-Corbeau?

M. GORDON: A ma connaissance, nous ne l'avons jamais proposé. Nous avons déclaré que, à notre avis, le tarif imposé sur le transport du grain est trop bas par rapport à nos frais d'exploitation; mais jamais, depuis que j'occupe mon poste, avons-nous fait campagne pour qu'on l'augmente, car nous estimons que la question relève du Parlement. C'est là une question de législation. Or, je me conforme à la loi, sans m'insurger contre elle. Par contre, j'ai droit à mes opinions au sujet de la loi.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il est de notoriété publique que le Pacifique-Canadien s'est élevé contre les taux du Nid-de-Corbeau.

M. GORDON: Tous ceux qui estiment qu'il faut modifier la loi ont droit d'exprimer leur opinion à ce sujet. Qu'on me fasse témoigner devant un organisme constitué aux fins d'étudier ces taux et je donnerai mon opinion.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Pour étayer votre déclaration sur le transport du grain, n'avez-vous pas dû faire une étude poussée et détaillée des frais de transport, par tonne-mille, de cette denrée?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il y a eu augmentation des recettes globales du trafic-marchandises, et le grain est l'une des principales denrées transportées.

M. GORDON: Oui, mais n'oubliez pas ceci. Il y en a qui croient que les déclarations relatives au transport du grain sont inexactes, parce que, toutes les fois que l'Ouest canadien a une grosse récolte, les chemins de fer sont florissants. Or, ces recettes ne résultent pas nécessairement du transport du grain, mais plutôt du fait que l'abondance du grain a une influence fructifiante sur tout l'Ouest canadien. Quand les cultivateurs ont de l'argent, ils achètent des réfrigérateurs, des automobiles, des poêles et autres marchandises, et nous transportons ces marchandises de l'Est à l'Ouest. Quand on a une grosse récolte dans l'Ouest, c'est tout le Canada qui est prospère, et la prospérité amène plus de trafic aux chemins de fer. C'est pourquoi je dis que tout cela se tient. Si nos recettes égalaient nos dépenses au chapitre du transport du grain, on pourrait peut-être dire que les chemins de fer feraient une bonne affaire, parce que le transport du grain influe sur tout le pays. Mais cela ne prouve pas que nous obtenons un prix équitable pour transporter ce grain.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Si je ne me trompe, il ne s'agit là que d'une déclaration de portée générale.

M. GORDON: Oui. On m'a très souvent demandé comment il se fait que les chemins de fer perdent de l'argent ou n'en font pas beaucoup sur le transport du grain et qu'ils sont prospères lorsque les récoltes sont abondantes. La réponse à cette question est la suivante: parce que tous les autres domaines de l'activité économique sont alors florissants. Le Canada est encore profondément influencé par ses récoltes de blé. Cette influence se fait de moins en moins sentir au fur et à mesure que les années passent, mais il est encore vrai qu'une bonne récolte dans l'Ouest du pays amène la prospérité dans tout le Canada. Cette vérité était encore plus marquée dans le passé.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Dans ce cas, tout ce que vous dites au sujet des pertes que subit le National-Canadien sur le transport du grain est dit d'une façon très générale et ne peut être pris à la lettre.

M. GORDON: Veuillez ne pas me faire dire ce que je n'ai pas dit.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): La question est sérieuse. M. Gordon vient de nous dire que, lorsqu'ils transportent de grandes quantités de grain, les chemins de fer font d'excellentes recettes globales sur le trafic-marchandises. Je veux aussi vous faire remarquer qu'il a déclaré qu'un examen détaillé révélerait probablement qu'il y a eu perte sur le transport de telle ou telle marchandise.

M. GORDON: Pardon, il y a un autre aspect, qui est très important.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Toute la question revêt beaucoup d'importance, surtout pour l'Ouest du pays.

M. GORDON: Il faut bien saisir le problème. Commençons par le fait que nous avons un chemin de fer. Il a fallu construire la voie, acheter des wagons, ériger des bâtisses. Il a fallu engager d'énormes capitaux. On peut comparer un chemin de fer à une usine. Prenez une immense usine qui fonctionne à un dixième de sa capacité, vous verrez qu'elle fonctionne à perte. Mais, en augmentant son rendement, on finit par rentrer dans ses frais généraux. Ainsi, les chemins de fer de l'Ouest canadien ressemblent à une immense usine. Plus le volume du transport augmente, plus nos recettes augmentent et plus nous pouvons combler nos frais d'exploitation, même si nous enregistrons encore

une certaine perte. Disons plutôt que nous perdons moins d'argent de cette façon. Nous pouvons perdre beaucoup plus d'argent sur le transport d'un volume de blé donné que sur un autre volume plus élevé.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous faites là une hypothèse.

M. GORDON: Non, c'est un fait.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous dites que vous pouvez perdre de l'argent, mais vous n'en êtes pas certain.

M. GORDON: Non, je dis que, à un certain bas niveau d'activité et pour un certain volume de blé, nous perdons sûrement de l'argent et que, lorsque le volume du blé transporté augmente, nous pouvons rentrer dans nos frais généraux, ce qui réduit nos pertes relativement, car nous utilisons un matériel que nous possédons.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): En effet.

M. GORDON: Supposons que nous partions de rien et que vous me demandiez: "Construisez un chemin de fer. Combien vous en coûtera-t-il pour transporter du grain?" Le chiffre que je vous donnerais vous ferait sursauter. Mais, comme nous avons l'installation, il nous est avantageux de réaliser des recettes qui réduiront nos frais généraux de manière à diminuer la perte.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Sauriez-vous si le Pacifique-Canadien a fait une étude détaillée de son transport du grain, en calculant le revenu du transport d'une tonne-mille?

M. GORDON: Je n'ai absolument pas l'intention de parler au nom du Pacifique-Canadien.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je vous ai simplement demandé si vous avez eu connaissance qu'une étude ait été faite.

M. GORDON: J'estime qu'on n'aurait même pas dû me poser cette question, car, officiellement, je ne sais rien sur une étude qui a pu être faite par le Pacifique-Canadien.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous avez raison. Personne ne sait, officiellement, qu'une étude de ce genre ait été faite.

M. GORDON: Je ne doute pas que, si vous écriviez au président du Pacifique-Canadien et lui demandiez ce qu'il pense du transport du grain, il vous donnerait les renseignements que vous demandez. Mais je ne puis m'arroger le droit d'interpréter la situation de cette compagnie.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je ne vous demande pas d'interpréter la situation du Pacifique-Canadien. Ce n'était pas là le but de ma question. Je voulais tout simplement savoir s'il existe quelque étude approfondie où l'on établit que les réclamations des chemins de fer, et particulièrement du Pacifique-Canadien... car c'est ce dernier surtout qui dirige cette campagne... sont fondées, que les chemins de fer subissent effectivement une perte et qu'il faut absolument augmenter les taux de l'accord de la Passe du Nid-de-Corbeau.

M. GORDON: Sauf erreur, vous constaterez que, lors des séances publiques où l'on a débattu les taux du trafic-marchandises et en diverses autres circonstances, le Pacifique-Canadien s'est montré disposé à discuter la question des taux de transport du grain.

M. KNIGHT: Iriez-vous jusqu'à admettre, monsieur Gordon... car c'est ainsi que j'interprète ce que vous avez dit, quoique je n'aime pas à me servir du mot "admettre"... admettez-vous que vous avez peut-être perdu un peu d'argent sur le grain, mais que vous en faites beaucoup, par contre, lorsque vous transportez l'afflux de marchandises suscité par l'abondance du grain?

En d'autres termes, ne faites-vous pas des profits supplémentaires quand vous transportez le surplus de marchandises que les cultivateurs achètent lorsqu'ils ont eu une bonne récolte?

M. GORDON: J'ai essayé tout à l'heure de vous expliquer que les récoltes abondantes ont une influence fructifiante dans l'Ouest.

M. KNIGHT: L'adjectif est bien trouvé, étant donné qu'il s'agit d'une récolte.

M. GORDON: Quand il y a une récolte abondante dans l'Ouest, les cultivateurs de l'Ouest achètent davantage. Et, quand ils achètent des marchandises, nous les transportons.

M. FULTON: Sans vouloir anticiper sur les questions à venir, puis-je demander quels seront les résultats du programme exposé au paragraphe 77 du rapport, où on mentionne que des méthodes plus efficaces de statistique et de contrôle pour le calcul des frais d'exploitation seront adoptées?

Un MEMBRE: A quelle page cela se trouve-t-il?

M. FULTON: A la page 21, paragraphe 77.

Croyez-vous que vous pourrez obtenir des statistiques détaillées sur les frais de transport du grain quand ce système sera organisé et que le plan sera mis à exécution? Le programme vise-t-il à ce genre de résultats?

M. GORDON: Ce n'est pas particulièrement ce que j'avais en vue lorsque j'ai rédigé ce paragraphe. Il concerne surtout les statistiques de contrôle des frais d'exploitation portant sur les méthodes de production et autres calculs du genre. Je crains d'avoir embrouillé la question et je veux dissiper tout malentendu, car, comme vous le dites, ceci est très important. Je ne voudrais pas que les journalistes ici présents gardent une fausse impression de ce que j'ai dit et que cela soit reproduit dans tous les journaux du pays.

Premièrement, je veux établir clairement que je ne puis faire aucune déclaration sur l'opinion du Pacifique-Canadien, je n'en ai pas l'autorité.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cela va sans dire.

M. GORDON: Les autorités de cette compagnie sont beaucoup plus compétentes que moi en cette matière.

Deuxièmement, je répète que, à l'égard des taux de la Passe du Nid-de-Corbeau, le National-Canadien s'est toujours conformé aux lois qui les régissent.

Troisièmement, si l'on institue une enquête ou s'il y a lieu d'en instituer une sur la légitimité des taux de la Passe du Nid-de-Corbeau, et qu'on nous demande notre avis, nous le donnerons et nous serons en mesure de fournir les renseignements voulus. Nous pouvons produire un état de nos frais d'exploitation et les déposer devant tout organisme dûment constitué à cette fin.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous n'avez pas ces renseignements en ce moment?

M. GORDON: Tout dépend de la période qui vous intéresse. Ce qui est vrai aujourd'hui peut ne plus l'être dans six mois ou dans un an. Si on nous demande d'analyser les chiffres d'une période donnée, nous le ferons et nous produirons des renseignements précis. Mais je ne veux pas qu'on m'oblige à donner des approximations en réponse à des questions qui surgissent inopinément au cours de la discussion. La situation doit faire l'objet d'une enquête autorisée.

J'ai fait la même déclaration devant les deux comités précédents.

M. KNIGHT: Ce 37 p. 100 me semble une augmentation surprenante. Je sais, bien entendu, qu'elle est attribuable à certaines conditions extraordinaires

qui ont régné l'année précédente, mais puis-je vous demander, et je sais que le rapport n'en parle pas, si l'augmentation continuera de façon progressive. En d'autres termes, le taux continuera-t-il d'augmenter en 1957?

M. GORDON: Tout dépendra des ventes.

M. KNIGHT: Et pour le présent?

M. GORDON: On ne peut pas dire grand chose pour le présent, car nous ne transportons pas de grain à l'heure actuelle. En fait, pour ce qui nous concerne, il y a pénurie de blé dans le moment, car les fourgons qui servent à transporter le blé sont inutilisés, étant donné qu'il n'y a pas de blé à transporter. Nous ne demanderions pas mieux que d'en transporter. De notre point de vue, il y a donc pénurie. La chose peut vous étonner. Lorsque vous dites qu'il y aura pénurie de fourgons en août ou septembre prochain, monsieur Knight, souvenez-vous qu'il y avait pénurie de blé en février.

M. KNIGHT: Je voulais dire que vous avez les fourgons.

Le PRÉSIDENT: M. Hahn veut poser une question.

M. HAHN: A propos de cette entente relative aux taux de la Passe du Nid-de-Corbeau, pouvez-vous nous dire quelle quantité de grain a été transportée en chaque année, de 1952 à 1956, et quel a été le trafic-marchandises global de ces cinq dernières années, y compris le grain que vous avez transporté? Il devrait y avoir un certain rapport entre ces chiffres.

M. GORDON: Il suffirait simplement de consulter les tableaux de nos rapports annuels. Est-ce cela que vous voulez?

M. HAHN: Oui, mais nous n'avons pas de tableau comparatif.

M. GORDON: Je serai heureux de vous en fournir un pour le compte rendu.

M. HAHN: S'il vous plaît, monsieur Gordon.

M. GORDON: Voyons si je vous comprends bien. Vous voulez le tonnage global du trafic-marchandises pour chacune de ces cinq années et aussi la quantité de grain transportée au cours des mêmes années.

M. HAHN: C'est bien cela.

M. GORDON: Peut-être aussi le pour-cent?

M. HAHN: Et le profit net... donné dans le rapport actuel, c'est-à-dire le profit ou le déficit.

M. GORDON: Pour tout le réseau ferroviaire?

M. HAHN: Oui, pour tout le réseau.

Le PRÉSIDENT: Tous les renseignements relatifs aux profits et pertes sont déjà donnés dans le rapport.

M. HAHN: Oui, je le sais, mais je veux pouvoir les comparer.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que nous mêlons ici plusieurs questions différentes.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Des questions plutôt importantes.

Le PRÉSIDENT: De la façon dont on a posé la question, il semble qu'il y ait un rapport nécessaire, dans l'esprit du témoin, entre les divers points de sa déclaration.

M. HAHN: J'ai aussi d'autres questions qui ne se rapportent pas à ce sujet.

M. BYRNE: Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions sur le même sujet.

Le PRÉSIDENT: Vous avez la parole, monsieur Byrne.

M. BYRNE: On dit, au paragraphe 5 du rapport, que "le National-Canadien a transporté 39 millions de tonnes de marchandises payantes sur une distance moyenne de 423 milles", et à la phrase suivante "le revenu exprimé en tonnes-milles c'est-à-dire le produit de ces deux facteurs, a augmenté de 17.5 p. 100,

chiffre sans précédent". Je voudrais savoir quelle est l'augmentation réelle du tonnage, mais je suppose que le revenu exprimé en tonnes-milles a augmenté de 17.5 p. 100?

M. GORDON: Vous trouverez à la page 36 les chiffres que vous cherchez. Le revenu exprimé en tonnes-milles, permettez-moi de vous l'expliquer, est à notre avis la meilleure mesure du rendement d'un chemin de fer, parce qu'elle tient compte des distances parcourues. C'est pourquoi nous y revenons constamment. Le revenu en tonnes-milles est le nombre de tonnes transportées multiplié par le nombre de milles parcourus. Si vous tournez à la page 37, vous verrez que le revenu exprimé en tonnes-milles est de 41 millions. On pourrait dire 42 millions, mais le chiffre exact est 41,935,388, par comparaison à 35,677,183 pour l'année précédente. Vous avez là, je crois, la comparaison que vous cherchiez.

M. BYRNE: Je me demande si le fait que le tonnage du grain a augmenté de 37 p. 100 a une réelle importance. Le revenu global exprimé en tonnes-milles a augmenté de 17.5 p. 100 et pourtant le revenu moyen est tombé de 1.51c. à 1.46c.

M. GORDON: En effet. Cela veut simplement dire que la qualité et la composition du trafic-marchandises ont été touchées par l'augmentation du trafic de moindre valeur et la réduction du trafic de plus haute valeur. Vous voyez ici que notre revenu moyen a baissé, ce qui veut dire que le trafic à taux peu élevé, le trafic de gros volume, et en l'occurrence, particulièrement, le trafic du blé, a enregistré une augmentation sur la moyenne du système. Cela prouve ce que j'avance, à savoir que le revenu moyen obtenu du transport du blé est beaucoup moindre que celui des autres marchandises. Voilà pourquoi il fait baisser la moyenne.

M. BYRNE: Avez-vous des chiffres comparables sur le taux du transport du grain aux États-Unis?

M. GORDON: Nous pouvons en obtenir. Je n'en ai pas dans les notes que j'ai en main, mais nous pouvons nous les procurer. Je serai heureux de les faire porter au compte rendu, si vous le désirez. Je puis les obtenir dans un bref délai.

M. BYRNE: S'il vous plaît, monsieur Gordon.

M. HAHN: Monsieur le président, mes autres questions se rapportent au trafic-marchandises en Colombie-Britannique. Je crois comprendre que l'année dernière le National-Canadien a apporté des changements considérables à ses taux de transport pour le trafic partant de la région de Prince-George, du lac Burns et de Terrace en direction de Vancouver.

M. GORDON: Voulez-vous parler du transport du bois?

M. HAHN: Pas particulièrement. Je parle des taux de transport en général.

M. GORDON: Je me demandais ce que vous vouliez savoir au juste.

M. HAHN: Je voudrais simplement savoir quel rapport il y a entre ces taux. Si je ne me trompe, il existe un taux, pour le trafic partant de Prince-George, qui est moindre que celui qu'on demande de Kamloops à Vancouver. Comment ces taux sont-ils établis?

M. GORDON: Peut-être que je n'ai pas compris votre question ou peut-être qu'elle est obscure, mais je ne sais où vous voulez en venir.

M. HAHN: D'après mes renseignements, les marchandises transportées par le National-Canadien, à partir de Terrace ou du lac Burns, dans la région de Prince-George, jusqu'à Vancouver, par exemple, le sont à un taux moindre que celui qu'on demande pour le trafic qui va de Kamloops à Vancouver.

M. GORDON: On ne peut généraliser de la sorte. Pour vous donner une réponse intelligente, il faudrait que je sache de quel trafic vous parlez plus

particulièrement. Il peut y avoir divers genres de trafics, dont les taux sont établis en raison de la concurrence. Tel taux peut être coté pour le trafic partant de Prince-George en direction des marchés de l'Est, tandis qu'un autre taux frappe les marchandises dirigées en sens opposé. Ou il s'agit peut-être d'une taxe convenue.

Ces taxes convenues, dont nous avons généralisé l'emploi, sont des taux spéciaux établis pour certaines marchandises en échange d'une entente avec l'expéditeur, qui s'engage à faire transporter par rail un certain pour-cent de ses marchandises. Par exemple, un expéditeur nous garantit qu'il enverra 80 p. 100 de son trafic par chemin de fer. Nous lui accordons un taux spécial en vertu d'une entente, et celle-ci est applicable à tous les chemins de fer et non pas seulement au National-Canadien. Il en est de même pour les autres expéditeurs de cette catégorie. Ces taux sont établis en vertu des règlements relatifs aux taxes convenues. Cette pratique ne se limite pas à la Colombie-Britannique, mais elle est aussi appliquée dans les Maritimes et dans l'Ontario, dans les cas où, grâce à une entente spéciale, certaines marchandises, qui seraient transportées autrement, sont véhiculées par voie ferrée.

M. HAHN: Je vous ai posé la question tout simplement parce qu'on a dit que certaines modifications ont été apportées, en Colombie-Britannique, dans les taux du trafic-marchandises, immédiatement après l'inauguration de la ligne de Prince-George qui amène directement le trafic de cette région à Vancouver.

M. GORDON: Non, cette assertion n'est pas exacte. La ligne de Prince-George n'a pas provoqué une modification générale des taux de transport. Des rajustements spéciaux peuvent avoir été provoqués par la concurrence.

M. CARTER: Dans le même domaine, monsieur Gordon, j'ai entendu des plaintes dans ma circonscription, au sujet du tarif-marchandises. Les personnes qui expédient du poisson directement à Saint-Jean paient moins cher que si elles l'expédient à un autre endroit le long du parcours...

M. GORDON: La question des tarif-marchandises est extrêmement compliquée et je n'ai pas les connaissances voulues pour la traiter en détail sans avoir des conseillers compétents à mes côtés. Quoi qu'il en soit, il ne faut pas généraliser les réponses. Il faudrait que je connaisse le cas particulier dont il s'agit, chaque fois que vous me posez une question. Mais il est parfaitement vrai que ce que vous venez de dire peut arriver en diverses circonstances. Il y a des tarifs qui me viennent à l'esprit en ce moment; mais, aussitôt que je commence à en parler, je crains de m'embrouiller, car je ne suis pas assez familier avec ces chiffres. Dans le nord de l'île de Terre-Neuve, les taux de transport sont établis sur la base du tarif ferroviaire, quoique les marchandises soient expédiées par eau. Ces taux favorisent les ports de mer. Mais il y a des faits qui justifient cette manière de faire et il faudrait que je sache de quel cas il s'agit avant de vous donner une réponse satisfaisante.

M. CARTER: Peut-être que nous pourrions examiner un exemple en particulier. Supposons qu'on expédie 100 livres de poisson de Burin à Saint-Jean et que cet envoi s'arrête à Holyrood soit à 20 milles en deçà de Saint-Jean.

M. GORDON: Je vais essayer de vous expliquer cela; mais je ne suis pas certain de réussir, parce que je sais par expérience que c'est une question compliquée. Tout ce que je peux dire, c'est qu'il y a une raison pour que les taux ne soient pas les mêmes et je sais que c'est une bonne raison.

M. FULTON: Est-ce que ce sont deux raisons différentes?

M. CARTER: J'aimerais connaître cette raison parce que je pense que j'aurai beaucoup de questions à ce sujet.

M. GORDON: Tout dépend du point de vue. Il y a les taux directs, les taux pour petites distances et les taux en vigueur lorsqu'on fait usage de deux lignes. Peut-être qu'il s'agit ici du taux direct par opposition au taux pour petites distances. Il y a un tas de complications qui ont été imaginées par les politiciens

depuis cent ans et auxquels les chemins de fer ont dû se conformer. Pour pouvoir donner une réponse satisfaisante, il faudrait que je connaisse le cas particulier que vous avez mentionné. En tous cas, je peux dire que les situations que vous rapportez sont connues de tous et que ces tarifs sont officiels. Il n'y a pas de tarifs secrets ni d'ententes au sujet des taux établis par les chemins de fer. Les tarifs sont publics et ils doivent être approuvés.

M. CARTER: Je pense qu'un pêcheur ordinaire calcule que plus la marchandise va loin plus les frais de transport sont élevés.

M. GORDON: J'aimerais bien que tout le monde pense ainsi.

M. CARTER: Mais, quand les pêcheurs constatent que les personnes qui expédient leurs marchandises plus loin paient moins cher pour le transport, ils se demandent pourquoi.

M. GORDON: Cela ne semble pas juste, je l'admets. Mais, comme je vous l'ai dit, il y a de bonnes raisons qui expliquent cet état de choses. Il s'agit parfois de taux directs par opposition aux taux pour petites distances et aux taux en vigueur lorsqu'on fait usage des deux lignes. Il peut y avoir une demi-douzaine de facteurs qui entrent en ligne de compte. Il se peut que, dans la région dont vous parlez, il y ait une compagnie de navigation. Je ne connais pas la route dont il s'agit. Il se peut que la marchandise soit manutentionnée plus d'une fois.

M. CARTER: Non, il n'y a qu'une manutention. La marchandise est expédiée par bateau de Burin, par exemple.

M. GORDON: Alors citez-moi un cas particulier et je vous donnerai une réponse. Vous n'avez pas ces renseignements ici?

M. CARTER: Non.

M. GORDON: Je ferai certainement préparer une étude du cas que vous mentionnez, quand j'aurai les renseignements voulus.

M. HAHN: Est-ce le moment de parler de la location et de l'échange des wagons?

Le PRÉSIDENT: Non. Je pense que ce sujet viendra plus tard.

M. GORDON: Oui, on en parle plus loin, à la page 11, sous le titre "Impôts, loyers, autre revenu et charges fixes".

Le PRÉSIDENT: Alors est-ce que ce paragraphe est approuvé?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, il y a un autre point que je voudrais faire éclaircir. C'est la diminution du revenu par tonne-mille. Est-ce que cette diminution serait attribuable au type de marchandises qui est transporté? Y a-t-il quelque indication qu'une partie de ce trafic avantageux emprunte un autre moyen de transport?

M. GORDON: Nous en sommes certains. La concurrence du transport par camion est pour nous un problème grave.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que, en plus des camions, les lignes aériennes font aussi concurrence?

M. GORDON: Non, à peu près pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pas à un degré appréciable.

M. GORDON: En ce qui concerne le trafic-marchandises, nous ne nous en apercevons presque pas. Mais les camions nous ont certainement enlevé une partie du trafic-marchandises qui paie le taux le plus élevé, et c'est là notre gros problème.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au paragraphe 7, on parle d'une demande qui a été faite à la Commission des transports. Quand cette demande a-t-elle été faite? Je vois qu'en juin vous avez bénéficié d'une hausse provisoire de 7 p. 100. Mais quand cette demande a-t-elle été faite réellement?

M. GORDON: Je n'ai pas la date exacte, mais nous l'avons faite immédiatement après que la décision au sujet des salaires a été rendue. J'ai tous les autres renseignements excepté cette date. Ce doit être en mars ou en avril. Nous avons fait une demande conjointe, je devrais me souvenir de la date. Je ne l'ai pas dans mon dossier. Je puis vous dire que cette demande était déjà entre les mains de la Commission des transports ou qu'elle était tout près de l'être quand nous nous sommes réunis ici l'an dernier.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ordinairement, combien faut-il de temps avant d'avoir la décision finale?

M. GORDON: Tout dépend. Je pense qu'il n'y a pas de temps défini. S'il y a opposition à la demande, le temps peut se prolonger. Quelquefois nous avons eu rapidement une décision provisoire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En regardant à la page 9, je constate que les échelles de salaires sont établies pour deux ans à compter d'avril ou mai de cette année?

M. GORDON: Les échelles de salaires sont sujettes à l'augmentation qui sera en vigueur à partir du premier juin de cette année.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est une échelle de salaires mobile.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce qu'on tient compte de ces augmentations dans la demande qui a été présentée à la Commission des transports?

M. GORDON: Oui. Quand nous faisons une demande à la Commission, nous devons prévoir les revenus et les dépenses futures. Or, nous savions que cette augmentation entrerait en vigueur et qu'il fallait en tenir compte.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous aurez besoin du plein montant de l'augmentation pour couvrir cette dépense supplémentaire de 40 millions, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est ce que nous avons déclaré à la Commission et à vrai dire, je ne sais pas si cette augmentation sera suffisante. Même si nous obtenions une augmentation générale de 15 p. 100, ce qui, comme je le mentionne au paragraphe 21, nous donnerait 40 millions de dollars de plus, cela ne suffira pas pour payer le montant réel de l'augmentation des frais d'exploitation, y compris les frais du programme de santé et de bien-être social.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que vous avez mentionné ce fait dans votre demande ou si vous avez déjà l'intention de faire une autre demande?

M. GORDON: Lorsque nous discuterons de la hausse de 4 p. 100, nous aurons l'occasion de présenter des chiffres basés sur les dépenses actuelles.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que cette augmentation de 4 p. 100 sera suffisante?

M. GORDON: Je doute qu'elle soit suffisante pour faire face à l'augmentation des dépenses.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cette hausse provisoire qui vous a été accordée compense-t-elle les augmentations de salaires ou est-elle insuffisante pour combler ces augmentations?

M. GORDON: J'ai dit dans un certain paragraphe du rapport que le montant des hausses de salaires surpassait le surplus apporté par l'augmentation des tarifs de transport. Ou se trouve ce paragraphe?

Si vous regardez le paragraphe 9, vous lirez:

Les recettes supplémentaires réalisées en 1956 par suite de ces hausses de tarifs n'ont pas suffi, et de loin, à combler les frais supplémentaires résultant des majorations de salaires et autres indemnités, ainsi que de l'augmentation des prix des matériaux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, cette hausse provisoire est déjà inférieure aux augmentations de salaires fixées en vertu de l'échelle mobile.

M. GORDON: C'est exact.

M. HAHN: M. Gordon a dit que l'augmentation réelle du tarif-marchandises est établie sur une base de pourcentage, de sorte que, plus il se transporte de marchandises, plus le chiffre des revenus pourra égaler celui des dépenses, n'est-ce pas? ou, du moins, l'écart entre les deux sera moins grand. Supposons que le produit national brut s'élève, mettons à 32 milliards, qu'arriverait-il?

M. GORDON: C'est justement là la raison pour laquelle nous ne pouvons pas être plus précis. Quand nous comparâtrons devant la Commission des transports au sujet de cette hausse de 4 p. 100, nous aurons l'occasion de présenter les chiffres les plus récents et de faire des prévisions en rapport avec notre situation, notre revenu, le coût du matériel et les arrangements relatifs aux salaires.

M. HAHN: Je ne voudrais pas que l'impression se répande dans le public que nous nous attendons nécessairement à une hausse du tarif-marchandises et que cette hausse sera suffisante pour contrebalancer les augmentations de salaires.

M. GORDON: La Commission des transports peut se charger de nous détromper.

M. HAHN: Nous constatons que le public s'habitue de plus en plus à prévoir ces choses et j'ai l'impression que cette discussion pourrait-être un utile ballon d'essai.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si je comprend bien, la hausse provisoire accordée par la Commission des transports ne nous permet pas de faire face aux augmentations de salaires et, de plus, nous sommes en retard dans le relèvement des salaires conformément aux échelles mobiles. Est-ce que, dans nos demandes à la Commission, nous ne pourrions pas prévoir les conditions futures ou les chemins de fer seront-ils toujours obligés de jouer le rôle de tampons comme dans le cas qui nous occupe en ce moment.

M. GORDON: Nous n'avons jamais pu présenter à la Commission une demande d'augmentation du tarif en nous basant sur des augmentations possibles de salaires. Je ne sais si la Commission nous prêterait une oreille favorable. J'en doute. Il nous faut apporter des preuves pour démontrer que nos tarifs-marchandises ne sont pas assez élevés.

Ce que nous constatons ici, c'est que les chemins de fer se trouvent dans la même difficulté économique que toutes les industries du pays, c'est-à-dire avec des frais d'exploitation qui montent constamment et plus rapidement que le revenu possible.

Si les frais continuent à augmenter, non seulement en ce qui concerne les salaires des employés mais aussi en ce qui concerne le coût du matériel et des fournitures, nous aurons à faire face à une situation inflationnaire. Il ne peut en être autrement. Si les chemins de fer augmentent leurs tarifs, il y aura d'autres prix qui seront majorés aussi.

Il y a un fait qui m'a toujours étonné. Dans l'industrie de l'acier, par exemple, si on demande une augmentation de salaire et qu'il y a redressement, dans l'espace de 24 heures les prix sont augmentés sans que personne ne proteste. Mais, si nous signons un contrat avec la main-d'œuvre et que six mois après nous demandons une majoration des tarifs, on nous donne le diable, excusez l'expression. Lorsqu'il s'agit des chemins de fer, personne ne semble comprendre que l'effet suit nécessairement la cause, bien que notre problème soit exactement le même que celui de l'industrie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les autres industries sont dans la même situation, mais elles ont la régie complète des frais d'exploitation et des prix de vente.

M. GORDON: C'est vrai, mais elles essaient de passer à d'autres le plus vite possible le fardeau de l'augmentation. Elles peuvent le faire beaucoup plus facilement que les chemins de fer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il me semble que les chemins de fer Nationaux peuvent prévoir assez bien le montant qui sera payé en salaires. Vous avez un programme de deux ans et vous savez ce qu'il vous en coûtera d'ici deux ans, à compter de la fin de mai ou de la fin de juin. Vous dites, cependant, que la demande que vous avez faite à la Commission des transports ne répond pas à toutes les exigences de votre programme.

M. GORDON: C'est vrai. Mais rappelez-vous que j'ai aussi déclaré que tout dépend de la quantité de marchandises transportées. Si je pouvais prévoir que la quantité de marchandises augmentera considérablement l'an prochain, je ne demanderais pas une augmentation du tarif-marchandises.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je comprends bien. Il faut toujours faire la part de l'imprévu. Jusqu'à quel point pouvez-vous prévoir la situation pour 1957?

M. GORDON: Pour l'année prochaine? Quand je présente le budget, je peux donner en détail le montant des revenus et des dépenses prévus. Nous essayons de les prévoir pour un an. Il est difficile de prévoir exactement, car il n'y a rien qui varie autant que le transport par chemin de fer. C'est un baromètre de l'activité économique qui est très sensible. En conséquence, quand nous préparons le budget, nous devons calculer d'après nos prévisions et vous donner des informations basées sur des calculs, mais ces chiffres restent des chiffres approximatifs. D'après moi le revenu sera un peu plus élevé que celui de l'an dernier, mais pas beaucoup. Je parle du revenu brut.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que cette augmentation compensera pour la hausse des frais d'exploitation?

M. GORDON: Non, à moins que nous ayons la permission de hausser de 4 p. 100 le tarif-marchandises.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela veut-il dire que la Commission des transports ne peut accepter une demande basée sur des conjectures?

M. GORDON: Une demande du genre nous mettrait dans une situation bien difficile. Je ne voudrais pas me présenter devant la Commission des transports avant qu'on ait fait des réclamations au sujet des salaires; car, si je dis qu'il me faut plus d'argent pour payer les augmentations de salaires, on en déduirait que je m'attends à ce qu'une augmentation soit accordée.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous devez fonder vos demandes sur le chiffre d'affaires actuel?

M. GORDON: Oui. Je peux dire que depuis plusieurs années l'augmentation a été constante au pays, de sorte qu'il faut toujours demander une hausse du tarif-marchandises. Nous sommes dans une période de prospérité économique. Mais je ne voudrais pas qu'une seule de mes paroles soit considérée comme une critique à l'égard de la Commission des transports, car les membres de cette commission remplissent très bien le mandat qui leur a été confié. Il faut se rappeler qu'ils sont soumis à la loi. Ils ne prennent pas les décisions qu'ils veulent; ils sont obligés d'appliquer la loi.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le paragraphe est approuvé?

M. HAHN: Dans le paragraphe 8 on lit:

Aux États-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* a autorisé une hausse générale des tarifs-marchandises de 6 p. 100, à compter du 7 mars 1956.

M. GORDON: Il me revient à l'idée une précision que j'aurais dû faire, monsieur Hamilton. Il y a une grande différence entre le fait d'être autorisé à hausser le tarif-marchandises et le fait de toucher le montant de l'augmentation, car le montant réel de l'augmentation tend à baisser de plus en plus à mesure que le tarif-marchandises monte. Il nous faut faire face à la concurrence et nous ne pouvons recevoir tout l'argent que nous sommes autorisés à percevoir, si nos tarifs sont trop élevés. Nous nous apercevons de plus en plus que chaque augmentation a pour effet de diminuer la quantité de marchandises transportées. Nous devons surveiller nos tarifs, car une augmentation de 15 p. 100 n'améliorerait pas beaucoup notre situation, si nous ne pouvons toucher qu'une partie du montant réel que nous devrions recevoir.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Alors vous devriez demander un peu plus que ce que vous comptez employer.

M. GORDON: Non.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, il semble que M. Johnston croie que la question se résume à demander la plus forte augmentation possible. Étant donné que nous devons faire face à la concurrence, les taux ne sont pas toujours fixés au maximum permis.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): La seule conclusion que je tire de ceci, c'est que nous devons toujours nous baser sur des faits. Il est absolument nécessaire que les décisions relatives aux augmentations soient rendues le plus tôt possible, autrement nous serons toujours un pas en arrière.

M. GORDON: Il y a toujours des retards inévitables. Comme il est dit au paragraphe 7, la Commission des transports reconnaît ce fait et c'est pourquoi elle nous a accordé une hausse provisoire. En effet les membres de la Commission ont déclaré: "Nous ne pouvons pas, à la lumière des faits qui nous ont été présentés, rendre une décision définitive; mais nous reconnaissons l'urgence de la situation et, sans attendre l'audition des témoignages, nous vous accordons une certaine hausse." Elle nous a accordé deux augmentations, dont une de 7 p. 100 presque immédiatement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mais le point qui m'intéresse, c'est que ces augmentations ne sont pas encore suffisantes.

M. HAHN: Une chose que je ne comprends pas bien, c'est que les tarifs peuvent varier d'après le volume du trafic-marchandises qui, à son tour, dépend de la concurrence qui est faite aux chemins de fer. J'ai entendu d'autres remarques au sujet de la concurrence faite par le P.G.E. dans une certaine région.

M. GORDON: Pour ce qui est de l'influence que le P.G.E. aurait exercée sur nos tarifs...

M. HAHN: Ce n'est pas précisément ce que je veux dire. Je n'ai pas de chiffres pour le moment. J'aimerais que M. Gordon nous cite des cas particuliers de changements dans les tarifs-marchandises qui ont eu lieu depuis que le P.G.E. fonctionne. Je ne conteste pas ses affirmations; mais il semble que, dans cette région, il n'y ait pas eu de concurrence auparavant dans le domaine du transport et on se plaint du fait que, pendant un certain nombre d'années, les habitants ont payé des frais de transports trop élevés pour les mêmes marchandises ou des marchandises semblables. Peut-être que le système des taxes convenues est la réponse à cette question. Vous pourriez peut-être examiner ces faits et nous faire une déclaration à ce sujet un peu plus tard.

M. BYRNE: Êtes-vous en faveur de la concurrence?

M. HAHN: Certainement. Ce que j'essaie d'établir, c'est qu'il semble nécessaire de construire une ligne parallèle dans une région pour obtenir les tarifs-marchandises les plus bas.

M. GORDON: Du point de vue des chemins de fer?

M. HAHN: Il semble en être ainsi.

L'hon. M. MARLER: Si je comprends bien, vous dites qu'on prétend que les tarifs de transport ont été abaissés depuis que le P.G.E. est en service et, je vous ai entendu déclarer auparavant que certaines personnes avaient toujours payé des tarifs trop élevés.

M. HAHN: Oui.

M. GORDON: Qu'entendez-vous par "trop élevés"?

M. HAHN: Ils étaient trop élevés si on les compare aux tarifs que l'on paye aujourd'hui. Prenez par exemple, le tarif que l'on demandait pour transporter des conserves jusqu'à Prince-George.

M. GORDON: Il y a une taxe convenue à l'égard des conserves et, quand nous avons conclu les arrangements à ce sujet, le P.G.E. a accepté d'en faire partie.

M. HAHN: Quand la taxe convenue est-elle entrée en vigueur?

M. GORDON: Je demanderai ce renseignement pour vous. Je ne me souviens pas de la date, mais je me souviens très bien des négociations. J'imagine qu'il y a à peu près deux ans.

M. HAHN: Je pense qu'il y a quelque rapport entre cette date et celle des débuts du P.G.E.

M. GORDON: Non, non. J'insiste pour répondre à cette question, monsieur le président. J'affirme que, même si le P.G.E. n'était pas entré en service, on aurait recouru à la taxe convenue pour les conserves.

M. HAHN: C'est très bien.

M. GORDON: Parce que nous devons faire face à la concurrence des camions pour le transport des conserves.

M. HAHN: Je suis prêt à accepter cette réponse. Le paragraphe 8 m'intéresse. On dit:

Aux États-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* a autorisé une hausse générale des tarifs-marchandises de 6 p. 100...

Est-ce que l'*Interstate Commerce Commission* peut se comparer à notre Commission des transports?

M. GORDON: Oui, c'est exact.

M. HAHN: En rapport avec l'article 8, j'ai lu dans la revue *Fortune*, numéro de janvier, un article très intéressant intitulé "le grand cartel du trafic-marchandises des États-Unis." En voici le sous-titre:

Pour le transport des marchandises, les Américains dépensent des millions de dollars inutilement. Cela est attribuable à une politique désuète qui favorise les compagnies de transport qui n'assurent pas un bon service et qui désavantagent celles dont le service est efficace.

Voici ce qui m'intéresse tout particulièrement. Au cours des trois dernières années, j'ai constaté un changement considérable dans l'exploitation de nos chemins de fer. Je note aussi qu'on mentionne que le transport des marchandises au delà de la frontière est régi jusqu'à un certain point par l'*Interstate Commerce Commission*.

M. GORDON: C'est exact.

M. HAHN: Comparons notre plan de tarif-marchandises avec celui des États-Unis. Il y a eu des protestations en ce qui concerne le transport du bois de construction. M. Gordon se rappellera sans doute que, l'an dernier, il y a eu des plaintes quand les États-Unis ont augmenté leur tarif. On s'est plaint de l'inefficacité du service. Nous avons été obligés d'augmenter nos tarifs à cause de l'entente conclue avec les États-Unis. C'est contre cela qu'on a protesté.

M. GORDON: C'est vraiment extraordinaire comme on peut déformer les faits. Le fond de l'histoire est très simple. Je me souviens très bien des faits et je n'ai pas besoin de consulter mes notes pour vous parler. Le tarif de transport du bois de construction dont vous avez parlé, est un tarif de concurrence qui a été établi par les chemins de fer canadiens et les commerçants de bois de la Colombie-Britannique d'après le tarif qui était en vigueur sur la côte ouest des États-Unis, car ces commerçants et ceux des États-Unis se faisaient concurrence, sur le même marché. Nous avons dit: Très bien, nous allons accepter le tarif de concurrence et, pour l'établir, il faudra tenir compte du tarif de transport pour chacun des endroits où vous expédiez votre bois. Nous avons tout simplement proposé aux commerçants de les mettre sous le même régime qu'aux États-Unis. Il n'y a pas eu d'entente obligatoire. Nous leur avons simplement dit comment nous calculerions le tarif. Ils ont été très satisfaits de cette décision, étant donné que nous nous engageons à ne pas leur imposer l'augmentation du tarif canadien quand il entrerait en vigueur. Mais, dès que le tarif-marchandises augmenta aux États-Unis, ils protestèrent avec véhémence et nous demandèrent pourquoi nous augmentions leur tarif-marchandises. Nous leur avons répondu qu'ils ne pouvaient pas tout avoir. Nous leurs avons demandé s'ils préféreraient accepter l'augmentation imposée au Canada sur les taux de transport ou celle des États-Unis. Quand vous dites qu'il y a eu augmentation des taux de transport au Canada parce que les États-Unis ont augmenté les leur...

M. HAHN: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit seulement qu'on a porté cette plainte.

M. GORDON: La distinction est très subtile. Mais, quoi qu'il en soit, les choses se sont passées comme je l'ai dit. Quand nous établissons des taux pour le transport des marchandises, nous devons toujours tenir compte de la concurrence. Nous avons différents tarifs-marchandises qui sont au-dessous du tarif-marchandises établi, parce que nous devons tenir compte de la concurrence. C'est pourquoi j'ai dit à M. Hamilton que l'augmentation des taux de transport n'a pas été effective. Nous avons fixé l'augmentation à 15 p. 100 sur l'ensemble. Dans plusieurs cas, nous n'avons pas établi d'augmentation et, dans certains autres cas, l'augmentation n'est que de 2 ou 3 p. 100. Mais les taxes convenues que nous établissons sont décidément inférieures aux taux autorisés qui figurent dans votre rapport. Nous disons, comme nous l'avons fait, par exemple, avec l'industrie des conserves alimentaires: Si vous voulez vous garantir X p. 100 de votre trafic-marchandises de tel endroit à tel autre endroit,—et il s'agit parfois de 60, de 70 ou même parfois de 100 p. 100 du total,—le tarif variera d'après ce pourcentage. Si vous nous accordez la totalité de votre trafic-marchandises le taux de transport sera moins élevé que pour 70 p. 100.

Le fait est que nous faisons face aux exigences de la concurrence dans le transport des marchandises. Au moyen des taxes convenues nous amenons au chemin de fer un trafic qui autrement se ferait par camions.

De plus, nous nous assurons que tous ces prix sont compensatoires, c'est-à-dire que nous nous assurons qu'il y a un profit sur le transport. Nous ne fixons jamais un tarif qui soit inférieur au coût du transport. Nous tenons à faire un profit. Autrement il n'y aurait aucun avantage à attirer cette clientèle. En convenant d'un tarif-marchandises nous obtenons pour le chemin de fer une clientèle qui irait aux entreprises de camionnage.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur Gordon, est-ce vrai que, lorsque les chemins de fer obtiennent une hausse du tarif-marchandises, comme celle qu'ils ont obtenue l'an dernier, quand la Commission des transports a permis une hausse générale de 15 p. 100, vous n'avez pu imposer qu'une hausse de 11 p. 100?

L'hon. M. MARLER: On n'a pas accordé une hausse de 15 p. 100.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous avez demandé 15 p. 100.

L'hon. M. MARLER: Oui, nous avons demandé 15 p. 100.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Oui, et je dis bien qu'on ne vous a accordé qu'une hausse de 11 p. 100.

M. GORDON: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Quand vous fixez ces tarifs, il vous faut tenir compte des régions où il y a de la concurrence et des régions où il n'y en a pas, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est exact.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ces régions où existe la concurrence se trouvent-elles pour la plupart dans l'Ontario et le Québec?

M. GORDON: Pas nécessairement. Cela peut varier selon le volume des marchandises à transporter.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Les régions où il n'y a pas de concurrence sont dans l'Ouest et dans les Maritimes, n'est-ce pas? D'une façon générale, l'augmentation frappe plus fortement l'Ouest et les Maritimes que l'Ontario et le Québec. C'est là un fait, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est encore là une généralisation qu'on ne peut pas laisser passer. Il y a nécessairement une certaine concurrence dans toutes les régions du Canada. Cette concurrence peut être plus forte dans un endroit que dans un autre et pour tel produit plutôt que pour tel autre. Mais nous devons la considérer comme une réalité. Il se peut fort bien que dans l'Ontario, on transporte un certain type de marchandises en plus grande quantité que dans certaines provinces de l'Ouest. Nous subissons les caprices de la concurrence.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je crois comprendre que la concurrence vient du transport routier, du transport maritime et un peu du transport aérien.

M. GORDON: C'est tout à fait vrai.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Et c'est particulièrement à cause du transport par eau, n'est-ce pas, que, dans les régions où il y a de la concurrence, les tarifs sont ordinairement plus bas qu'ailleurs.

M. GORDON: Votre affirmation est vraie pour certains cas. Il y a un tarif-marchandises exigé par la concurrence du transport par eau. On établit ces tarifs spéciaux en tenant compte du tarif de transport maritime, car autrement nous n'aurions pas de clientèle dans ces régions. Ce que je veux essayer de démontrer, c'est que ce ne sont pas les chemins de fer qui décident. Si nous ne fixions pas de tarif de concurrence, les marchandises seraient transportées par eau. Et vous auriez une situation semblable dans l'Ouest en fait de taux de transport.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Certainement, ce sont les chemins de fer qui établissent les tarifs.

M. GORDON: Non, ce n'est pas nous qui décidons. Mais nous devons faire face aux taux de concurrence. Et il s'agit ici d'un tarif spécial exigé par la concurrence du transport par eau, et nous devons l'établir d'après le tarif de ce genre de transport.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Que vous ayez ou non à faire face à ce taux de concurrence, c'est vous qui établissez le taux qui s'applique aux chemins de fer. C'est à vous de le fixer.

M. GORDON: Mais le taux est établi. Vous employez le mot "établir" comme s'il était question d'un choix; mais nous n'avons pas le choix.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Oui, mais la question du transport par eau conditionne votre tarif.

M. GORDON: Oui, comme je vous l'ai dit, c'est un taux exigé par la concurrence du transport par eau; car, si les chemins de fer n'établissent pas un taux capable de faire concurrence à celui du transport par eau, alors la marchandise serait transportée par eau, avec le résultat que vous savez.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce que ces conditions existent au même degré aux États-Unis?

M. GORDON: Oui, parfois davantage.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Alors pourquoi est-il dit au paragraphe 8 du rapport: "Aux États-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* a autorisé une hausse générale des tarifs-marchandises de 6 p. 100, à compter du 7 mars 1956, et une nouvelle hausse provisoire de 7 p. 100 dans l'Est et de 5 p. 100 dans l'Ouest, à compter du 28 décembre."

M. GORDON: C'est exact.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cependant, aux États-Unis, il y a eu une hausse moins considérable dans l'Ouest que dans l'Est.

M. GORDON: C'est vrai.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Tandis que dans l'ensemble je crois que nous avons eu une hausse plus forte dans l'Ouest que dans l'Est...

M. GORDON: Je ne puis répondre à cette question sans vérifier le texte de cette ordonnance particulière. Cela se peut fort bien; mais je ne connais pas les facteurs de base qui ont produit le résultat dont vous parlez.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce que cette différence ne serait pas attribuable au fait que lorsque les chemins de fer canadiens établissent des tarifs-marchandises, ils font valoir la situation qui existe dans les régions où il y a de la concurrence, et élèvent le tarif dans les autres régions au même niveau.

M. GORDON: Non, il s'agit encore ici d'une question de fait. Quand nous faisons une demande à la Commission des Transports, nous savons d'avance de combien ont augmenté nos frais pour les salaires et autres dépenses et nous devons reprendre cette augmentation quelque part. Autrement nous ferions banqueroute. Nous devons nous reprendre quelque part et nous faisons des calculs en conséquence. Supposons que nous demandions une augmentation de tarif de 15 p. 100, nous analysons la situation et nous nous disons: "Il y a ici une source d'augmentation de revenu, mais nous ne pouvons avoir d'augmentation dans cet autre endroit. A tel endroit nous n'aurons pas d'augmentation à cause de la concurrence, mais à tel autre endroit nous pouvons obtenir 2 ou 5 p. 100 d'augmentation." Après avoir analysé la situation, nous en arrivons à ce que doit être la hausse maximum du tarif. L'augmentation que nous demandons est une augmentation maximum.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est exactement ce que je vous dis. Vous devez imposer cette augmentation partout où vous pouvez obtenir le plus gros revenu.

M. GORDON: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous agissez ainsi en raison de la concurrence; mais, en définitive, les régions du centre du Canada où il y a de la concurrence sont mieux partagées que celles où il n'y a pas de concurrence.

M. GORDON: Je serai d'accord avec vous si vous retirez l'expression "le centre du Canada" et si vous parlez seulement des régions où il y a de la concurrence.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): N'est-il pas vrai que dans les Maritimes où il existe un système de transport par eau, les tarifs-marchandises sont plus

élevés que dans le centre du Canada? C'est un fait, puisque dans le nouveau budget, nous avons voté une indemnité à l'égard du tarif-marchandises dans les Maritimes.

M. GORDON: Je crois qu'il y a confusion dans vos arguments. S'il y avait de la concurrence de la part du transport par eau, nous ne pourrions demander une augmentation du tarif-marchandises. Il n'y a donc pas de concurrence.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous voulez dire parce qu'il n'y a pas de transport dans cette région?

M. GORDON: Non. Je veux dire qu'il n'y a pas de concurrence. Il n'y a pas de concurrence sur le marché. Nous avons une entreprise qui a quelque chose à vendre. Nous vendons un service; le transport des marchandises d'un endroit à un autre. Et pour nos services nous recevons le montant en cours sur le marché et ce montant ne sera pas plus élevé qu'il ne faut. Si pour un montant inférieur, on peut obtenir le même service par camion, par bateau, par bicyclette ou par n'importe quel autre moyen, et bien, on se servira de ces moyens de transport.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Évidemment.

M. GORDON: Nous devons faire face à toute cette concurrence.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ce que j'essaie de vous expliquer, c'est que dans l'ensemble, vous devez établir le tarif-marchandises et que, pour l'établir, l'une des choses principales dont vous devez tenir compte ce sont les endroits où il y a de la concurrence et ceux où il n'y en a pas. Je retire les mots "centre du Canada"; mais il demeure quand même que, dans l'Ouest du Canada et dans les Maritimes, le tarif-marchandises est plus élevé qu'ailleurs.

L'hon. M. MARLER: Je crois que vous dites la même chose d'une façon différente.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): M. Gordon veut que je retire les mots "centre du Canada", mais c'est un fait.

M. GORDON: Si vous étudiez l'ensemble de la situation, et je respecte votre jugement sur ce point, et si vous dites qu'il y a plus de concurrence dans certaines parties du Canada que dans d'autres, je serai d'accord avec vous.

M. CARTER: La question de Terre-Neuve m'intéresse. Vous avez dit qu'il y avait de la concurrence partout, dans toutes les parties du Canada; mais vous avez déclaré auparavant à M. Hamilton que si on vous accordait une augmentation de 15 p. 100, vous ne pourriez imposer plus que 9 p. 100 en moyenne.

M. GORDON: J'ai retiré cette affirmation. C'est 7 p. 100 seulement.

M. CARTER: C'est beaucoup moins. Et cela est attribuable au fait qu'il y a de la concurrence partout. Y a-t-il assez de concurrence à Terre-Neuve pour modifier vos tarifs-marchandises?

M. GORDON: Certainement, si vous prenez Terre-Neuve comme exemple typique. Mais cela dépend un peu de ce que vous voulez dire. Je crois que, dans le port de Saint-Jean, vous trouverez que le coût du transport par eau est inférieur à celui qu'on trouve dans certaines régions de l'Ontario-Nord. Ainsi vous ne pouvez vous rendre dans le Nord de l'Ontario autrement que par voie de terre, tandis qu'à Saint-Jean (Terre-Neuve) vous pouvez profiter des services internationaux de transport par eau ou, pour certaines régions, des services des chemins de fer.

M. CARTER: Nous n'en profitons pas tellement maintenant, monsieur Gordon, car nous sommes soumis aux tarifs canadiens. Nous pouvions profiter de cet avantage avant la Confédération, mais maintenant nos achats se font en grande partie sur le continent.

M. GORDON: Il reste quand même qu'on fait encore du transport par bateau dans le port de Saint-Jean et à un tarif-marchandises beaucoup moindre que ne serait pour la même région, celui du transport par chemin de fer ou celui de tout autre moyen de transport.

M. CARTER: Oui, mais vous devez savoir que le volume du trafic-marchandises que le National-Canadien transporte à Terre-Neuve a probablement plus que doublé.

M. GORDON: Je suis d'accord avec vous, mais votre déficit augmente au même rythme.

M. CARTER: Ce n'est pas ce que je veux dire, mais s'il y a une augmentation dans le trafic-marchandises des chemins de fer, il y par contre une diminution correspondante dans le trafic-marchandises maritime qui nous venait de toutes les parties du monde.

M. GORDON: Oh non, monsieur Carter, si vous prenez le temps de bien y penser, vous serez le premier à admettre que Terre-Neuve achète plus que jamais et que le niveau de vie à Terre-Neuve, en ce qui concerne le confort que procurent les appareils ménagers et autres améliorations modernes s'est élevé considérablement. Terre-Neuve est un marché beaucoup plus important qu'il ne l'a jamais été.

M. CARTER: La population a augmenté.

M. GORDON: Oui, la population a augmenté et le niveau de vie est plus élevé.

M. CARTER: Mais je suis de l'avis de M. Johnston quand il dit que, lorsque vous faites vos plans pour savoir où vous pourrez faire des profits afin de compenser l'augmentation des dépenses, il vous faut prendre la plus grosse partie de cette augmentation quelque part, et que Terre-Neuve est l'un de ces endroits que vous vous projetez d'exploiter.

M. GORDON: Non, non. Cela peut sembler curieux, mais nous ne décidons pas d'avance où nous prendrons nos profits. Ce n'est pas notre façon d'agir du tout. Nous examinons d'abord le montant de l'augmentation des dépenses. Nous étudions ensuite la situation du trafic-marchandises pour savoir quelle proportion de cette augmentation nous pouvons appliquer à tel genre de trafic-marchandises. Après avoir fait ces calculs, nous calculons le pourcentage de l'augmentation du tarif. Nous décidons enfin si le pourcentage général sera de 10 p. 100 avec l'espérance d'en percevoir 6 p. 100, ou si ce sera 15 p. 100 pour en obtenir 9, ou si ce sera 20 p. 100 pour en obtenir 12.

Le résultat auquel nous visons c'est d'obtenir l'argent quelque part.

M. CARTER: Oui, mais dans la pratique, vous n'augmenterez vos tarifs-marchandises que si on vous permet de les augmenter de 10, 11 ou 15 p. 100, selon le cas. Dans certaines régions vous ne les augmenterez pas du tout, tandis que dans d'autres régions, vous imposerez l'augmentation maximum.

M. GORDON: C'est exact.

M. CARTER: Et Terre-Neuve est l'une des régions où vous imposerez le maximum de l'augmentation.

M. GORDON: Si c'est ainsi que vous l'entendez, je peux tourner la question contre vous en vous demandant si vous pouvez me donner des chiffres. Je parie que vous ne le pouvez pas.

M. CARTER: Non, je ne peux pas. C'est pourquoi je vous demande quelle est la situation actuelle.

M. GORDON: Il y a un résultat final auquel on vise dans une augmentation des tarifs-marchandises. Après tout, la concurrence est profitable, car sans elle les autres augmentations seraient plus considérables.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Si je comprends bien, le point le plus important du paragraphe 8 est que, lorsque l'*Interstate Commerce Commission* a permis une augmentation générale, les chemins de fer des États-Unis ont augmenté leurs tarifs de 7 p. 100 dans l'Est et de 5 p. 100 dans l'Ouest.

M. GORDON: Je ne sais pas quel a été le résultat de cette décision. Il se peut que l'augmentation des salaires n'avait pas été la même dans l'Est et dans l'Ouest. La situation n'est pas la même aux États-Unis, où il y a plusieurs compagnies de chemins de fer, et au Canada où vous n'avez en tout que deux chemins de fer transcontinentaux.

Au Canada les chemins de fer s'unissent pour faire des demandes conjointes, qui sont d'une portée nationale, alors qu'aux États-Unis c'est complètement différent. Il se peut que, dans l'Ouest, les chemins de fer aient enregistré une augmentation et que, dans l'Est, ils n'en aient pas enregistré. Il se peut que les dépenses pour les salaires n'étaient pas les mêmes dans l'Est et dans l'Ouest. La situation est différente. Vous ne pouvez pas conclure qu'il doit y avoir une différence du pourcentage simplement parce qu'il s'agit de l'Est ou de l'Ouest.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): D'après le rapport, la situation au Canada est l'inverse de celle des États-Unis.

M. GORDON: Vous dites que la situation est contraire?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Oui. Aux États-Unis, c'est l'Ouest qui a imposé la plus faible augmentation, tandis que, au Canada, c'est l'Ouest qui a imposé la plus forte.

M. GORDON: Comme je vous l'ai dit, je ne connais pas les raisons de cette différence. Probablement qu'il existait des situations différentes dans l'Est et dans l'Ouest. Il pouvait y avoir une différence dans les frais d'exploitation.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je m'en rapporte à la déclaration du paragraphe 8 du rapport. Je n'ai pas de renseignements plus détaillés et l'on ne peut s'attendre que je connaisse les détails. Tout ce que j'ai comme renseignement, c'est cette déclaration du rapport, où l'on ne donne pas de détails.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la rubrique intitulée "Marchandises" est approuvée?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je ne sais si c'est le bon temps pour poser une certaine question ou si je devrais attendre à plus tard. Je voudrais savoir si, sur la longueur de voie que nous possédons, vous avez un moyen de connaître ce que rapporte une certaine section du chemin de fer, s'il y a un profit ou s'il n'y en a pas.

M. GORDON: C'est là une question à laquelle j'évite toujours de répondre. La raison, c'est que en tant que président, je dois faire de mon mieux pour étudier l'ensemble de la situation. Je fais moi-même certains calculs, mais ce ne sont pas des chiffres que je peux faire connaître, car il y a tellement d'impondérables dans ces calculs qu'il faudrait plusieurs heures de recherche pour les vérifier, et je ne crois pas qu'on pourrait y réussir.

Ainsi, il peut y avoir une division du chemin de fer qui fonctionne à perte pour ce qui est du transport, mais cette division fournit des marchandises et cela la rend utile pour le réseau. C'est pourquoi j'évite de donner des chiffres pour une division en particulier. Ainsi, Terre-Neuve et l'Île du Prince-Édouard constituent une division autonome, et vous pouvez l'identifier. Mais, en raison de la déclaration d'ordre général que je viens de faire, j'ai toujours cru qu'il n'était pas juste de prendre une région à part et de la citer comme exemple typique d'une région qui assure des profits ou des déficits. Il faut étudier la valeur d'une région en tant que pourvoyeuse de trafic-marchandises et aussi à d'autres points de vue.

Toutefois, nous pouvons prendre le cas particulier d'une région que nous voulons cesser d'exploiter. Si nous prenons une région particulière, nous

pouvons analyser soigneusement sa valeur en tant que pourvoyeuse de trafic, car nous n'avons qu'une petite division à étudier. Nous présentons les faits à la Commission des transports et nous lui fournissons tous les renseignements que nous possédons. Dans ces cas, nous étudions attentivement la valeur des autres régions en tant que pourvoyeuses. Nous avons une formule pour faire cette analyse.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas interrompre la discussion, mais je crois que probablement la majeure partie de la discussion sur ce point pourrait se faire lors de l'étude de la rubrique "Nouvelles lignes". Êtes-vous prêts à approuver la rubrique "Marchandise" pour entreprendre cet après-midi l'étude de la rubrique "Voyageurs".

M. HAHN: La rubrique n'est pas approuvée?

Le PRÉSIDENT: Non, la rubrique n'est pas approuvée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

3 heures 15 de l'après-midi

Le PRÉSIDENT: Je vois, messieurs, que nous sommes en nombre.

Au cours de la séance de ce matin, quelques questions sont restées sans réponse. Il est probable, je pense, que M. Gordon désire maintenant répondre à ces questions l'une après l'autre. Si le Comité le veut bien, nous entendrons maintenant les réponses à quelques-unes de ces questions.

M. GORDON: Monsieur le président, il m'a été possible pendant l'heure du déjeuner de réunir des chiffres qui me permettront de répondre aux questions de M. Hahn. La première avait trait au pourcentage en grain du tonnage total. J'ai en main un tableau où ces pourcentages sont indiqués. Si vous me le permettez, je vais vous donner ces chiffres: le pourcentage en grain du tonnage total a été de 11.6 p. 100 en 1956, 9.6 p. 100 en 1955, 11.9 p. 100 en 1954, 16.1 p. 100 en 1953 et 15.8 p. 100 en 1952. Avec votre permission, je vais verser au compte rendu le tableau d'où ces chiffres sont tirés.

TONNAGE PRODUCTIF (en millions de tonnes)

	1956	1955	1954	1953	1952
Grain	11.5	8.4	9.5	13.9	14.2
Tous les autres produits	87.5	79.2	69.8	72.6	75.9
	<u>99.0</u>	<u>87.6</u>	<u>79.3</u>	<u>86.5</u>	<u>90.1</u>
Grain, exprimé en % du tonnage total	11.6	9.6	11.9	16.1	15.8

J'ai aussi réussi à obtenir quelques précisions au sujet des hausses provisoires de 7 p. 100 dans l'Est et de 5 p. 100 dans l'Ouest, qui ont été autorisées aux États-Unis. Il en est fait mention dans l'alinéa 8 du rapport et on m'avait posé une question à leur sujet. Ces hausses provisoires font partie d'une demande visant une majoration de 22 p. 100, dont l'*Interstate Commerce Commission* n'a pas terminé l'examen. Dans la décision qu'elle vient de rendre, la Commission explique pourquoi elle n'a pas autorisé une hausse uniforme dans tout le pays en disant avoir constaté que le contrecoup de la majoration des taux varie entre l'Est et l'Ouest. Les chemins de fer n'ont pas accepté la décision et ils continuent de faire des exposés de faits à l'*Interstate Commerce Commission* à cet égard.

J'ai une autre série de chiffres qu'on pourrait trouver intéressants. Ils se rapportent à des questions posées par M. Hahn ou par quelque autre membre du Comité. En 1956, dans le cas du grain transporté aux tarifs de la Passe du Nid-de-Corbeau, notre recette moyenne a été de .499 de cent par tonne-mille, soit à peine moins d'un demi-cent par tonne productive. Si l'on nous demande quelle a été notre recette moyenne par tonne-mille pour tout le grain de l'Ouest que nous avons transporté, la réponse est .526 de cent. La légère différence provient de ce que, dans le dernier cas, une certaine quantité de grain domestique est incluse et le transport du grain domestique s'effectue à des taux plus élevés.

Pour une comparaison avec les États-Unis, j'ai un ou deux exemples qui illustrent bien la situation. Il s'agit du blé qui est transporté de Regina à la tête des Lacs, une distance de 776 milles. Nous avons reçu 20 cents les 100 livres. Pour le transport de Whately (Montana) à Duluth, une distance de 772 milles, le taux est de 64½ cents les 100 livres. De Winnipeg à Fort-William, une distance de 420 milles, le taux est de 14 cents les 100 livres. De York à North-Dakota, 420 milles également, le taux est de 41 cents les 100 livres. Les chiffres que je viens de mentionner pour les États-Unis sont ceux qui avaient cours avant la récente augmentation de 5 cents; ainsi, il vous faudrait probablement ajouter de six à huit cents à ces chiffres tandis que les taux canadiens, comme vous le savez, demeurent inchangés.

D'une manière générale, je pourrais résumer en disant que, pour le transport du blé sur des distances à peu près égales, les taux américains sont apparemment au moins trois fois plus élevés que les taux canadiens.

M. HAHN: Dans la question générale des taux, il ne faut pas oublier le P.G.E.

M. GORDON: Je ne suis pas encore certain d'avoir bien compris ce que M. Hahn cherchait à savoir, mais ce qui suit lui fournira peut-être les renseignements voulus. Par suite du prolongement du P.G.E. et du parachèvement de la route John-Hart, qui se sont produits à peu près en même temps, le transport routier dans la région au delà de St-George est devenu un concurrent assez important. Il a aussi été possible aux camionneurs, en particulier à ceux de la *Northern Freightways* plus loin que St-George, d'offrir des taux qui ont eu pour effet de nous enlever rapidement une partie de notre trafic. En raison de cette concurrence, nous avons commencé à offrir des taux quantitatifs pour le transport sur rail, inaugurant ainsi une série de taux plus bas en fonction d'un volume minimum plus élevé. Les taux réduits constituaient, je pense, un effort en vue de soutenir la concurrence plus intense qui est survenue à cette époque. Il est vrai qu'en 1952 et pendant toute l'année 1953, en raison du parachèvement de la route John-Hart, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont perdu un volume considérable de trafic, mais ils le reprennent graduellement grâce aux taux d'encouragement qu'ils ont établis.

M. HAHN: Qu'entendez-vous par taux quantitatifs pour transport sur rail?

M. GORDON: Nous cherchions à établir un taux attrayant en le fondant sur un volume plus élevé de marchandises par wagon; en d'autres termes, plus le wagon contient de marchandises, plus le taux est bas.

M. HAHN: Est-ce un taux pour wagonnée complète que vous entendez par cela?

M. GORDON: Oui, monsieur. Ce qui s'est produit ensuite c'est que le P.G.E. a aussi établi un taux de concurrence et, grâce à une entente qu'il a conclue avec la *Northern Freightways*, ce taux englobait le transport sur rail et le transport par camion. De nouveau, nous avons, à notre tour, offert un taux aussi avantageux que ce dernier.

M. HAHN: Je me demande si vous pourriez faire la comparaison entre les taux pour le transport de marchandises de Dawson-Creek à Vancouver et les taux pour le transport de marchandises de deuxième classe d'Edmonton à McBride, par exemple?

M. GORDON: Il me faudra trouver ces chiffres à votre intention.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Quel est le pourcentage de la réduction que ces taxes convenues représentent au regard du tarif-marchandises ordinaire?

M. GORDON: Je ne parle pas de taxes convenues présentement. Vous songez aux questions posées ce matin au sujet des conserves.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Oui, monsieur.

M. GORDON: J'ai la réponse mais j'aimerais la vérifier. Je vais vous dire quel est le pourcentage du trafic qui bénéficie de la réduction, mais j'aimerais vérifier les chiffres avec soin.

M. HAHN: Monsieur Gordon, au lieu de vous occuper de cela dès maintenant vous pourriez me faire parvenir ces renseignements, car je ne crois pas que beaucoup d'autres y soient intéressés.

M. GORDON: Je serai heureux de le faire.

M. CARTER: Nous parlions ce matin de la hausse du tarif-marchandises et des régions où le réseau fait face à la concurrence. J'ai affirmé que Terre-Neuve était une des régions où il y avait peu de concurrence et où la hausse du tarif-marchandises pourrait être la plus avantageuse. J'ai fait une déclaration dans laquelle j'ai dit que, depuis que Terre-Neuve est devenue la dixième province, il y a eu un accroissement considérable du volume de marchandises provenant de la terre ferme qui y sont transportées,—ce volume s'est multiplié plusieurs fois, à mon sens,—et il y a eu une diminution correspondante dans le volume des marchandises provenant d'autres marchés. M. Gordon a accepté, je pense, ma première affirmation mais il m'a paru avoir des doutes au sujet de la deuxième, selon laquelle il y aurait eu une diminution du volume des marchandises qui arrivent de l'étranger à Saint-Jean. Après la séance du Comité ce matin, j'ai appris qu'en dépit de l'absence de toute amélioration dans les facilités de manutention à Saint-Jean, le nombre des débardeurs a diminué de 2,100 à 1,100 depuis 1949 et que, sur ces 1,100, un bon nombre s'occupent de la manutention de marchandises qui, elles aussi, viennent du reste du Canada. A mon avis, ces renseignements devraient être versés au compte rendu.

M. GORDON: Ce chiffre est intéressant mais nous devons nous rappeler, quand il est question de taux de concurrence, que ces derniers permettent au chemin de fer de conserver un certain volume de trafic et que, sans ces régions à tarif de préférence, l'exploitation de notre service-marchandises nous coûterait plus cher. Rappelez-vous que tous nos taux sont compensatoires, c'est-à-dire que nous établissons un taux de concurrence qui nous permet de couvrir nos frais pour le transport dont il s'agit et que le profit réalisé sur celui-ci influe directement sur les taux qu'il nous faudrait effectivement exiger autrement. Ainsi, en réalité, ce sont toutes les régions qui bénéficient de ce que nous sommes capables de soutenir la concurrence et de réaliser une certaine marge de profit.

M. CARTER: Mon argument était que, dans le cas du transport des marchandises à Terre-Neuve, la concurrence est un facteur plutôt négligeable. Je ne sais pas encore si vous partagez mon avis.

M. GORDON: Nous parlons de concurrence et, à mon sens, le chemin de fer doit fournir un meilleur service à moins de frais car, autrement, le transport maritime lui ferait plus de concurrence. Nous devons notre trafic unique-

ment aux conditions que nous offrons. Si le débarbage a diminué comme il l'a fait, ce doit être parce que les réceptionnaires à Terre-Neuve trouvent plus économique de faire venir leurs importations par chemin de fer que par navire.

M. CARTER: Je serais porté à penser que c'est le contraire qui se produit. N'était la grande pénurie de transport maritime, les taux seraient moins élevés qu'ils ne le sont présentement.

M. GORDON: Alors, pourquoi y a-t-il pénurie de transport maritime? Si le transport maritime rapportait, les gens s'empresseraient de construire des navires. Dès que le transport maritime ne rapporte plus, les entreprises maritimes abandonnent les affaires. C'est ce qui s'est produit ici.

M. HAHN: Quand la concurrence disparaît, qu'il s'agisse de celle du transport maritime ou de celle du transport routier, n'est-il pas exact que le tarif ferroviaire demeure constant et que les taxes convenues restent en vigueur? Ainsi, le district continue de bénéficier des taux de concurrence là où de pareils taux ont déjà été établis mais où maintenant la concurrence n'existe plus.

M. GORDON: Vous cherchez à laisser entendre, je suppose, que le chemin de fer ruinera ses concurrents après quoi il augmentera ses taux?

M. HAHN: C'est là une conclusion logique.

M. GORDON: Mais il n'en est pas ainsi, voilà tout. Je souhaiterais que ma vie ne soit pas plus compliquée que cela. Je n'hésiterais pas si la chose était possible. Il nous faudrait quand même être en mesure de faire face à la concurrence car, dès que nous ne le serions plus, les concurrents réapparaîtraient.

M. HAHN: Parmi ces taxes convenues, s'en trouve-t-il qui sont inférieures au coût réel du transport?

M. GORDON: Non, monsieur. Nous devons prouver que toute taxe convenue est compensatoire. Quand une demande visant l'approbation d'une taxe convenue est à l'étude, tout intéressé peut se présenter devant la Commission et mettre en doute la rentabilité de la taxe convenue. Il nous faut prouver que ce taux est compensatoire.

M. HAHN: Êtes-vous aussi tenus de réaliser un certain profit?

M. GORDON: Non, monsieur. Il suffit pour nous de démontrer que le taux est compensatoire et d'en convaincre la Commission.

M. HAHN: Comment pouvez-vous faire cela et affirmer en même temps, comme on l'a fait devant le Comité l'an dernier, qu'il vous est impossible d'établir le coût exact du transport d'un point à un autre?

M. GORDON: Il nous est possible à n'importe quel moment d'établir le coût dans un cas précis. Il nous faut convaincre la Commission.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pouvez-vous nous dire quel aurait été le montant brut de recettes provenant du transport des marchandises si la hausse en vigueur à la fin de l'année l'avait été durant l'année tout entière?

M. GORDON: Votre question est celle-ci: si la hausse récente avait été en vigueur pendant toute l'année 1956, quel en aurait été le résultat?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est bien cela, monsieur.

M. GORDON: Je n'ai pas ce chiffre en main; je peux cependant le trouver pour vous.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je m'exprimerai autrement, au cas où vous auriez justement ce détail sous vos yeux. Savez-vous quel est le montant net de la hausse dans vos recettes?

M. GORDON: Oui, je peux vous dire cela.

L'hon. M. MARLER: C'est la même question.

M. GORDON: Je croyais que M. Hamilton avait posé une question hypothétique, à savoir, si la hausse du tarif-marchandises avait été en vigueur pendant toute l'année 1956, quel en aurait été le résultat.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est juste.

M. GORDON: Sa deuxième question, telle que je la comprends, est celle-ci: dans quelle mesure les recettes ont-elles augmenté en 1956 par suite de la majoration du tarif-marchandises.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Non, je cherchais simplement à donner une tournure un peu différente à la première question dans l'espoir d'obtenir une réponse.

M. GORDON: Si la question est la même, ma réponse reste la même. Je n'ai pas le renseignement en main. Il m'est assez facile de me le procurer, mais il me faudra téléphoner à Montréal.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Estime-t-on que le parachèvement de la voie maritime du St-Laurent aura des répercussions sur le tarif-marchandises dans le centre du Canada?

M. GORDON: C'est ce que nous verrons. Tout dépendra des taux de concurrence qui seront en vigueur à ce temps-là. Je serais porté à croire que des répercussions se feront sentir, mais ce n'est là qu'une simple opinion, je ne peu pas vous donner une réponse catégorique. Il se fera certes plus de transport maritime, mais la possibilité de répercussions sur le tarif ferroviaire dépendra du genre de transport qui sera effectué par suite de la canalisation du St-Laurent et aussi de la taxe qui sera exigée pour l'utilisation de la voie maritime. Ce dernier point constituera le principal facteur de concurrence.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cette taxe pourrait avoir un effet marqué sur le tarif-marchandises, particulièrement dans le centre du pays, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est selon ce que sera la concurrence. La taxe ajoutera aux frais des entreprises de transport maritime. Je ne sais pas quel en sera le montant. Mais le moment viendra, quand la canalisation sera terminée, où toutes sortes d'industries apparaîtront. Il se peut que pour quelques-unes, le transport plus lent par navires ne soit pas pratique et peut-être constaterons-nous que le chemin de fer demeure en mesure de soutenir la concurrence. Il faudrait prendre en considération tous les facteurs de concurrence en jeu.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais prévoyez-vous que la canalisation du St-Laurent entraînera nécessairement une diminution du tarif-marchandises dans le centre du pays?

M. GORDON: Il m'est impossible de répondre à cette question.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je sais qu'il est difficile de faire des prédictions.

M. GORDON: Comme je l'ai dit maintes fois, je crois que la canalisation du St-Laurent aura, pendant une brève période, un effet très marqué sur le trafic ferroviaire, je veux dire un effet défavorable. Mais, comme je l'ai dit aussi, je crois que le volume du transport augmentera avec les années et à mesure que la mise en service de l'énergie fera naître les industries dont l'établissement est attendu comme résultat de la canalisation et que, en conséquence, les chemins de fer n'auront pas trop à souffrir. Ce ne sont là que des conjectures de ma part, je ne peux rien affirmer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Rien ne garantira que le tarif-marchandises dans l'Ouest du Canada et dans les Maritimes n'augmentera pas par suite de la canalisation du St-Laurent?

M. GORDON: Il y a un si grand nombre de facteurs qui entrent en jeu; sera-t-il possible de contenir les salaires et les autres frais? Rappelez-vous que le tarif-marchandises est déterminé par les frais et par les frais seulement.

Il est déterminé par ce que nous coûte l'exploitation de notre service et, comme je l'ai dit à maintes reprises, dans des cas précis la question de la concurrence entre en jeu.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Naturellement, pour nous qui habitons des régions éloignées, comme l'Ouest du pays ou les Maritimes, il est important de savoir quel sera le résultat de la canalisation, parce que ce résultat nous atteindra sensiblement.

M. CARTER: Avez-vous des cartes, monsieur Gordon, ou des graphiques quelconques qui indiquent l'intensité relative de la concurrence dans différents secteurs du réseau et à l'égard de différents genres de trafic?

M. GORDON: Il y a mille façon de présenter cela. Je trouve difficile de répondre à la question. Nous avons des registres, bien entendu, qui indiquent où de nouvelles routes ont été construites et où des entreprises de camionnage ont été établies. Vous parlez de l'intensité de la concurrence, je ne sais trop comment il faudrait s'y prendre pour mesurer cette intensité. Je ne sais pas comment on pourrait en établir le graphique.

M. CARTER: Vous avez dit ce matin savoir qu'une majoration du tarif-marchandises pourrait dans certaines régions ne vous donner aucun profit et dans d'autres vous donner peut-être un profit de 2 p. 100 ou de 3 p. 100. Avez-vous une carte où ces détails sont indiqués pour les différentes régions?

M. GORDON: Non. Ce que nous avons, ce sont des listes établies avec grand soin énumérant les domaines de transport où nous avons des concurrents et ceux où nous n'en avons pas. La situation peut changer très rapidement. Chaque jour, il se produit des faits dont il nous faut tenir compte. Il est de notre devoir de nous tenir au courant de tout le transport qui se fait et, si nous constatons que tout à coup certains clients nous abandonnent, nous cherchons à savoir pourquoi. Nous nous efforçons d'aller au-devant des coups. Quand nous constatons que la concurrence du transport routier prend de l'ampleur, nous communiquons immédiatement avec l'expéditeur en cause afin de savoir ce qu'il y aurait à faire pour conserver sa clientèle. Notre meilleure arme à cet égard a été la taxe convenue.

M. CARTER: Ce matin, vous avez protesté contre les mots "centre du pays" que M. Johnston a employés en parlant du contrecoup de la concurrence.

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Vous persistez à affirmer que la concurrence existe partout.

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. CARTER: Je me demandais simplement si vous aviez quelque diagramme ou graphique là-dessus, qui vous permettrait de constater en un coup d'œil que, dans une région, la concurrence est intense et que vous ne réalisez aucun profit tandis que dans une autre votre profit est de 5 p. 100.

M. GORDON: A mon avis, il serait très difficile de présenter ces renseignements sous de pareilles formes, car il n'y aurait pas assez de couleurs différentes pour indiquer les différents degrés d'intensité de la concurrence. Nous aurions là, je crois, quelque chose de passablement embrouillé. Dans une région, il y a la concurrence du transport maritime et, dans une autre, celle du transport routier. Il existe aussi différentes sortes et différents types de camions.

M. CARTER: Je ne crois pas que nous ayons à nous préoccuper de la forme de la concurrence mais plutôt de ses effets.

M. GORDON: Prenons Terre-Neuve comme exemple. Il est à croire que dans cette province la situation changera sous le rapport de la concurrence, si la route transcanadienne se rend jusque là.

Pour le chemin de fer, voici une manière d'envisager les choses: considérer avec grand soin tous les déboursements et toutes les mises de fonds nécessaires parce que, dans un nombre inconnu d'années, le chemin de fer aura à faire face à la concurrence du transport routier.

M. CARTER: Si nous avions une voie à écartement normal, notre situation serait peut-être plus favorable.

M. GORDON: La chose est incertaine. On pense, à tort, qu'un chemin de fer dont la voie est à écartement étroit est nécessairement un chemin de fer de rendement inférieur. Tel n'est pas le cas. Un chemin de fer à voie étroite peut donner un rendement tout aussi satisfaisant, sinon plus. Compte tenu de la situation particulière qui existe à Terre-Neuve et des conditions particulières sous le rapport des pentes, des courbes, etc., dans lesquelles le chemin de fer y a été construit, un chemin de fer à voie étroite donne un meilleur rendement que ne le ferait un chemin de fer à voie normale. C'est pourquoi, comme je l'ai déjà dit, si l'on se proposait de construire une voie normale, on ne la construirait pas au même endroit où se trouve la voie étroite. Les conditions en matière de courbes, de pentes, etc., sont différentes.

M. CARTER: Monsieur Gordon, au sujet d'une voie à écartement normal, je désire ajouter ceci: les importateurs de Terre-Neuve, les importateurs de fruits, par exemple, pourraient avoir commandé un wagon de bananes qui viendrait du sud des États-Unis en passant par Halifax. Si nous avions un chemin de fer à voie normale à Terre-Neuve, ce wagon chargé se rendrait directement à Saint-Jean.

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. CARTER: Dans les circonstances actuelles, il est expédié à Sydney où la marchandise est déchargée, puis chargée de nouveau sur un navire; elle est ensuite déchargée de ce dernier et chargée sur un wagon pour voie étroite. Les frais de manutention sont, en conséquence, extrêmement élevés. Il nous est impossible de profiter des avantages que donnent les achats en vrac et par wagonnées complètes, comme peuvent le faire les gens de la terre ferme.

M. BYRNE: Les désavantages ne sont pas plus grands que dans le cas d'un monorail.

M. GORDON: Tout ce que je peux dire à ce sujet, c'est que chaque région du Canada a ses difficultés, tant du point de vue géographique qu'à d'autres points de vue. Il faut tout simplement accepter la réalité. Si la voie à écartement étroit constitue un désavantage,—et je ne sais pas quelle en est la gravité,—c'est une des choses dont vous devez vous accommoder. Il y a d'autres régions au pays, j'en suis convaincu, qui estiment avoir des désavantages aussi. Les uns font contrepoids aux autres de sorte que la situation est à peu près la même pour tous sur le marché.

M. CARTER: Nous ne croyons pas devoir nous accommoder d'un désavantage si nous pouvons le faire disparaître.

M. GORDON: Si nous abordons ce domaine, je peux vous mentionner un grand nombre d'améliorations et de concessions en matière de tarif-marchandises qui ont été consenties à Terre-Neuve, depuis qu'elle est devenue la dixième province. Je pourrais mentionner aussi une réduction très marquée du tarif-marchandises.

M. CARTER: Nous n'en tirons pas grand profit.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée?

La rubrique est adoptée.

“Voyageurs-Trafic et recettes”.

M. KNIGHT: Monsieur le président, je désire poser une ou deux questions et, si vous voulez bien me le permettre, j'ajouterai ensuite quelques remarques. A l'alinéa 11, on lit: "Les recettes ont augmenté de \$1,600,000 pour atteindre \$45,800,000." Je n'ai pas calculé le pourcentage de la hausse mais j'aimerais demander à M. Gordon s'il pourrait nous donner un chiffre comparatif à l'égard des recettes du Pacifique-Canadien l'an dernier, car je veux comparer sous un certain aspect les deux services, les deux réseaux.

M. GORDON: Comme je l'ai dit plus tôt, le rapport annuel du Pacifique-Canadien n'a pas encore été publié. Il devrait l'être très bientôt, mais je ne l'ai pas en main et, en conséquence, je ne peux pas faire de comparaison.

M. KNIGHT: Je ne vous demande pas un chiffre précis; de fait un chiffre approximatif me suffirait. Je me demandais simplement si la situation du Pacifique-Canadien s'était améliorée dans une mesure plus grande que celle du National-Canadien.

M. GORDON: J'ai bien quelques chiffres tirés de la statistique, pour ainsi dire, mais je ne puis pas m'y fier assez pour me permettre de les citer. Je préférerais attendre le rapport du P.-C.

M. KNIGHT: En ce cas, laissons faire.

J'ai deux autres sujets de critique; je dois dire que je le fais dans un esprit bienveillant et en vue du progrès de notre chemin de fer, comme je me plais à l'appeler. Toujours dans le même paragraphe, on lit que les recettes des autres services de voyageurs, y compris les wagons-lits, les wagons-restaurants et les wagons-salons, ont augmenté de 4 p. 100 pour atteindre \$10,600,000. M. Gordon pourrait-il nous dire dans quelle mesure cette amélioration est attribuable au service des wagons-restaurants? Peut-être se le rappelle-t-il, c'est un reproche que je fais au chemin de fer depuis plusieurs sessions, parce qu'on refusait ou hésitait de fournir, aux voyageurs en voitures ordinaires en particulier, des repas à un prix qu'ils peuvent se permettre de payer. Je me réjouis personnellement de la réussite de cette initiative, ou de ce que je considère comme telle, étant donnés les avantages qu'elle procure au public. J'y vois une initiative heureuse, parce que vous mettez en service six nouveaux wagons.

M. GORDON: Si vous vous reportez à la page 30 du rapport, monsieur Knight, vous y trouverez un tableau qui donne en détail la décomposition du revenu des services de voyageurs, avec comparaison pour les deux années. Avez-vous la page 30 sous les yeux?

Le PRÉSIDENT: La colonne à gauche de la page 30.

M. GORDON: Sous le titre de "Recettes d'exploitation", vous avez la décomposition des rubriques principales. Sous l'une de celles-ci, par exemple, vous trouvez le poste "wagons-lits et wagons-salons"; et, pour "wagons-restaurants et buffets", une recette de \$4,021,755, à comparer à \$3,895,150. Nous avons servi un bien plus grand nombre de repas pour arriver à ce résultat, il va sans dire.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il s'agit à la fois des wagons-restaurants et des buffets, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Avez-vous les chiffres pour chacun, monsieur Gordon?

M. GORDON: A la page 31 du rapport, vous voyez aussi quelle a été la dépense pour ces services.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Séparément ou non?

M. GORDON: A la rubrique "Divers" des Frais d'exploitation, le poste "Service des wagons-restaurants et buffets" apparaît à \$5,611,809.

M. KNIGHT: J'imagine que, vu que ces pages ont été mentionnées, nous trouverons ces chiffres au compte rendu. Je veux cependant poursuivre mes critiques. Sous le titre Concurrence, page 22, au paragraphe 78, je lis: "Ces divers projets s'inspirent d'un commun objectif: placer la Compagnie dans une situation telle qu'elle puisse faire face à la concurrence toujours croissante et à la hausse des frais." La dernière phrase a retenu mon attention: "A cette fin, le N.-C. est à réétudier sa politique de prix, ainsi que les types de matériel et de services que le public désire et pour lesquels il est disposé à payer."

A ce propos, je veux soulever deux points sous ce titre d'ordre général. Le premier a trait aux wagons à dôme-observatoire; le second porte sur la vitesse, ou le défaut de vitesse, avec laquelle le National-Canadien se rend à Vancouver, comparativement à son concurrent transcontinental.

Je sais bien ce que M. Gordon a déjà répondu, mais je n'ai jamais pu me laisser convaincre en ce qui concerne la vitesse. Nous nous rappelons qu'au début M. Gordon avait qualifié de l'un des plus grands mythes de l'exploitation ferroviaire la prétention que le National-Canadien pouvait, dans sa course vers Vancouver, gagner dix heures, ou quelque chose du genre. Eh bien! il met dix heures de moins pour se rendre à Vancouver. Je suis particulièrement heureux de cet accomplissement, car je ne voudrais pas que le chemin de fer se classe au second rang. Je ne connais rien de l'exploitation d'un chemin de fer, ni de la gestion de ses finances, mais j'ai l'oreille tendue, à l'instar de tous les autres politiciens. Or, j'entends dire deux choses dans mes voyages à travers le pays: "Pourquoi les convois du National n'ont-ils pas de wagons à dôme-observatoire pour faire face à la concurrence du Pacifique?" C'était la raison d'être de ma question en ce qui concerne la comparaison. La seconde chose que j'entends est celle-ci: "Pourquoi, depuis l'avènement des locomotives diesel, ne pouvons-nous pas faire le voyage de Montréal à Vancouver aussi rapidement que le P.-C.?" Je ne veux pas dire que nous devrions arriver là à la même heure, mais j'estime que nous devrions nous y rendre dans le même temps.

Ces propos ne disent peut-être pas grand chose à la direction du chemin de fer, mais je puis vous assurer que le grand public y attache de l'importance, si ce que j'entends dire est vrai. Il est courant d'entendre: "Bien entendu, le Pacifique est plus achalandé: il est plus rapide et il a ces wagons à dôme-observatoire." Étant donné cet objectif déclaré du National, tel qu'il se trouve exprimé au passage que j'ai cité: "A cette fin, le N.-C. est à réétudier sa politique de prix, ainsi que les types de matériel et de services que le public désire et pour lesquels il est disposé à payer", eh bien! si je suis bon juge de l'opinion publique qu'il m'est donné de connaître, voilà le genre de service, à mon sens, pour lequel le public serait prêt à payer. Cela corrigerait aussi, je pense, l'opinion de bien des gens, c'est-à-dire que le National-Canadien est une entreprise de second ordre, eu égard au service donné par le P.-C. Je serais bien aise de connaître l'avis de M. Gordon sur ces deux questions.

M. GORDON: Je voudrais bien en premier lieu faire une mise au point. Lorsque vous parlez d'un leurre à propos de la rapidité respective des chemins de fer, je dois dire que la question n'est pas là. La fumisterie à laquelle je faisais allusion, et que j'ai dénoncée tant et tant, portait sur une prétendue entente entre le National et le Pacifique. Il n'a jamais existé d'entente, par laquelle le N.-C. devait mettre plus de temps que le P.-C. Ceci dit, il faut tenir compte qu'en ces dernières années nous avons profondément modifié nos techniques, particulièrement en ce qui concerne nos achats de matériel roulant; au surplus, nous avons été fort préoccupés par l'idée d'adapter nos locomotives diesel à nos services transcontinentaux. Petit à petit, nous avons fait des progrès sous le rapport de la rapidité, mais, qu'on ne l'oublie pas, la vitesse d'un chemin de fer n'est qu'un aspect de la question. Si nous devons gagner

en rapidité, nous devons tenir compte des répercussions sur l'assiette de la voie et le confort des voyageurs, sur la façon d'assurer le service dans les trains et toutes ces sortes de choses. Bien qu'il y a deux ou trois ans nous avions le matériel qui pouvait nous donner la vitesse, nous n'avions pas la voie qu'il fallait, mais il y a eu graduellement amélioration. Je suis bien heureux de pouvoir vous dire,—il n'est pas besoin de faire de comparaisons d'année en année,—qu'à partir du 26 avril notre parcours entre Montréal et Vancouver, par exemple, se fera...

M. KNIGHT: Au haut de la page 21, je crois, on y dit que la durée du voyage est abrégée de quarante minutes.

M. GORDON: Donc à partir du 26 avril 1957, la durée de notre voyage entre Montréal et Vancouver sera de dix minutes de moins que par le Pacifique.

M. KNIGHT: C'est quelque chose.

M. GORDON: D'autre part, pour le voyage de retour de Vancouver à Montréal, notre parcours prendra cinquante minutes de plus. Il ne faut pas perdre de vue un facteur important, la longueur du parcours entre Montréal et Vancouver: 2,924 milles par le N.-C. et 2,881 par le P.-C. En d'autres termes, le parcours du P.-C. est de 43 milles plus court, au total, mais en divers endroits nous pouvons filer à plus vive allure.

Par exemple, entre Montréal et Winnipeg, entre Toronto et Winnipeg, nous l'emportons d'un bon bout sur le Pacifique. Notre trajet entre Montréal et Winnipeg, par le nouveau parcours, prendra 2 heures et 35 minutes de moins que par le Pacifique; entre Toronto et Winnipeg, ce sera 1 heure et 35 minutes de moins. Mais pour le voyage de retour, de Vancouver à Montréal, bien que nous prenions dix minutes de moins à l'aller, il nous faudra 50 minutes de plus, étant donné l'agencement différent des horaires pour le service des points intermédiaires, le nombre d'arrêts et le reste.

M. KNIGHT: En réalité, si je tiens tant à ce que le N.-C. soit l'égal en rapidité du P.-C., c'est que je n'arrive pas à comprendre que, pour le voyage de retour, on ne parvienne pas à rattraper 40 minutes sur un parcours d'une telle distance. Indépendamment de la question de matériel ou de locomotives, dans la plupart des voyages que nous entreprenons nous nous attardons en cours de route: à la sortie de ma propre ville, nous attendons de 10 à 15 minutes, jusqu'à ce que l'horloge indique que c'est le moment de partir.

M. GORDON: Fort bien, je vais vous exposer alors quelques-uns des problèmes du chemin de fer, puisque la chose vous intéresse. Je le ferai avec une grande franchise. En ce qui concerne le voyage de retour, vous ne devez pas perdre de vue que nous sommes tenus de faire des raccordements à des heures convenables. Il est de bonne guerre, à l'égard de certains de nos arrêts intermédiaires, d'arriver là à une certaine heure; c'est pourquoi, nous réglons notre horaire à cette fin. Est-ce une bonne ligne de conduite? En tout cas, nous le croyons. Peut-être notre concurrent pense-t-il autrement. Si vous examinez ses horaires, vous vous rendrez compte de quelques inconvénients en ce qui concerne l'heure d'arrivée. Nous avons une autre idée en tête: nous tenons à tout prix à notre trajet de deux heures entre Ottawa et Montréal. C'est un parcours bien propice pour concurrencer l'avion, et nous avons bien peu d'endroits où nous pouvons le faire. Nous nous sommes rendu compte que notre service ferroviaire, entre Ottawa et Montréal, fait réellement concurrence à l'avion. De fait, le nombre des voyageurs s'est sensiblement accru depuis que nous maintenons ce trajet strictement à deux heures. Entre Montréal et Ottawa, la chose nous est facile, parce que nous sommes au départ de notre course et qu'il n'y a rien pour nous arrêter. Pour le *Super Continental*, c'est une course sans arrêt entre Montréal et Ottawa, et nous sommes habituellement à temps,—deux heures environ. Mais pour le voyage

de retour, nous partons de Vancouver, et nous devons prévoir les retards qu'occasionne l'imprévu d'un long parcours. C'est pourquoi nous nous ménageons quelques pauses, afin d'arriver à Ottawa à un moment propice qui nous permette de maintenir notre course de deux heures entre Ottawa et Montréal. Nous avons agi ainsi afin de maintenir l'horaire Ottawa-Montréal.

M. KNIGHT: L'autre question se rapportait aux wagons à dôme-observatoire. Peut-être pourriez-vous nous en dire un mot.

M. GORDON: Mon point de vue est le suivant: ce service transcontinental, avec locomotives diesel et le reste, est encore au stade de l'expérimentation. Nous l'améliorerons probablement au fur et à mesure que la voie sera en meilleur état et que nous dépenserons plus d'argent, et ainsi de suite. Mais nous nous demandons si le jeu en vaut bien la chandelle. Nous avons fait une étude approfondie du mouvement des voyageurs et nous voyons que bien peu de personnes, à l'heure actuelle, font tout le parcours entre Montréal et Vancouver. La proportion à l'heure actuelle n'est que 10 p. 100 environ. La proportion est bien meilleure entre telle et telle ville. De sorte que nous nous demandons, et nous sommes à faire des relevés, si toute cette gloriole à l'égard de la durée du voyage entre Vancouver et Montréal repose réellement sur un sain principe d'affaires. Il se peut qu'il soit plus sensé d'accélérer la vitesse de nos trains d'une ville à l'autre et de les décomposer, plutôt que de compter sur un seul train pour un service plus rapide entre villes. Ce serait concurrencer l'avion plus efficacement, pensons-nous; nous nous sommes déjà rendu compte qu'il en est ainsi dans certains cas.

Je l'ai déjà dit publiquement et je le répète, l'avenir du transport aérien réside dans l'avion à réaction. Ce sera l'appareil pour le transport à longue distance, et l'aviation va nous supplanter d'emblée, parce que nous ne pouvons pas lui faire concurrence dans ce domaine. Nous ne sommes pas éliminés, toutefois, parce que nous avons encore un rôle à jouer: ce sera peut-être bien en attachant plus d'importance au voyage plus rapide par train entre centres urbains, là où un service d'avion à réaction n'est pas économique. L'avion à réaction, une fois qu'il s'est élevé dans les airs, au départ de Montréal, à une hauteur suffisante pour être efficace,—car il doit voler à une haute altitude pour tirer parti de ses avantages,—se voit dans l'obligation de descendre pour atterrir à Toronto. Il vient à peine d'atteindre son régime d'altitude lorsqu'il doit commencer à descendre. Nous croyons donc que notre avenir réside dans les communications entre centres urbains. Ainsi que je l'ai dit, c'est la raison d'être des analyses et des essais que nous faisons afin de déterminer quelle doit être notre ligne de conduite.

M. KNIGHT: Nous voilà à ma troisième question. Peut-être pourrions-nous l'intercaler ici avant d'aborder les wagons à dôme-observatoire. Est-ce cela que vous appelez des autos ferroviaires?

M. GORDON: Autorails.

M. KNIGHT: Vous allez en mettre un en circulation entre Saskatoon et Regina, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est à l'étude dans le moment... en effet, nous le ferons si nous le jugeons profitable. Nous avons mis à l'essai ces autorails, ou voitures automotrices Budd, ainsi que nous les appelons. Nous en avons commandé un certain nombre, et il en sera question plus loin à propos du budget.

M. KNIGHT: Avez-vous quelque projet à ce sujet dans le moment?

M. GORDON: Nous avons actuellement à l'étude un circuit Regina—Saskatoon—Prince-Albert; bien que je ne veuille pas trop exciter la curiosité, je crois pouvoir dire que c'est l'une des lignes qui sera probablement l'objet de l'innovation.

M. KNIGHT: Avez-vous un tel projet à l'étude pour Saskatoon-Calgary?

M. GORDON: Non pas entre Saskatoon et Calgary, mais entre Calgary et Edmonton, présentement.

M. KNIGHT: Ma foi, vous devriez faire quelque chose entre Calgary et Saskatoon, parce que vous perdez des affaires en ce qui concerne cette ligne.

M. GORDON: Voici: partout où nous sommes convaincus, que ce soit ou non l'opinion du public, partout, où, à notre avis, le trafic est suffisant pour motiver la mise en service d'un autorail ou de toute autre forme de transport des voyageurs, nous sommes disposés à le faire.

M. KNIGHT: Bien, pour terminer, je vais revenir aux wagons à dôme-observatoire. Croyez-vous que les chemins de fer Nationaux du Canada, parce qu'ils n'ont pas de tels wagons, perdent des clients qu'ils auraient autrement?

Le PRÉSIDENT: M. Gordon a expliqué, il y a une couple d'années, que les hommes de chemin de fer considéraient le wagon à dôme-observatoire comme un engouement qui finirait par disparaître. Que ce soit avéré ou non, je ne saurais le dire.

M. KNIGHT: Mes questions s'adressent surtout à lui, à cause des hommes de chemin de fer et à cause de ce que je crois être un autre effet sur le moral. J'aimerais voir ces wagons sur les trains du N.-C.

M. GORDON: La question de mettre en circulation des wagons à dôme-observatoire, somme toute, est une affaire de jugement. Nous nous procurons les wagons qui, croyons-nous, plairont au public et nous vaudront son encouragement. Vous ne devez pas perdre de vue que, en ce qui concerne les wagons à dôme-observatoire, il y a quelques faits qui vous échappent peut-être. En premier lieu, les fauteuils des wagons à dôme-observatoire ne rapportent pas de revenus. Pour en motiver l'emploi, il faut établir qu'ils attirent de nouveaux voyageurs, afin que ce ne soit pas une simple question de remplacer du matériel régulier.

Nous avons pour principe, je crois l'avoir dit déjà, que la concurrence ne consiste pas seulement à imiter notre rival. Telle n'est pas l'essence de la concurrence. Si les autorités du Pacifique-Canadien comparaissaient devant vous, il se pourrait fort bien que vous leur demandiez pourquoi le chemin de fer a des wagons à dôme-observatoire, si oui ou non ces wagons font concurrence à notre matériel régulier. Notre matériel roulant, sous le rapport du confort et à toutes fins utiles, soutient la comparaison avec tout matériel en usage en Amérique du Nord.

Il se peut bien, ainsi que vous paraissez le croire, que le wagon à dôme-observatoire exerce quelque fascination. Pardonnez-moi, mais je trouve votre opinion superficielle, parce que vous ne connaissez pas les résultats. J'ajouterais plus de poids à votre avis, si j'avais en main les chiffres du Pacifique. Mais je ne les connais pas, et j'estime non fondée votre hypothèse que les wagons à dôme-observatoire leur ont attiré des voyageurs.

M. KNIGHT: Je ne crois pas, monsieur Gordon, que ma question prenait la forme d'une hypothèse. Ce que j'ai dit avait plutôt la forme d'une question, à mon avis. Je ne suis pas du tout personnellement intéressé dans les wagons à dôme-observatoire, ai-je besoin de dire. Je me suis fait simplement l'écho de ce que j'entends dire partout. Les gens disent: "Oh! je vais à Vancouver et je vais voyager par le Pacifique... après tout il y a des wagons à dôme-observatoire." Il doit y avoir quelque chose de fascinant à ce sujet.

M. GORDON: Notre point de vue est le suivant: tout bien considéré, nous ne croyons pas que l'attrait du wagon à dôme-observatoire soit assez prononcé, sous le rapport du mouvement des voyageurs, pour nous justifier de faire la dépense. Sauf une exception, nous estimons que nous tirons suffisamment bien notre épingle du jeu avec le matériel roulant que nous avons. Il se peut, cependant, que nous fassions quelque chose pour la traversée des montagnes.

M. KNIGHT: Me pardonneriez-vous si je vous dis que vous me faites à peu près la même réponse que lorsque nous avons préconisé l'emploi des wagons-dînette.

M. GORDON: Je vous mets au défi de me montrer quand j'ai dit une telle chose. J'aimerais pouvoir le lire. Je ne pense pas avoir jamais mis en doute votre opinion à ce sujet.

M. KNIGHT: Eh bien! peut-être ai-je tort.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je pense comme M. Gordon en ce qui concerne les wagons à dôme-observatoire. Je me rends ici presque toujours par le Pacifique-Canadien, et je voyage pas mal. Je ne crois pas que les wagons à dôme-observatoire aient autant d'attrait qu'auparavant. Leurs fauteuils ne sont plus aussi occupés, sauf pour la traversée des montagnes.

M. GORDON: C'est exact. On y a montré à l'occasion quelque engouement mais, tout considéré, nous n'y avons pas vu une initiative profitable. Je ne cherche pas à nous faire passer pour des hommes parfaits, mais telle a été notre opinion.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il y a en circulation un autorail entre Calgary et Edmonton. Je doute que ce soit une initiative profitable, et cela pour deux raisons. La première: votre parcours est beaucoup plus long que par le Pacifique; la seconde: la voie est si tortueuse que vous avez besoin d'un protecteur, pour ainsi dire, pour circuler au milieu d'un aussi grand nombre de courbes. Je ne sais si l'on peut faire quoi que ce soit pour obvier à cet état de choses, s'il serait avantageux de redresser la voie; mais, lorsqu'on compare l'autorail au matériel du P.-C., vous ne pouvez soutenir la comparaison.

M. GORDON: L'autorail a été mis en service en 1955: les résultats ont été tels que récemment nous en avons mis un second.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il est vrai que le jour où je l'ai pris c'était au temps de la grève du Pacifique: il y avait encombrement.

L'hon. M. MARLER: Cela prouve que c'est beaucoup plus facile lorsqu'il n'y a pas de concurrence!

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Le fait est que c'est un terrain très accidenté!

M. GORDON: Nous avons mis l'autorail en service en 1955, en partie à titre d'expérience; à la suite d'un essai sérieux, nous en avons ajouté un second.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Comment se compare la distance?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il vaudrait peut-être mieux fixer aux sièges des ceintures!

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Avez-vous déjà circuler sur cette voie?

M. GORDON: Sur celle-ci en particulier?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ce vous serait toute une expérience.

M. GORDON: J'ai passé sur cette ligne et je sais ce que vous voulez dire. Cela revient à une question de dépense et à quelle somme nous pouvons affectée pour améliorer la superstructure.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il y a une assez bonne différence quant à la distance, n'est-ce pas?

M. GORDON: En effet. Nous ne visons pas à la concurrence en ce qui concerne le trafic-voyageurs entre Calgary et Edmonton. Il s'agit de savoir jusqu'à quel point nous devons aller pour fournir le service. Nous ne sommes pas en mesure, à notre avis; de faire concurrence au Pacifique dans le domaine du transport des voyageurs entre ces deux points en particulier.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): D'une façon générale, vous avez raison, je pense. Toutefois, en tant que le service est en cause, en particulier en ce

qui concerne le *Super Continental*,—et je le dis après mûre considération,—je crois que c'est mieux sur le chemin de fer National du Canada que sur le Pacifique.

M. GORDON: Cela, je suis prêt à l'admettre sur-le-champ.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je crois avoir dit: c'est mieux sur le National que sur le P.-C.

M. GORDON: En effet.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est ce que j'avais l'intention de dire.

M. GORDON: Je vous remercie.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Y a-t-il quelque différence entre un wagon-buffet et un wagon-restaurant? J'imagine qu'un wagon-restaurant a un long comptoir... je ne veux pas que personne me comprenne mal. Je devrais peut-être dire un long comptoir pour le café.

M. GORDON: Vous pensez probablement à un wagon-dînette.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Oui, en effet.

M. GORDON: Le wagon-dînette a un long comptoir, à l'instar d'un bar pour glaces. Cela se trouve sur le *Super Continental*.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Le Pacifique-Canadien n'en a pas?

M. GORDON: Non, il n'en a pas.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Pour moi, après avoir voyagé sur les deux trains, je préfère le wagon-dînette.

M. GORDON: C'est un exemple typique des moyens de concurrence. Nous avons le wagon-dînette, le Pacifique a le wagon à dôme-observatoire. Lequel est le mieux? Nous optons pour le wagon-dînette.

M. KNIGHT: Pour ma part je préfère le wagon-dînette.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Pour ce qui en est du service, le wagon-dînette est bien supérieur au wagon-buffet du Pacifique-Canadien. La voûte vitrée permet de voir de plusieurs côtés. Sur les trains du National-Canadien on ne voit que par les deux fenêtres. Dans les wagons du National-Canadien il n'y a pas toujours de ces longs comptoirs.

M. GORDON: Non. Nous n'avons qu'un nombre limité de tels wagons.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je pensais que c'était des wagons-buffets, mais vous dites qu'ils ont une ou deux tables?

M. GORDON: Oui, dans les salons-buffet. A vrai dire il y a quatre modèles de wagon-restaurant: le wagon-dînette, avec un long comptoir semblable à celui des pharmacies où l'on sert des rafraîchissements où vous vous installez et on vous sert à mesure que vous commandez; le wagon-restaurant classique, où vous avez des nappes, de la belle argenterie et ainsi de suite et où vous payez trois fois plus cher—ceux-ci sont pour les gens qui voyagent aux frais de leur société—; le wagon salon-buffet, qui est mi-restaurant et mi-dînette, où il y a des fauteuils et des tables isolés; nous nous en servons surtout pour les parcours où les voyageurs ont la facilité de prendre le petit-déjeuner. Et puis il y a un nouveau wagon que nous avons nous-mêmes inventé et dont nous sommes très fiers. Nous l'avons construit nous-mêmes et c'est un modèle nouveau. Nous avons deux wagons de ce modèle et ils seront en service entre Montréal et Mont-Joli. C'est ce que nous appelons des wagons-cafétérias. Le voyageur prend un plateau, passe le long d'un comptoir, commande son repas et va s'asseoir, tout comme on le fait dans un café ordinaire. Nous espérons que cette trouvaille plaira au public. Nous allons le mettre à l'essai entre Montréal et Mont-Joli cet été, même avant peut-être. Il est même en service en ce moment à titre d'essai.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Et au point de vue des bénéfiques, qu'elle comparaison y a-t-il entre les wagons-restaurants et les wagons-buffets? Ces derniers sont plus petits que les wagons-restaurants, n'est-ce pas?

M. GORDON: Détrompez-vous, aucun de ces wagons nous rapporte des bénéfiques. Si vous voulez connaître le pourcentage de nos pertes pour chacun d'eux, je puis vous fournir le renseignement, mais quant aux bénéfiques, ces wagons-restaurants, d'un genre ou de l'autre, ne nous rapportent rien.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Quels sont ces pourcentages?

M. GORDON: D'après nos calculs, nous avons perdu l'an passé environ 40.7 p. 100 en moyenne sur les repas servis dans les wagons-dînettes. Chaque repas nous a coûté \$1.24, en moyenne, et en le servant nous avons perdu 36 cents. Pour les wagons-restaurants et les wagons-buffets réunis, nous avons perdu 58.1 p. 100; nous avons dépensé, en moyenne, \$2.79 par repas et nous avons perdu, en moyenne, \$1.03 par repas.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il s'agit des wagons-buffets?

M. GORDON: Des wagons-restaurants, des wagons-cafés et des wagons-buffets. Nous avons perdu \$1.03 par repas servi dans ces wagons tandis que pour les wagons-dînettes nous n'avons perdu que 36 cents.

M. KNIGHT: Il y a un compte séparé pour les spiritueux, n'est-ce pas? Ils ne sont pas compris dans les comptes du wagon-restaurant?

M. GORDON: Non. Ils sont comptabilisés séparément.

M. FOLLWELL: Voulez-vous nous parler du compte des spiritueux.

M. GORDON: Je ne l'ai pas. Sur cette liste il y a les boissons, les déjeuners, les cigarettes et ainsi de suite. Je n'ai pas de chiffres précis pour les spiritueux. Tout ce que je puis vous dire, c'est que le chiffre des boissons indique un léger bénéfice.

M. FOLLWELL: Est-ce que vous servez des spiritueux dans toutes les provinces maintenant ?

M. GORDON: Cela dépend des provinces. J'en ai la liste ici. Nous n'en servons pas en Alberta. En Nouvelle-Écosse nous servons seulement de la bière et du vin. Dans le Québec, nous pouvons servir toutes les boissons alcooliques. Dans l'Ontario il y a deux permis différents et ce que nous pouvons servir varie selon le district. C'est un peu compliqué, mais de façon générale, il y a un moyen de boire un verre dans l'Ontario.

Au Manitoba une loi a été décrétée mais n'est pas encore en vigueur, je pense. Toutefois, nous pouvons maintenant servir des spiritueux dans cette province.

En Colombie-Britannique nous servons des spiritueux depuis le 24 mai 1954.

M. HAHN: A la bonne heure!

M. GORDON: Et d'après ce que je vois, on a étudié les possibilités de vendre des spiritueux en Terre-Neuve. Nous pourrions en vendre si nous le voulions, mais on a trouvé que ce n'était pas pratique.

M. CARTER: Il faut d'abord que nos voies soient standardisées.

M. GORDON: Dans l'Île du Prince-Édouard nos services ferroviaires sont tels que nous n'avons guère l'occasion de servir des spiritueux; à vrai dire, les trajets sont trop courts.

Par rapport au Nouveau-Brunswick, il est indiqué que l'on surveille les choses de près afin de voir si, éventuellement nous pourrions y vendre des boissons alcoolisées.

En ce qui concerne la Saskatchewan et l'Alberta, il paraît que les autorités de ces deux provinces sont en liaison étroite avec celles du Manitoba et nous pensons que les dispositions prises par les unes influenceront les autres. Toutefois la question est encore en suspens et nous ne savons rien de précis.

M. FOLLWELL: Pensez-vous que ce que vous allez gagner sur les spiritueux pourra compenser vos pertes sur les repas?

M. GORDON: J'en doute fort. Mais pour ce qui en est de servir des boissons alcoolisées dans nos trains, nous sommes fortement d'avis qu'on devrait nous permettre de le faire, car ainsi, toute autre raison à part, il nous est beaucoup plus facile d'empêcher l'ivrognerie. L'ivrognerie dans nos trains nous cause continuellement des soucis. Lorsque nos trains traversent des régions où nous n'avons pas le droit de servir des spiritueux, nous avons toutes sortes d'ennuis. Les gens ont leur bouteille et il n'y a pas moyen de les retenir de boire, comme tout le monde le sait. Mais lorsque nous débitons nous-mêmes les boissons il est plus facile de les empêcher de boire à l'excès; nous trouvons qu'ainsi ils se conduisent mieux et que, dans l'ensemble, les résultats sont bien meilleurs.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la rubrique "Trafic-voyageurs" est adoptée?

M. HAHN: Par rapport aux autorails, il y a un de ces trains appartenant au groupe en commun qui va d'Ottawa à Toronto. Je présume qu'il circule sur les voies du Pacifique-Canadien. Est-ce exact?

M. GORDON: Un train qui va d'Ottawa à Toronto?— Oui, c'est exact.

Le PRÉSIDENT: Il y a une section du train qui fait ce trajet.

M. HAHN: J'allais simplement vous faire remarquer que c'est une voie excessivement raboteuse et bien peu indiquée pour un wagon-cafétéria.

M. GORDON: Est-ce que vous parlez de la voie entre Ottawa et Brockville?

M. HAHN: Je ne sais pas. D'habitude je suis couché quand nous y passons, mais je sais qu'on y est bien cahoté.

M. GORDON: Il s'agit sans doute de la voie qui passe par Smiths-Falls jusqu'à Peterborough sur laquelle circulent les trains de nuit?

M. HAHN: Oui. Pour en revenir aux autorails, vos remarques m'ont intéressé mais il me semble que vous vous aventurez trop quand vous dites que le trafic inter-urbain se fera par chemin de fer, ou que celui-ci récupérera ce trafic, et que les lignes aériennes se maintiendront par d'autres moyens. En répondant à M. Johnston vous avez parlé de la ligne qui va de Calgary à Edmonton. C'est également une ligne que je connais bien et comme la plupart des villes qu'elle dessert sont pas mal importantes elle doit sans doute vous rapporter, ce qui, évidemment, ajoute à vos revenus. Mais quand il s'agit du bas de la Colombie-Britannique, par exemple, que se passe-t-il? Pensez-vous mettre un autorail en service entre Vancouver et Chilliwack, mettons?

M. GORDON: Je ne sais pas. Nous estimons qu'il y a lieu d'examiner tous les aspects de la question. Il ne s'agit pas avant tout de l'importance des villes mais des raisons qu'ont les gens de voyager. Un service d'autorail entre Calgary et Edmonton semble nettement indiqué, parce que les sociétés d'huile ayant leur siège dans ces villes et des installations dans la région il y a beaucoup de va-et-vient; les gens ont certainement besoin de voyager entre ces deux endroits. Nous faisons des études pour déterminer tout d'abord si un service d'autorail nous permettrait de réduire nos frais d'exploitation et de couvrir nos frais et ensuite si un service plus suivi et plus luxueux nous permettrait d'attirer une nouvelle clientèle.

M. HAHN: Est-ce qu'un service d'autorail devrait fonctionner toute la journée pour être lucratif?

M. GORDON: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire.

M. HAHN: Il devrait remplacer les trains ordinaires sur le parcours Calgary-Edmonton?

M. GORDON: Du point de vue du rendement, il s'agit surtout de savoir combien de gens seraient susceptibles de voyager par autorail. Nous cherchons à établir un service qui nous attirera des affaires.

M. HAHN: Bien sûr, mais lorsque nous parlions des services d'abonnés vous avez dit que s'ils pouvaient fonctionner sans interruption cela vous aiderait à couvrir vos frais.

M. GORDON: Oui.

M. HAHN: C'est là où je voulais en venir.

M. GORDON: Oui. Il faut tenir compte du nombre de milles parcourus. Nous pouvons établir un tarif économique pour le voyage de Calgary à Edmonton, mais quant au tarif des abonnés, je ne sais pas. A l'heure actuelle le tarif minimum des abonnés est de 25 cents. A un moment donné, quand je me suis mis à les étudier, ce tarif n'était que de 10 à 15 cents. Je crois qu'en ce moment nous avons un tarif minimum pour les abonnés. La plupart de ces tarifs sont très bas.

M. HAHN: A quelles distances s'appliquent-ils?

M. GORDON: A des parcours de 15, 20 ou 25 milles.

M. HAHN: Ces prix ne sont même pas comparables à ceux des autobus.

M. GORDON: Nous sommes d'avis qu'il n'appartient nullement aux chemins de fer d'effectuer ce genre de transports, c'est aux lignes d'autobus de le faire. Les chemins de fer ne sont pas faits pour ce genre de trafic mais pour les transports à longue distance de gros chargements. C'est à cela que les chemins de fer doivent servir.

M. FULTON: En ce qui concerne vos services de voyageurs qui desservent la gare centrale de Montréal, est-ce que tous vos trains s'arrêtent en dehors de la gare pour remplacer leurs locomotives par des locomotives électriques?

M. GORDON: Les trains de voyageurs?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: On ne le fait pas toujours à Turcot mais en général on échange les locomotives.

M. FULTON: Je comprends fort bien que cela était nécessaire lorsque vous aviez des locomotives à vapeur qui dégageaient beaucoup de fumée, mais maintenant que vous avez des diesels ne pourriez-vous pas cesser de le faire afin de gagner du temps?

M. GORDON: Nous le voudrions bien mais les diesels dégagent une odeur qui, si elle n'est pas nocive, est néanmoins fort désagréable, et nous avons rencontré des difficultés en les amenant sous la voûte de la gare. Quand un train est assez long pour que la locomotive ne pénètre pas dans la gare nous manœuvrons à reculons et nous laissons la locomotive à l'extérieur. Par contre, quand la locomotive doit inévitablement entrer sous la voûte, nous devons effectuer le changement ce qui prend environ dix minutes.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): M. Gordon nous a dit l'an passé... que le revenu moyen pour tous les repas servis avait été de \$1.70 en 1954 et de \$1.40 en 1955. Pouvez-vous nous donner le chiffre comparatif pour cette année?

M. GORDON: Est-ce de 1954 que vous parlez?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En 1954 les repas ont rapporté \$1.70, et en 1955, \$1.40.

M. GORDON: C'est exact. Le chiffre comparatif pour 1956 est de \$1.42.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ainsi, même si les gens se servent plus qu'avant des wagons-dinettes, le revenu provenant des repas s'est à peu près stabilisé.

M. GORDON: Oui, mais il ne faut pas oublier que, malheureusement, les repas nous ont coûté \$2.09 en moyenne en 1955, et \$2.20 en 1956 de sorte que notre revenu net est inférieur à ce qu'il était.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Votre revenu net, sans doute, mais d'après ce que vous avez dit j'ai compris qu'on utilisait de plus en plus les wagons-dinettes.

L'hon. M. MARLER: Ce qui ne veut pas dire que le prix des repas dans ces wagons n'ait pas augmenté.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Les voyageurs ont dépensé en moyenne 88 cents par repas je crois.

M. GORDON: 82 cents en 1955 et 88 cents en 1956.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si vous trouvez que le revenu moyen se maintient en général, je me demande...

M. FULTON: Est-ce que le prix du repas n'a pas augmenté?

M. GORDON: Si, et nous en servons davantage. En 1956 nous avons servi 348,677 repas, comparé à 337,274 en 1955. Ça c'est pour les wagons-dinettes. Il faudrait que je vous donne le total. En 1956 nous avons servi 2,426,196 repas dans nos divers wagons-restaurants, et en 1955, 2,419,432.

M. POWER (*Québec-Sud*): Qu'est-ce qui constitue un repas?

M. GORDON: Tout ce que nous servons, à part les boissons.

M. POWER (*Québec-Sud*): Un sandwich et une tasse de café, par exemple?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): L'an passé M. Gordon a bien voulu nous donner une idée de l'augmentation qui a eu lieu tout de suite après la mise en service du *Super Continental* et du *Continental* pour le parcours transcontinental. Maintenant vous nous donnez simplement un résumé en nous disant que les voyageurs et le revenu provenant du trafic-voyageurs ont augmenté dans une proportion de 15 à 24 p. 100 environ. Je me demande comment les chiffres de 1956 se comparent à ceux de 1955.

M. GORDON: M. Armstrong me dit qu'il comprend le tableau. Comme moi-même je ne le comprends pas je vais lui demander de répondre à votre question.

M. ARMSTRONG: Quand, au cours des témoignages, on nous a demandé comment le revenu du service des voyageurs du transcontinental de mai 1955 se comparait à celui de mai 1954, nous avons répondu qu'il n'y avait aucun changement. Vous voulez maintenant savoir comment se comparent les chiffres de 1956 et de 1955?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Oui.

M. ARMSTRONG: Le revenu du mois de mai 1956 comparé à celui de mai 1955 accuse une baisse de 3.2 p. 100. Les mois de juin 1956 et de juin 1955 sont à égalité. Le revenu du mois de juillet 1956 comparé à celui de juillet 1955 indique une augmentation de 8.6 p. 100.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Par conséquent le trafic sur la ligne du *Super Continental* augmente toujours et il ne s'agit pas d'un enthousiasme passager qui aurait suivi la mise en service de cette ligne.

M. GORDON: Nos livres indiquent une augmentation, malgré des fléchissements certains mois. Toutefois, dans l'ensemble, notre chiffre d'affaires tend à augmenter.

M. FULTON: Vos prix autres que ceux des repas sont demeurés assez stables sauf pour les abonnés. Je veux dire vos tarifs.

M. GORDON: Le tarif des voyageurs proprement dit, n'a pas changé, mais nous avons ici la moyenne du rapport par voyageur. Il est indiqué à la page 37 que le rapport par voyageur a été de \$2.86 en 1956 comparé à \$2.61 en 1955.

M. FULTON: A quoi peut-on attribuer cette augmentation?

M. GORDON: La distance des parcours entre en ligne de compte et en outre nous avons considérablement réduit nos services d'abonnés. Nous avons abandonné certains services d'abonnés dans les alentours de Montréal et avons ainsi éliminé beaucoup de petits parcours qui, à notre avis, nous faisaient perdre de l'argent.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, est-ce que cette même remarque s'applique sous certains rapports aussi bien aux services de wagon-restaurant qu'aux services de wagon-lit et de wagon-salon. Estime-t-on de manière générale qu'ils sont d'un bon rapport ou, au contraire, qu'ils ne rapportent rien?

M. GORDON: Nous estimons qu'ils ne sont pas d'un bon rapport mais qu'il nous faut fournir de tels services si nous voulons que les gens voyagent par chemin de fer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois qu'on vous a interviewé à Prince-Rupert au sujet du service transcontinental et de la concurrence considérable des lignes aériennes. Que prévoyez-vous pour l'avenir par rapport aux services interurbains. Croyez-vous que ces services devront offrir les mêmes facilités de wagon-lits et de wagon-salon qu'avant?

M. GORDON: C'est peut-être aller un peu trop au devant des choses, mais à mon avis plusieurs changements s'indiquent. Nous pourrions, entre autres, accélérer nos services interurbains et les organiser de façon telle qu'il n'y aurait plus besoin de wagons-lits. Les voyageurs pourraient, nous l'espérons, se contenter de sièges comme ils le font en avion et nous fournirions des wagons en conséquence; ceci nous permettrait d'éliminer les services de wagon-lits et de wagon-restaurant. C'est ainsi que nous réaliserions en partie les économies qui justifieraient nos services. De cette manière, nos services interurbains nous rapporteraient ou, du moins, nous permettraient de couvrir les frais. Il ne m'est pas facile de vous donner des exemples précis mais prenons, entre autres, le parcours entre Montréal et Toronto. Il y aurait certainement un service de jour mais un service de nuit serait également indispensable. Nous pourrions peut-être supprimer le service de wagon-restaurant et maintenir simplement le service de wagon-lits. Ou encore, nous pourrions peut-être, moyennant un prix avantageux, amener le public à se passer de wagons-lits et à se contenter de sièges. Il faudra tenter l'expérience. C'est pourquoi, comme je l'ai dit, nous cherchons à savoir pour quels services le public est prêt à payer. Si les voyageurs sont prêts à se contenter, moyennant un meilleur prix, d'un peu moins de confort ou, mettons, d'un peu moins de luxe, alors la chose est à tenter; telle est mon opinion.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et vous essayeriez simultanément d'améliorer vos horaires.

M. GORDON: Exactement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Toujours dans le même ordre d'idées, pensez-vous mettre en service de nouveaux trains entre Ottawa et Toronto. Si vous tentiez de mettre un tel programme en œuvre, pourriez-vous réduire la durée du trajet?

M. GORDON: Il ne faut pas oublier qu'il y a le service en commun. Nous ne sommes pas libres de faire ce que nous voulons. Le parcours Ottawa-Montréal en fournit un exemple. Nous avons le *Super Continental* qui circule entre Montréal et Ottawa sans stationner en route. Il s'agit surtout d'améliorer les services là où nous pouvons faire des affaires.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En ce qui concerne la possibilité de réduire vos frais, n'y aurait il pas lieu tout simplement de considérer le nombre de chevaux-vapeur par livre qu'utilisent ces nouveaux autorails de jour, dont le poids est assez considérable. Par rapport aux trains d'abonnés, avez-vous essayé d'en réduire le poids?

M. GORDON: On se préoccupe beaucoup de la question de matériel léger dans les milieux ferroviaires. Nous sommes en relation étroite avec les industriels qui fabriquent ce genre de matériel. Mais voyez-vous, il n'est pas simplement question de réduire le poids; plusieurs industriels l'ont fait pour les nouveaux modèles de wagon, mais lorsqu'on les a essayés dans des conditions normales d'exploitation on a trouvé maintes fois que ce matériel demandait plus d'entretien. En d'autres termes, si nous voulons des trains rapides qui circulent dans les conditions qu'on rencontre ici, les conditions climatiques en particulier, le wagon qui a moins de poids n'est pas toujours le plus satisfaisant ou le moins coûteux à exploiter. L'effet du cognement et de l'usure sur les wagons construits avec des matériaux légers que nous mettons en service demande encore beaucoup d'étude. Bref, en ce moment, tout le matériel léger fait l'objet d'études et de recherches. Nous avons un comité qui s'occupe uniquement de ces questions et a pour tâche d'évaluer tout le matériel léger pour wagons de voyageurs dont on dispose, afin de déterminer lequel serait le plus pratique et le plus économique à employer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je vois très bien les modifications que vous pourriez effectuer à l'avenir. Entre Toronto et Winnipeg, par exemple, vous pourriez éliminer le *Super Continental* et le remplacer par un simple train local. Mais qu'arrivera-t-il si je veux prendre le train à Winnipeg pour aller à Vancouver ou, mettons, à Edmonton? Vais-je devoir descendre du train le matin pour en reprendre un autre?

M. GORDON: C'est le genre de problème qu'il nous faudra résoudre; nous devons voir ce qui conviendra au public. Pour le moment je suis d'avis, mais évidemment ceci dépend du résultat des études approfondies qui sont encore loin d'être terminées, que si nous mettons en service des trains interurbains rapides, nous devons peut-être abandonner les trains à parcours continu. Autrement dit, un voyageur pour Vancouver devra peut-être aller, mettons, de Winnipeg à Saskatoon où il lui faudra attendre avant de poursuivre son voyage; ceci du fait que nous avons un très petit pourcentage de voyageurs qui prennent un billet direct de Montréal à Vancouver. Il est utile de se rappeler comment les choses se passent de l'autre côté de la frontière. On ne peut pas traverser les États-Unis sur une seule et même ligne de chemin de fer. Il faut changer d'une ligne à l'autre, ce qui est parfois bien peu commode, parce que les chemins de fer sont exploités par différentes compagnies. En tout cas, je ne voudrais pas que le Comité ait l'impression, d'après ce que je viens de dire, que ces projets de trains interurbains rapides sont sur le point de se réaliser. J'ai simplement exprimé mon opinion quant à ce qui pourrait être fait dans l'avenir. Il se peut que le service des voyageurs des chemins de fer du Canada évolue de cette façon.

M. FULTON: Mais il se pourrait que cette évolution prenne forme avant que le matériel que nous utilisons soit épuisé?

M. GORDON: Cela se pourrait.

M. CARTER: Monsieur le président, j'en reviens aux différents modèles de wagons-restaurants, aux wagons-dînettes et aux wagons-cafétérias. Peut-on vraiment faire circuler des wagons de ce genre sur des voies à petit écartement.

M. GORDON: Mais certainement. Il n'y a absolument rien dans la construction de ces wagons qui les empêche de circuler sur une voie étroite; il y a peut-être une exception à faire pour les wagons-restaurants ou les wagons-dînettes par suite de leur largeur. Je ne sais pas s'ils ont la largeur voulue.

Ces voies ont environ dix pouces de moins que les autres; ce serait à étudier. Du point de vue de la mécanique, toutefois, rien n'empêche de construire ces wagons pour des voies étroites.

M. CARTER: Bon. Maintenant, pour en revenir aux autorails, savez-vous quel volume de trafic il vous faut pour que ce genre de train vous rapporte?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Mettons entre *Argentia* et *Saint-Jean*, est-ce que cette distance constituerait en elle-même un trajet?

M. GORDON: Je ne suis pas en mesure de donner une réponse immédiate à votre question, mais c'est possible. Il nous faudrait choisir un cas particulier, en étudiant le coût d'exploitation de même que le volume de trafic auquel nous pourrions nous attendre et nous obtiendrions certainement un résultat. Dois-je vous rappeler en passant que dans le rapport, j'ai mentionné, je pense, la formation d'un comité spécial parmi les hauts fonctionnaires de l'administration centrale et des différentes régions. Il s'agit du paragraphe 70. Ces gens sont très avancés dans l'étude qu'ils font de ces questions mêmes pour déterminer les changements techniques qu'il y aurait lieu d'apporter à la situation du transport à *Terre-Neuve*, de façon à placer cette province sur un pied d'égalité avec le continent à ce point de vue.

M. CARTER: Quand croyez-vous que ce rapport sera prêt?

M. GORDON: Il est très avancé maintenant. Je puis très bien le trouver sur mon bureau à mon retour, que sais-je? Tout dépend de la rapidité avec laquelle le comité pourra travailler, mais la chose est en très bonne voie maintenant. Il se peut que le rapport soit sur mon bureau en ce moment même, je ne sais. Depuis quelques jours, je n'ai pas vu le fond de mon panier.

M. CARTER: Avez-vous, réparti par région, le nombre des passagers que vous transportez par mois?

M. GORDON: Non, je ne pense pas que nous ayons cette statistique. Je ne m'en souviens pas. Je ne crois pas que nous l'ayons. Nous pourrions vous donner un relevé en ce qui concerne le point de départ des passagers, mais voyez-vous, on se bute à des difficultés. Quant au point de départ des passagers, cependant, nous serions probablement en mesure de vous renseigner.

M. CARTER: Ce qui m'intéresse surtout, c'est le transport effectué par vos caboteurs. Est-il également vrai de dire de façon générale que le transport des voyageurs par bateaux de même que celui du courrier se font à perte?

M. GORDON: Oui, je crois que c'est un autre exemple de généralisation. Comme vous le savez, les caboteurs qui desservent *Terre-Neuve* sont l'objet de subventions substantielles.

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Je suis tout à fait certain qu'il n'y a pas de profits à faire dans le transport des voyageurs.

M. CARTER: Je pensais que ce serait possible si certains caboteurs circulaient toujours à pleine charge?

M. GORDON: Je m'aventure peut-être ici sur un terrain dangereux, mais ce qui s'est produit de nos jours, c'est que les humains se sont tellement habitués et s'attendent tellement à un degré de luxe, qu'il est à peu près impossible de leur donner ce qu'ils exigent tout en imposant un taux qui rapporte. On rencontre cela partout dans le monde. Le littoral de la *Colombie-Britannique* nous en fournit un autre exemple. Il y avait là autrefois de véritables bateaux de classe qui faisaient la navette sur cette côte; ils sont maintenant presque tous disparus. Ils n'ont tout simplement pu tenir devant les exigences modernes.

M. CARTER: Vous n'êtes pas sans savoir qu'on s'est plaint beaucoup de ce que le *William Carson* fait le service entre Sydney et Argentinia?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Et qu'il ne transporte pas de passagers?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Et ce bateau fonctionne à perte maintenant, est-ce vrai?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Est-il juste de dire que s'il transportait des voyageurs, le déficit serait encore plus grand?

M. GORDON: Entre North-Sydney et Argentinia?

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: S'il nous fallait établir ce service de voyageurs et faire les dépenses d'installations nécessaires pour recevoir les passagers à Argentinia et débiter notre compagnie des intérêts et de l'amortissement de la mise de fonds, nous éprouverions une perte considérable; ce serait une perte considérable de plus.

M. CARTER: Oui, mais sans aller jusque-là, en vous contentant des installations présentes?

M. GORDON: Même avec les installations existantes, c'est déjà un lourd fardeau, bien que l'affirmation ne soit pas juste, parce que si l'on avait construit le *William Carson* pour faire le service de cargo seulement entre North-Sydney et Argentinia, le résultat serait différent. Mais il ne faut pas oublier que les frais d'exploitation proviennent du fait qu'il a été construit pour le transport de passagers et de fret. En ce moment, il n'est utilisé qu'à demi. Je ne devrais peut-être pas dire "à demi", mais dans une certaine mesure de sa capacité.

M. CARTER: Oui, mais quand il transporte du fret, il sert aux fins les plus payantes, les plus profitables du transport.

M. GORDON: Je pense que c'est assez exact, oui.

M. CARTER: S'il transportait également des passagers, cela entraînerait un déficit, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, je crois bien que oui.

M. CARTER: Il n'y a pas de pertes sur ce point actuellement?

M. GORDON: Il n'y a pas de pertes occasionnées par le transport de passagers, non.

M. CARTER: Ce bateau rapporte plus maintenant que s'il transportait également des passagers?

M. GORDON: Je ne voudrais pas me compromettre sur ce point. C'est encore là une question remplie d'hypothèses, à laquelle je ne répondrais ni oui ni non. Il faudrait que je voie des résultats concrets.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "trafic des voyageurs" est-elle approuvée?

M. GORDON: Excusez-moi. Voici en partie à quoi cela tient: quand vous parlez de passagers à bord du *William Carson*, vous parlez aussi du transport des automobiles.

M. CARTER: Oui, je sais.

M. GORDON: Et le taux applicable aux automobiles pourrait être très satisfaisant. A un certain point de vue, c'est une marchandise. Mais cela se rattache quand même aux passagers et, comme vous le savez, nous ne faisons pas le transport des automobiles à Argentinia.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, M. Gordon a dit que nous avons des wagons-restaurants, des wagons-lits et des wagons-salons que

nous exploitons à perte. Parmi les trains mentionnés présentement sur vos indicateurs, combien, d'après vos calculs, exploitez-vous à perte, monsieur Gordon? Êtes-vous en mesure de nous en donner une idée?

M. GORDON: C'est un partage bien difficile à faire. Je répondrai encore que je pourrais vous donner une statistique d'ensemble. Règle générale, en ce qui concerne les trains de grande ligne, les recettes et les dépenses s'équivalent à peu de chose près. Quant aux circuits où le trafic est très intense, par exemple entre Toronto et Montréal, je suis porté à répondre oui, nous réalisons un certain profit. Mais il nous faut calculer seulement d'après la situation d'ensemble du trafic-voyageurs et l'aspect qu'elle présente.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): L'exploitation du trafic-voyageurs se fait-elle à perte dans l'ensemble?

M. GORDON: Oh, sans aucun doute.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): S'il était possible d'éliminer les régions qui occasionnent les pertes, cela pourrait signifier une réduction du tarif-marchandises?

M. GORDON: C'est encore là un point sur lequel vous ne pouvez vous contenter d'une simple affirmation. Il faut se rappeler que les trains de voyageurs utilisent les mêmes installations et les mêmes voies que les convois de marchandises. Se mettre à déterminer la somme d'argent qu'on épargnerait à supprimer complètement la partie voyageurs devient une chose très difficile, parce que la voie ferrée est construite; elle est là. Si nous ne nous étions jamais occupés des voyageurs, ce serait une tout autre histoire; mais si nous partons d'aujourd'hui et disons: "Mettons complètement de côté les voyageurs", combien épargneriez-vous d'argent? Ce me serait très difficile à apprécier, parce que je sais qu'il reste encore la voie et qu'il resterait des gares en plusieurs endroits. Même s'il n'y avait pas de gares de voyageurs, il faudrait encore s'occuper des messageries et du bagage et autres choses du genre. Nous sommes en mesure de vous donner une réponse si, en théorie seulement, nous portons au compte du trafic-voyageurs les décaissements qu'il occasionne directement, dont les salaires du personnel qui fait fonctionner le train de voyageurs, le coût de l'équipement qui sert pour le service des voyageurs seulement et tout ce que nous pouvons relier directement au trafic-voyageurs, plus un pourcentage convenu des frais généraux de l'ensemble des installations ferroviaires; voilà à peu près comment se fait le calcul. De cette façon, comme je l'ai dit, il en résulte pour nous une perte considérable.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je vois que ce que vous dites ressemble pas mal à ce qu'on rencontre dans un commerce ordinaire. Dans une large mesure, ce que cela rapporte aide à défrayer les charges fixes et autres semblables?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans ce domaine, il se trouve donc des régions desservies où le volume quelque peu accru de trafic ne couvre même pas les dépenses ordinaires d'exploitation d'une région en particulier, serait-ce exact?

M. GORDON: Oui. Vous pourriez illustrer ce point comme il suit: si vous faites le partage de nos revenus, par exemple, le trafic-marchandises nous a rapporté l'an dernier \$656,375,000 et le trafic-voyageurs \$118,426,000. Je puis maintenant vous donner...

M. FULTON: Ce ne sont pas les montants que vous nous avez donnés.

M. GORDON: Est-ce que ces chiffres diffèrent de ceux que donne l'état financier? Oui, c'est exact. Ces chiffres ne concordent pas avec ceux de l'état du revenu, soit dit en passant, parce que ce sont des montants répartis. Abordons

la question autrement. Le grand total des recettes, que vous trouvez à la page 29 est de \$774,801,000; de ce montant, nous calculons que \$118,426,000 proviennent du trafic-voyageurs et des transactions qui s'y rattachent (transactions qui se sont présentées parce que nous nous occupons du trafic-voyageurs). \$656,375,000 proviennent du trafic-marchandises.

La raison pour laquelle les chiffres ne concordent pas, c'est que nous créditons au compte du trafic-voyageurs nos recettes de messageries, parce qu'on transporte les messageries à bord des trains de voyageurs. Jetant ensuite un coup d'œil du côté des dépenses, je retrace l'argent déboursé pour maintenir les trains en service et attribuant ensuite à chacun, d'après les proportions convenues, ce qui a trait aux marchandises ou aux passagers, nous établissons nos dépenses à \$192,840,000 comparées aux recettes de \$118,426,000; ce qui indique que le trafic-voyageurs nous a occasionné une perte de 74 millions de dollars et ce avant même de verser au titre de charges fixes, des intérêts sur les mises de fonds. Mais, aussitôt que je considère ce montant, je m'empresse de le justifier par une explication, parce que je sais que si nous abandonnions complètement le trafic-voyageurs, nous n'arriverions pas à ces économies parce que, comme je dis, les frais généraux sont là, la voie ferrée est là et vous ne pourriez pas faire d'économies sur ce point, parce que les trains doivent emprunter les mêmes voies. C'est pourquoi vous trouverez matière à discuter au sujet des pertes réellement occasionnées par le trafic-voyageurs. C'est une de ces choses sur lesquelles on ne parvient jamais à s'entendre. C'est un point toujours en litige que le montant auquel s'élèvent les pertes. Tout ce que je sais, c'est que les recettes ne nous ont pas suffi à couvrir les frais d'exploitation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Sur quoi repose la décision de la Commission des transports quand elle permet de discontinuer ou d'abandonner un circuit?

M. GORDON: Quand nous faisons une demande d'abandon, il nous faut fournir plusieurs renseignements qui doivent être soumis pour étude à la Commission en même temps que notre requête. Voici les renseignements qu'on exige de nous: 1) les recettes du circuit pour une période d'au moins trois ans; 2) les dépenses faites sur ce circuit pour une période d'au moins trois ans; 3) le service des trains actuellement en vigueur... volume et genre de trafic; 4) les économies prévues annuellement par la compagnie de chemin de fer; 5) la distance entre les différentes gares situées sur le circuit, les installations de chemin de fer de la région et la façon dont celle-ci est desservie; 6) autres services disponibles de messageries, voyageurs et postes... pour l'été et l'hiver; 7) la productivité de la région; 8) le contrecoup qu'en subira le tarif-marchandises; 9) la répercussion sur les employés; 10) à quel point les propriétés foncières et les taxes seront touchées; 11) si la population de la région augmente ou diminue.

Quand nous avons l'impression qu'un embranchement semblait destiné à être abandonné à cause du petit chiffres d'affaires et le reste, la ligne de conduite que nous avons en fait suivie a été, au cours des deux ou trois dernières années, de déléguer une équipe d'employés dans la région. Font habituellement partie du groupe un employé du service de fret et un du service des passagers qui, en compagnie d'une troisième personne, interrogent les gens de la région qui pourraient avoir à expédier des marchandises. Nous leurs disons en toute franchise que nous songeons à abandonner le circuit et nous les invitons à nous dire comment, à leur avis, nous pourrions obtenir de meilleurs résultats et ce qu'ils proposent que nous fassions pour qu'il vaille la peine de continuer le service de chemin de fer ou ce qu'eux-mêmes pensent pouvoir faire.

Nous trouvons que cela donne d'un côté de bons résultats; quand enfin nous nous présentons devant la Commission des transports, nous ne rencontrons pas habituellement beaucoup d'opposition parce que nous avons couru au-devant des coups. Toutefois, quand nous entreprenons ce sondage, toutes sortes de

rumeurs surgissent et, immédiatement, les gens commencent à s'opposer à la perte du chemin de fer avant même que nous n'ayons soumis une demande dans ce sens. Que nous fassions cette enquête ou non, nous sommes mal pris. Si nous ne faisons pas un sondage d'opinion, nous découvrons, quand nous nous présentons devant la Commission, qu'on nous reproche de n'avoir pas tâté le terrain et, si nous le faisons de la manière mentionnée, nous donnons lieu à une avalanche de rumeurs. Même à la Chambre des communes on pose des questions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): De l'avis de vos administrateurs financiers, y a-t-il plusieurs endroits où vous croyez que de telles demandes pourraient maintenant entraîner des économies pour le chemin de fer?

M. GORDON: Oui, oui, j'ai une liste d'endroits bien spécifiés. J'allais vous donner des informations sur le sujet mentionné. L'an dernier, nous avons abandonné 16.6 milles de voie ferrée et depuis lors, je puis vous dire que j'ai cette liste: "Y" à Scotia (Ont.), la subdivision de Hart au Manitoba et la subdivision de Saint-Armand dans le Vermont. Nous sommes à étudier l'abandon définitif de ces circuits, qui représentent au total de 60 à 70 milles de voie, tandis que l'abandon de 10 autres lignes qui équivalent à 250 milles de voie sont à l'étude, mais au stade préliminaire; nous examinons également 16 parcours, dont le total s'élève à 495 milles, que nous avons décidé de ne pas abandonner ou au sujet desquels nous avons résolu de ne pas soumettre de demande d'abandon, ce qui revient au même; nous en avons aussi une autre demi-douzaine (227 milles) et que, dans notre examen, nous n'avons fait qu'effleurer pour ainsi dire. Je vous donne ces chiffres pour vous montrer que ce sont des questions que nous revoyons constamment à la lumière des progrès récents, parce que les régions changent au cours des ans. Voici un exemple type: le chemin de fer pénètre dans un endroit et contribue à la mise en valeur d'un territoire; à ce moment, c'est le seul moyen de transport, ce qui le rend indispensable. Puis, au cours des ans, une route est construite dans la région et au moment voulu, les camions et les autobus s'amènent. Avec le temps, le chemin de fer a joué son rôle dans la mise en valeur de la région et les moyens de communication sont maintenant suffisants; mais alors il n'est plus avantageux de maintenir le service de chemin de fer. Il rend service, je l'ai dit, ce qui est une absolue nécessité au stade préliminaire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En ce qui concerne les nouveaux circuits qu'on est à installer maintenant, devons-nous nous attendre à un état de choses identique?

M. GORDON: Voudriez-vous répéter votre question?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui, aurons-nous à faire face à une tournure identique des événements en ce qui concerne les nouvelles voies que vous êtes à construire maintenant?

M. GORDON: Bien, tout dépend de la nature de la région. Nous avons construit au lac Lynn une nouvelle voie qui rapporte bien en ce moment; mais dans 10 ans d'ici, y aura-t-il des chemins et des grandes routes utilisables pour le transport par camion? Je ne sais. C'est une chose qu'il est impossible de prédire.

M. FULTON: Avez-vous une idée du montant en cause ou plutôt, comment se compareraient le prix de construction du chemin de fer et celui d'une grande route au travers de la même région? A-t-on jamais étudié cette question?

M. GORDON: Oui, nous avons ces données en main, mais la différence est tellement considérable qu'on ne peut en réalité établir une bonne comparaison.

M. FULTON: Bien, je me demande si vous pourriez me dire d'une manière générale, lequel serait le plus coûteux?

M. GORDON: Je dirais que le chemin de fer coûte davantage, mais là encore, tout dépend de ce dont nous parlons par exemple, la qualité de la

route et le reste. Mais, s'il s'agit d'un chemin de fer de première qualité... bien, je ne sais trop, je dois le comparer avec une route de première qualité; je ne sais vraiment pas. Il faut tellement tenir compte des écarts possibles; cela dépend des éléments qui entrent en cause. Y aura-t-il des ponts, des tunnels? Faudra-t-il, pour le chemin de fer, tenir compte de certains éléments en ce qui concerne les pentes et les courbes? Dans le domaine du drainage, le chemin de fer est aux prises avec plus de difficultés, mais, en comparaison du coût de construction d'une grande route de première classe, je ne sais pas. Il n'est pas possible, à mon avis, de généraliser, mais je suis porté à croire que le coût de la grande route, j'entends une route de première qualité, ne serait pas plus élevé en premier lieu.

M. FULTON: Dans ces données que vous nous avez présentées, monsieur Gordon, est-ce que sont inclus les abandons de circuits et la discontinuation de services, ou s'agit-il seulement de propositions d'abandon?

M. GORDON: Voudriez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

M. FULTON: Est-ce que ces données comprennent les demandes soumises pour discontinuer certains services, comme des services de voyageurs et autres du genre?

M. GORDON: Oh oui, dans certains cas, nous ne faisons que proposer l'abandon d'un service de voyageurs comme tel, ou bien il se peut qu'on nous demande de remplacer un service de train-voyageurs par un service de train mixte ou bien, dans certains cas, il se peut que nous proposons un abandon complet du service.

M. FULTON: Ces données comprennent donc ces cas de même que ceux des circuits déjà discontinués?

M. GORDON: Non, ces circuits dont je parlais ici, sont ceux qui seraient abandonnés complètement. Mais nous sommes à étudier d'autres projets pour réduire certains genres de services.

M. FULTON: D'après votre expérience générale, pouvez-vous nous dire, si ce n'est pas remonter trop loin, dans quelle proportion vos requêtes ont été acceptées quand, au cours des trois dernières années, vous avez eu recours à la Commission des transports?

M. GORDON: Bien, je puis dire que nous avons eu plus de succès ces derniers temps. Tout d'abord, pour être bien franc, je dois dire que nous étayons mieux notre cause dans le sens dont j'ai parlé. Nous nous déplaçons pour parler avec les gens, ce qui nous prépare plus ou moins. Pour ce qui a trait au mot "abandon", je ne sais...

M. FULTON: Peut-être devrais-je donner à ma question une allure moins précise. Est-il en général exact de dire que lorsque vous décidez enfin de soumettre une demande d'abandon d'un circuit, celle-ci est accordée?

M. GORDON: Oui, nous réussissons habituellement parce qu'alors notre cause est tellement bien échafaudée qu'il faudrait outrepasser la logique pour justifier autre chose que l'abandon.

M. FULTON: Cela soulève une autre question d'ordre général...

M. GORDON: Permettez que je m'exprime autrement. Nous savons, de longue expérience, à quel genre de réaction nous pouvons nous attendre de la part des membres de la Commission; nous traitons donc le sujet sous tous ses aspects de telle sorte que nous apportons une réponse à toutes les questions. La conclusion est en conséquence inévitable.

M. HAMILTON (York-Ouest): Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de la remarque que nous entendons en général quand ces faits se produisent, c'est-à-dire que si vous aviez mis en service le matériel le plus récent et le meilleur, vous auriez amené beaucoup plus de gens à emprunter ce circuit.

M. GORDON: Nous sommes en mesure de répondre à cette objection. Oui, nous avons une réponse à cela.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, quand vous en arrivez à ce point, ces lignes sont bel et bien choses du passé.

M. GORDON: Oui, au moment où nous nous présentons devant la Commission, nous sommes déjà en mesure de prouver non seulement que ces circuits devraient être abandonnés, mais qu'il y va de l'intérêt économique du pays de les discontinuer et que l'autre moyen de transport existant devrait être utilisé.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Il y a eu un cas typique en ce qui concerne le service des voyageurs qu'on a supprimé entre Palmerston et Durham. Pour ce qui a trait à ce service, une demande fut soumise à la Commission des transports qui l'approuva, et probablement avec raison, mais on remplaça le train mixte par un simple train de marchandises. Ce ne fut pas long toutefois, avant que le wagon de queue qui était attaché à ce train (je ne sais s'il s'était démantibulé ou s'il s'était détraqué), mais on le remit en service sur ce même train de voyageurs comme wagon de queue.

M. GORDON: Oui, je sais. Ce qui s'est produit, c'est que la Commission a approuvé la substitution d'un train ordinaire de marchandises. Le service des passagers a été discontinué. Nous n'avions pas trop de trains; durant cette courte période en particulier, nous étions à court de wagons à messageries et de wagons de queue et nous avons jugé approprié de joindre un vieux wagon à ce train, n'est-ce pas?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Justement, c'était le même wagon qui avait été enlevé.

M. GORDON: Oui, c'était le même wagon. Nous l'utilisons comme wagon de queue et des gens, remarquant qu'une voiture à voyageurs était attachée au train, furent très contrariés parce qu'on ne s'est pas arrêté pour les prendre à bord.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Plusieurs d'entre eux ont été irrités parce qu'ils retrouvaient le même service, le même horaire, le même équipage et tout, mais ils ne pouvaient voyager sur le train.

M. GORDON: Oui, c'est vrai, je le sais.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Naturellement, cela les tracassait un peu.

M. GORDON: C'était cependant après que le service eut été discontinué et que le public eut été averti que le service avait été supprimé.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Oh oui, c'est vrai, je le sais.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle est la raison de cet état de choses, monsieur Gordon, s'il est vrai que M. Howe a rapporté les faits correctement, qu'on avait le même train, le même équipage et le même horaire? Pourquoi avez-vous voulu discontinuer ce service.

M. GORDON: Et qu'est-ce que c'était?—un train de marchandises?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Non, un train mixte.

M. GORDON: Un train mixte! D'abord qu'il s'agisse d'un train de voyageurs ou d'un train mixte ou de toute autre chose, vous avez un horaire à observer et les gens s'attendent à ce que vous le respectiez. De fait, dans le cas des trains de marchandises, nous en refaisons justement l'horaire, de façon à convenir à la circulation croissante. Il y a une bien grave différence. Nous avons également quelques autres difficultés. Par exemple, relativement à la différence dans les taux. Les taux pour les trains de marchandises et ceux concernant les trains de voyageurs, etc. Tout cela est pris en considération, lorsque nous comparaissons devant la Commission. Nous indiquons en détail ce que coûte le fonctionnement d'un train mixte, au lieu d'un train de marchandises, et ainsi de suite.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y a pas de loi pour la mise en commun?

M. GORDON: Tout dépend des circonstances et c'est là une question vitale. Lorsqu'il s'agit d'un train de voyageurs, il y a un horaire qui doit être suivi. On s'y attend. Quant au train de marchandises, il y a aussi un horaire, mais, en des situations particulières, il y a moyen de le changer sans avis, cela importe peu. Des circonstances particulières peuvent surgir n'importe quand et nous devons nécessairement nous débrouiller, ce qui n'est pas le cas, lorsqu'il s'agit d'un train de voyageurs.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle approuvée?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): En ce qui concerne la mise en commun des trains, entre Toronto et Montréal et Toronto et Ottawa, a-t-on fait une comparaison entre les revenus du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, pour ces sortes de trains?

M. GORDON: Vous avez dit entre Toronto et Montréal?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Entre Toronto et Montréal et Toronto et Ottawa, quelle est la proportion des revenus du Pacifique-Canadien et celle du National-Canadien?

M. GORDON: Vous voulez dire comment se divise la mise en commun des trains. Je ne crois pas pouvoir vous donner ce renseignement, car, en le faisant, je dévoilerais quelque chose à propos de mon concurrent et je n'ai pas l'autorisation de donner des renseignements au nom du Pacifique-Canadien.

M. FULTON: Peut-être pouvons-nous l'obtenir autrement. La proportion s'établit-elle conformément au nombre de billets vendus par chaque bureau de chemins de fer?

M. GORDON: Oui, il y a une formule, mais elle est fort compliquée, une formule de partage qui a été établie pour le partage des revenus, au début de la mise en commun. Il n'y a pas seulement la question des billets vendus, il y a aussi la distance en milles, le matériel utilisé et qui le fournit, etc. Il peut arriver que tel jour nous fournissions un wagon-restaurant, cependant que les autres fourniront un wagon-lit. Il y a des douzaines de facteurs différents.

M. POWER (*Québec-Sud*): Lorsque je quitte Québec, pour me rendre à Ottawa, y a-t-il une différence si j'achète mon billet au guichet du National-Canadien ou à celui du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: A cette question, je répondrai que si, car j'encourage tout le monde à acheter son billet du National-Canadien. Lorsque vous achetez un billet du National-Canadien, vous ne pouvez vous tromper. Laissez-moi vous le dire. Je suis étonné de vous entendre dire que vous achetez des billets. Qu'est-il arrivé.

M. POWER (*Québec-Sud*): Je veux dire des billets de wagon-lit.

M. GORDON: Je vous demande pardon.

M. POWER (*Québec-Sud*): L'an dernier, je vous ai posé une question concernant la mise en commun et vous avez dit qu'on était à faire une étude à ce propos. Qu'en est-il résulté?

M. GORDON: La question est encore à l'étude. Nous constatons de plus en plus,—et c'est là une chose que je répète depuis cinq ans,—que la chose la plus difficile au monde, c'est de démêler une omelette. Et c'est la même chose, lorsqu'il s'agit de défaire une mise en commun. Nous n'avons pas encore trouvé le moyen d'y arriver.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je pense que c'est bien là le point. Quand on voyage dans un train où il y a mise en commun, il y a une différence entre acheter un billet au bureau du Pacifique-Canadien ou à celui du National-Canadien.

M. GORDON: Cela dépend du territoire, oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je ne crois pas que le public se rende bien compte de cela.

M. GORDON: Non.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): N'y aurait-il pas moyen de faire de la réclame à ce sujet?

M. GORDON: Je ne le crois pas. La mise en commun, c'est une exploitation conjointe. Il est par trop difficile de convaincre les gens qu'il y va de leur intérêt d'acheter un billet soit du Pacifique-Canadien, soit du National-Canadien. Quant au billet lui-même, de toute façon, il n'y a pas beaucoup de différence. Je dis qu'il y a une différence, et cela dépend du territoire, mais la moyenne se rétablit. Par exemple, la ligne qui va de Québec à Montréal appartient au Pacifique-Canadien. De Toronto à Montréal, c'est la ligne du National-Canadien dont on se sert. Entre Toronto et Ottawa, c'est encore le Pacifique-Canadien. Or donc, au moment d'acheter le billet, il n'y a pas beaucoup de différence.

M. HAHN: Le point, c'est ceci: Qui subit la perte? Voilà la chose importante.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Sur trois de vos trains de voyageurs, il y en a un qui est en retard. Est-ce à peu près la même chose pour les autres lignes, au Canada?

M. GORDON: Je ne saurais dire. Je n'ai pas les chiffres. La question de respecter l'horaire des trains de voyageurs en est une qui nous cause bien du souci. J'ai ici quelque chose à ce propos. Au fait, je me suis occupé de cette affaire tout récemment encore. Avez-vous dit une fois sur trois?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Précisément.

M. GORDON: Ils sont à temps une fois sur trois?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Non, en retard une fois sur trois.

M. GORDON: Vous avez dû consulter mes chiffres?

Le PRÉSIDENT: Ils sont dans le rapport.

M. GORDON: Vous avez raison.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si, j'ai eu accès à vos chiffres.

M. GORDON: Vous avez raison, et mes remarques étaient au point, mais ce n'était pas ce que j'avais à l'esprit. Parler de l'"exactitude" des trains, c'est un sujet délicat et je trouve qu'il est difficile à traiter. Pour qu'un train soit toujours à temps, tout ce qu'il y a à faire, c'est d'allonger l'horaire. Si vous visez à la performance, il semble que plus vous ferez d'efforts pour y arriver, plus il y aura de retard. Et si vous visez à la perfection, vous y atteindrez mieux en visant à la moitié de la perfection. Il y a donc constamment lutte entre le service de l'exploitation et celui de la circulation, lorsqu'il s'agit de déterminer si oui ou non l'horaire est raisonnable à tous les points de vue. Voilà pourquoi il est si difficile de se former une opinion sur le sujet.

L'année n'a pas été bonne, tout particulièrement l'hiver dernier. Nous avons eu plus de mauvais temps et plus de déraillements que nous n'en avons eus depuis longtemps. Nous ne sommes pas satisfaits de notre performance et nous nous employons fermement à l'améliorer. Tout dépend du trafic et plus il est considérable, plus il est difficile de faire arriver les trains à temps. En outre, juste au moment de mettre un train en marche, il se peut que l'on ait une angoissante décision à prendre: va-t-on ajouter un autre wagon au train, ce qui est de nature à l'alourdir et à le faire arriver en retard. Évidemment, le trafic n'est pas assez considérable pour ajouter une autre section. Pour cela, il faut avoir assez de trafic pour justifier un train de six ou dix wagons. C'est donc en cours de route que l'agent de trafic aura à décider

quelle est la meilleure chose à faire, soit grossir le train et risquer d'arriver en retard ou bien faire la dépense de constituer une autre section. Ce sont là les décisions à prendre.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Quelle différence y a-t-il entre le Canada et les autres pays? Je crois avoir vu quelque part des chiffres éblouissants que des pays européens ont eu des records fantastiques, c'est-à-dire que l'on a réussi à faire arriver à temps plus de 90 à 95 p. 100 des trains. Évidemment, les conditions climatiques ne sont pas les mêmes.

M. GORDON: J'irai jusqu'à dire qu'aujourd'hui je pourrais faire arriver absolument tous les trains à temps, simplement en ajustant les horaires. C'est ce que nous sommes tentés de faire.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Dans un autre ordre d'idées. Nous avons vu récemment surgir sur le marché des machines faisant la distribution des boissons non alcoolisées. Il y avait cinq ou six sortes de boissons et peut-être du café ou du chocolat chaud. A-t-on réfléchi à la possibilité d'installer ces machines dans les trains, afin de supprimer les personnes qui se promènent d'un wagon à l'autre avec un pot de café.

M. GORDON: Oui. J'ai une note à ce propos. J'ai devant moi une analyse assez détaillée des services de wagons-restaurants et des diverses choses que nous tentons de faire. La note mentionne, entre autres choses, des repas chauds emballés dans des récipients isolants et la façon dont on pourrait les servir; les machines-vendeuses à installer de façon générale dans les immeubles appartenant aux compagnies de chemins de fer, l'usage des produits congelés, etc. La note spéciale relativement aux machines-vendeuses ne paraît pas bien claire. Toutefois, pour autant que je me souvienne, nous n'étions pas d'avis qu'elles seraient pratiques sur les trains. Nous avons eu toutes sortes d'embêtements d'ordre mécanique, parce que la vibration des trains est de nature à détraquer les machines. De plus, nous nous sommes rendu compte que les gens qui voyagent dans les trains sont malfaisants et se plaisent à jeter délibérément dans ces machines des choses qui sont de nature à les détraquer. Cela les amuse beaucoup. Nous avons abandonné la pratique. Nous ne croyons pas que le jeu en vaille la chandelle.

La rubrique est approuvée.

Le PRÉSIDENT: Passons maintenant à la rubrique "Messageries".

M. GORDON: J'ai la réponse à une question posée par M. Hamilton.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GORDON: L'effet des revenus sur l'augmentatin des taux; pour 1956, les revenus ont été de \$18,496,000. Quant à l'augmentation des taux, si nous l'avions eue pour toute l'année, les revenus auraient été de \$27,173,000.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Autrement dit, à condition qu'il n'y ait rien de changé à la composition de votre trafic, vous vous attendriez à un revenu additionnel de quelque neuf millions de dollars, en 1957?

M. GORDON: C'est à peu près exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Entre autre choses, vous prévoyiez une augmentation des salaires?

M. GORDON: Si nous avons bénéficié d'une augmentation du taux de transport des marchandises pour l'année 1956, vous auriez recueilli 9 millions de dollars de plus. La même chose va se répéter en 1957 si le transport reste le même. Mais les frais nets ne seront pas les mêmes, car, au mois de juin de la présente année, nous aurons un nouveau changement des salaires.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est pourquoi je voulais faire une comparaison des deux dans mon esprit, sans étudier la question.

M. GORDON: Rappelez-vous aussi que nous avons encore une demande en suspens devant la Commission des transports, relativement à une autre augmentation de 4 pour cent et si nous l'obtenons cette année, cela va contribuer à changer nos revenus. Nous avons une nouvelle augmentation des salaires qui doit s'effectuer le 1^{er} juin.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je ne faisais que représenter votre cas de façon à démontrer qu'en obtenant une nouvelle augmentation des taux, vous ne réussirez à accroître vos revenus que de 9 millions de dollars, environ.

M. GORDON: Il y a une augmentation qui entre en vigueur le 1^{er} janvier de cette année, et qui pourrait être de 4 p. 100, moins l'effet de l'augmentation des salaires. Puis j'ai supposé que la composition du trafic sera la même et après cela vous produisez vos chiffres.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je vois.

Le PRÉSIDENT: La rubrique suivante est "Messageries".

M. HOWE (*Wellington-Huron*): M. Gordon voudrait-il nous indiquer pourquoi les chemins de fer ont discontinué le transport du courrier sur plusieurs de leurs lignes d'embranchement?

M. GORDON: Ce n'est pas nous qui l'avons discontinué, c'est le ministre des Postes qui en a décidé ainsi. Nous sommes tenus par la loi de transporter le courrier lorsqu'on nous le remet.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Les chemins de fer en retirent des revenus?

M. GORDON: Oui, mais c'est le ministère des Postes qui nous le donne.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Jè comprends que pour les deux lignes d'embranchement situées dans mon territoire, c'est la compagnie des chemins de fer qui a fait savoir au ministère des Postes qu'elle ne ferait plus le transport du courrier.

M. GORDON: Nous ne pouvons pas faire cela. La loi nous oblige à faire le transport du courrier. Il se peut que nous ayons consulté le ministère des Postes et si on nous a dit que notre service ne faisait pas l'affaire, on a dû cesser de nous confier le transport du courrier. Cependant, nous ne pouvons pas discontinuer nous-mêmes. Nous ne pouvons que leur donner le genre de service qui leur convient et s'ils décident de procéder autrement, libre à eux.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Quand je me suis présenté au ministère des Postes, l'année dernière, on m'a fait savoir que c'était la compagnie de chemins de fer qui avait fait le changement qui s'est produit.

M. GORDON: Voici comment la chose peut se faire. Nous ne pouvons pas cesser de transporter le courrier à un certain endroit, mais nous pouvons changer la circulation d'un train et si ce changement ne convient pas au ministère des Postes, ces messieurs peuvent refuser de nous confier le courrier et décider de le faire expédier autrement. Il se peut que nous ayons dit que notre service n'était pas assez bon et qu'ils aient préféré employer un autre moyen de transport. Cela est possible.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): La raison pour laquelle je m'inquiétais, c'est que d'après le rapport que j'ai eu sur ces deux lignes d'embranchement, il semble qu'il y ait une perte de presque un tiers du revenu.

M. GORDON: C'est une chose qui devrait être prise en considération par la Commission des transports. Ce serait là un élément de revenu que nous devrions révéler.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Un cas de ce genre doit-il être soumis à la Commission des transports?

M. GORDON: Si nous voulons abandonner une ligne, oui.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Non, il ne s'agit pas d'abandonner une ligne. C'est le transport du courrier que l'on a discontinué. La ligne elle-même n'a pas été abandonnée.

M. GORDON: Pour obtenir l'approbation d'un changement dans un service de voyageurs (il s'agit ici d'un transport local de marchandises), l'affaire devrait être présentée à la Commission des transports.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Il n'y a pas de changement pour ce chemin de fer. Jusqu'ici il n'y a pas eu de changement dans l'horaire. Le service a été discontinué le 1^{er} septembre de Palmerston à Kincardine et de Palmerston à Southampton.

M. GORDON: Je crois que je vais être obligé d'étudier cette affaire. D'après ce que je comprends, pour demander un changement dans le service, soit de passer d'un service de voyageurs à un service local de transport de marchandises, nous aurions eu à démontrer à la Commission des transports que quelque chose était changé dans le revenu du courrier. Mais que voulez-vous dire?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Qu'il n'y a eu aucun changement dans le service des voyageurs ou ferroviaire. C'est encore la même chose. Les trains circulent, tout comme l'an dernier. Il n'y a que le service du courrier qui ait changé.

M. GORDON: Et vous dites qu'il s'agit de la ligne qui va de Palmerston à Kincardine?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Oui, et de celle qui va de Palmerston à Southampton.

M. GORDON: Si vous voulez bien me laisser faire, je vais vous obtenir la réponse.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Fort bien.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur le sujet des messageries?

Le paragraphe est approuvé.

M. CARTER: Au cours des quatre ou cinq dernières années, j'ai soulevé un point dont je veux encore parler. Dans mon comté, il n'y a qu'une station de messageries et c'est à Port-aux-Basques. Tout le long de la côte, jusqu'à Argentic, il n'y en a pas d'autre. Des colis sont expédiés de Saint-Jean, par messagerie, en bateaux, et plusieurs de ces colis disparaissent. Des colis expédiés par la *Liquor Control Board* ont souvent disparu. Je ne vois pas pourquoi nous n'aurions pas de bureaux de messageries aux endroits les plus importants, le long de la côte. Peut-être devrait-il y en avoir une demi-douzaine. Il se fait plusieurs sortes d'expéditions dans une ville minière comme Saint-Laurent et elle n'est pas munie de ce service. Nous ne voyons aucune raison pour laquelle une ville de cette importance ne saurait bénéficier d'un service de messagerie.

M. GORDON: Il semble que ce soit là une demande raisonnable. J'aimerais étudier la question. Vous avez certainement droit de savoir pourquoi nous ne fournissons pas ce service, s'il y a lieu de le faire. Si le trafic s'est accru comme vous le prétendez, je pense que vous devriez bénéficier de ce service.

M. CARTER: Comme il n'y a pas d'agent de messagerie actuellement, il n'y a pas moyen d'établir quelle est l'importance du trafic.

M. GORDON: Je suis certain que cette question va faire partie de l'analyse dont j'ai parlé précédemment. Je vais particulièrement prendre note de cette affaire et ajouter que, d'après ce que vous en dites, la requête est tout à fait raisonnable.

M. FOLLWELL: A la dernière ligne de votre rapport sur les messageries, quand vous parlez d'une compensation pour la diminution du nombre des

expéditions, voulez-vous insinuer que c'est par suite de la concurrence des camions et que ceux-ci prennent l'avantage dans le domaine de la messagerie et qu'il semble que cet état de choses va continuer?

M. GORDON: Il existe une autre de ces multiples raisons à cela. Il y a un changement dans la composition du trafic de messageries et nous avons établi que le service des colis postaux qu'offrent les Postes constituent une concurrence beaucoup plus sérieuse. Il s'agit ici de petits colis d'une à cinq livres, qui sont expédiés grâce au service des colis postaux. Et ce qu'il y a d'ironique, c'est que nous transportons nous-mêmes ces colis, et c'est le ministère des Postes qui encaissent les revenus.

M. FOLLWELL: Ce que vous recevez du ministère des Postes constitue un revenu tout aussi important?

M. GORDON: Non, parce que le ministère des Postes en prend une petite partie.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous approuver le paragraphe "Messageries"?

Assentiment.

Le PRÉSIDENT: Passons maintenant au paragraphe "Communications".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avec quelle compagnie collaborez-vous, outre-mer, en ce qui concerne le service télégraphique?

M. GORDON: La *Western Union*. Nous avons une entente avec cette compagnie avec laquelle nous sommes depuis très longtemps affiliés dans le monde entier.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Collaborez-vous avec la S.C.T.T.?

M. GORDON: Nous avons conclu certains arrangements avec eux, mais les principales ententes sont faites avec la *Western Union*.

M. POWER (*Québec-Sud*): Avez-vous une entente avec la Société Radio-Canada pour la transmission des émissions de cette société?

M. GORDON: La compagnie de télégraphe du National-Canadien et la compagnie de télégraphe du Pacifique-Canadien sont de compte à demi, pour ce qui est des émissions de la Société Radio-Canada.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans ce domaine, vous faites concurrence à la compagnie de téléphone Bell.

M. GORDON: Oui, mais nous sommes de compte à demi avec la compagnie du Pacifique-Canadien.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pouvez-vous nous dire où se trouvent vos lignes au moyen desquelles sont transmises les émissions de la Société Radio-Canada?

M. GORDON: Je crois avoir ce renseignement ici. Nous avons un réseau de télévision, entre Toronto et London (Ont.), qui a été mis en vigueur en décembre 1953. Depuis lors, des postes de télévision ont été ajoutés à ce réseau, à Hamilton, Kitchener, Wingham et Windsor. Le réseau particulier est organisé au moyen d'un contrat pour une période de 5 ans, à compter du mois de juillet 1956. Le service entre Montréal et Québec a commencé en juillet 1954 et Sherbrooke y a été ajouté en août 1956. En 1957, le travail se continue entre Jonquière et Rimouski.

M. POWER (*Québec-Sud*): Où en êtes-vous rendus dans la construction de la ligne de Rimouski?

M. GORDON: On projette de compléter l'installation de ce service en 1957. Le réseau complet dont je viens de parler fera l'objet d'un contrat d'une période de 5 ans, à compter du mois d'avril 1957. Je devrais compléter ma pensée en disant que nous avons fait une soumission à la Société Radio-Canada pour l'établissement d'un réseau allant de Sydney (N.-É.) à Port-aux-Basques,

Cornerbrook et Grand-Falls (T.-N.). La soumission a été acceptée et ce service est censé débiter en 1958. A cause de notre position exclusive à Terre-Neuve, il n'est pas question ici de compte à demi.

M. POWER (*Québec-Sud*): Vous transigez directement avec la Société Radio-Canada et non pas avec la compagnie de téléphone Bell?

M. GORDON: Non, nous sommes des concurrents. La Société Radio-Canada demande des soumissions, et nous en faisons une. Partout au Canada, sauf à Terre-Neuve, nous faisons les soumissions de concert avec le Pacifique-Canadien. Toutefois, vu notre position à Terre-Neuve, c'est uniquement l'affaire du National-Canadien.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il eu quelque amélioration dans le service depuis que nous bénéficions des facilités additionnelles de la S.C.T.T., ou aviez-vous reçu des plaintes concernant le service outre-mer, avant cela?

M. GORDON: Songez-vous maintenant au câble?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. GORDON: Il m'est difficile de vous répondre quand vous dites "des plaintes". En général, je pense que notre service est bien vu; il n'y a certainement pas eu de plaintes sérieuses, car j'en aurais entendu parler.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe "Communications" est-il approuvé?

Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant à la rubrique "Frais d'exploitation".

M. FULTON: Il y a une question qui a été soulevée hier ou avant-hier, au sujet du plan de santé et de bien-être, et je serais heureux si vous vouliez bien nous donner des explications à ce sujet. Au fond, la question est de savoir pourquoi les employés syndiqués ne semblent pas retirer du plan autant d'avantages que les employés non syndiqués. J'ai sous les yeux une longue lettre à ce sujet. Je ne veux pas prendre un temps précieux pour consigner toute la lettre au compte rendu et je me bornerai à résumer la plainte. Je crois que je puis le faire clairement. "Vous êtes prié, est-il dit dans la lettre, de protester contre les mesures prises par la direction du National-Canadien 1) contre certains employés syndiqués payés au mois qui ont été privés de l'octroi de dix jours de maladie par année aux termes du plan de santé et de bien-être qui a été récemment négocié; et 2) contre les employés syndiqués célibataires qui sont forcés de verser \$4.25 par mois au plan de santé et de bien-être, alors que les employés célibataires non syndiqués ne versent que \$2.50 par mois."

De plus, on attire notre attention sur le fait que les employés non syndiqués ont droit, après une année d'emploi, s'ils deviennent malades, à une allocation représentant une semaine du salaire de base et, après deux années d'emploi ou davantage, à une allocation représentant deux semaines du salaire de base, alors que les employés syndiqués ne reçoivent jamais, en cas de maladie, une allocation représentant 100 p. 100 du salaire de base. Dans leur cas, le maximum de l'allocation serait 75 p. 100 du traitement de base.

Pourriez-vous nous donner la raison de cette différence?

M. GORDON: Je ne sais si j'ai bien saisi tous les points que vous mentionnez. Si je comprends bien la plainte, elle comporte trois allégations principales. La première est que certains employés du personnel sédentaire payés au mois ont été privés de dix jours de congé de maladie, au maximum. La deuxième concerne les taux de contribution versés par les employés syndiqués du personnel sédentaire. Célibataires ou mariés, ils versent \$4.25 par mois, tandis que les employés non syndiqués versent \$4.25 s'ils sont mariés, mais seulement \$2.50 s'ils sont célibataires. Je crois que ce sont là les deux allégations principales.

M. FULTON: La troisième est que les employés non syndiqués reçoivent, après une année d'emploi, pour la première semaine de maladie, le total du salaire de base et que, après deux années d'emploi, ils ont droit, pour deux semaines, au total du salaire de base, tandis que les employés syndiqués, eux, ne voient jamais...

M. GORDON: Je crois que je saisis. Il s'agit ici de la même chose. Le cent pour cent correspond aux dix jours de maladie, voyez-vous.

M. FULTON: Je vois.

M. GORDON: D'abord, je tiens à déclarer catégoriquement que nous ne faisons aucune discrimination à l'égard des employés syndiqués. La difficulté provient d'une situation très complexe qui découle de l'établissement de plans de santé et de bien-être par suite de négociations qui ont eu lieu l'an dernier avec le personnel sédentaire. Il est évident que, dans un chemin de fer, et particulièrement dans un organisme aussi considérable que le National-Canadien, il existe d'innombrables différences dans les conditions de travail entre les divers groupes d'employés. Il est tout à fait déraisonnable de comparer les uns aux autres divers secteurs de la main-d'œuvre de même que leurs conditions de travail, que les employés soient syndiqués ou non. Mais, je tiens à dire qu'il y a des différences fondamentales qui sont admises entre les conditions de travail des employés syndiqués et celles des employés non syndiqués. Il faut tenir compte de ces différences pour bien comprendre cette question plutôt compliquée. D'abord, on paye le surtemps aux employés syndiqués, et, dans la plupart des cas, à des taux extrêmement élevés,—c'est-à-dire une fois et demie les taux réguliers,—tandis qu'on ne le paye pas aux employés non syndiqués.

En second lieu, les employés syndiqués ont le droit de demander à passer d'un emploi à l'autre en gardant leur droit d'ancienneté à compétence égale. Ce droit comporte celui de demander à passer d'un emploi à un autre sur le plan latéral. En d'autres termes, ils peuvent passer d'un emploi quelconque à un autre emploi qui comporte le même taux de traitement. Dans le cas de notre bureau de comptabilité de Toronto, par exemple, il y a d'importantes sections où la proportion des permutations, en vertu de ce principe, dépasse 100 p. 100 par année. On doit supposer que c'est là un privilège que les employés syndiqués apprécient. Autrement, ils seraient prêts à l'abandonner, mais ils ne le font pas.

Mais ce privilège n'est certainement pas compatible avec le fonctionnement efficace d'un bureau. Nous ne l'accordons pas dans les bureaux dont le personnel n'est pas syndiqué. D'autre part, un arrangement de ce genre peut être considéré comme contraire à l'intérêt de certains employés dans les bureaux où le personnel est composé d'employés syndiqués, en raison de l'accent qu'on met sur l'ancienneté plutôt que sur la compétence.

L'arrangement conclu avec le personnel sédentaire est très nouveau. C'est le plan le plus considérable du genre au Canada. Inévitablement, il y aura des divergences d'opinion sur plusieurs de ses aspects. Il reste cependant que tout employé participant au plan est plus favorisé qu'il ne l'était auparavant. Toutefois, le degré d'amélioration varie.

Il est parfaitement vrai que certains membres du personnel sédentaire ont gagné moins que d'autres. Mais, je tiens à établir ce premier point très clairement, à savoir que, lors de l'établissement de ce genre de plan, tous ont gagné quelque chose. Leur sort à tous est meilleur aujourd'hui qu'il ne l'était avant que le plan ait été établi.

Quelque 5,000 employés de bureau à salaire mensuel ont en fait perdu certains privilèges de congés de maladie par le fait que l'allocation hebdomadaire prévue par le nouveau plan a remplacé le privilège dont ils jouissaient antérieurement. En d'autres termes, avant l'établissement de ce plan, il existait un arrangement assez élastique. Je désire faire remarquer qu'il s'agissait d'un

privilege et non d'un droit lorsqu'en certaines circonstances un conge de maladie etait accordé. Je le répète: c'était un privilege. Les employés sédentaires ont jugé à propos de faire du conge de maladie un argument de négociation et de l'inscrire comme un droit. Je tiens à souligner encore une fois que le nouveau plan accorde de droit l'avantage de l'allocation hebdomadaire à 75,000 employés des chemins de fer Nationaux qui ne bénéficiaient auparavant d'aucune indemnité.

Certains prétendent que le privilege antérieur d'une période limitée de congés de maladie ne coûtait rien à la compagnie. Cette prétention n'est pas conforme aux faits. C'est certainement le cas lorsqu'il y a très peu de surtemps à faire, mais non dans les établissements où il faut faire du surtemps dans une mesure considérable. Par exemple, je pense au service de la comptabilité des revenus, à Montréal, où, en 1956, le compte de surtemps s'élevait à environ \$69,000, ou à près de 2 p. 100 du total de la liste de paye du bureau. En outre, on prétend que le principe qui joue ici favorise certains individus et certains groupes d'individus au sein de l'effectif des employés syndiqués. Mais le point fondamental dont il faut tenir compte, c'est que l'avantage des congés de maladie et bien d'autres avantages dont bénéficient les employés non syndiqués sont différents des avantages accordés aux employés qu'englobe l'arrangement conclu. Il n'y a là ni traitement nouveau ni traitement de faveur. Pour récapituler: les unions d'employés sédentaires ont préféré négocier en vue d'obtenir un ajustement de salaire.

M. FULTON: Puis-je vous interrompre un moment? L'"union des employés sédentaires", est-ce en somme l'équivalent des "employés non syndiqués"?

M. GORDON: Non. Les unions d'employés sédentaires sont composées d'employés syndiqués. Ce sont les gens qui ne conduisent pas les trains. Pour les fins de la présente discussion, je peux les appeler ici des employés syndiqués. Les employés syndiqués, qui sont représentés par des unions, ont décidé de négocier un plan de santé et de bien-être, et l'accord a été que la société verserait chaque mois \$4.25 pour chaque employé, et que chaque employé, aux termes du contrat négocié par l'union, verserait également \$4.25. C'est un plan coopératif. Le soin d'établir le détail de l'accord a été laissé à un comité composé de représentants des chemins de fer et des employés. Cinq chemins de fer et dix-sept unions d'employés sédentaires étaient représentés au sein du comité. Ils en sont venus à une entente au sujet des avantages à accorder. C'était une affaire très compliquée, car le comité avait l'intention d'obtenir le plus d'avantages possible pour les \$8.50. Mais, les conditions d'assurance pour la santé et le bien-être varient selon les différentes provinces. Il est des provinces où le gouvernement a pourvu à des plans d'hospitalisation, par exemple, et, dans le cas présent, il n'aurait pas été logique d'assurer, en vertu du plan qu'on négociait, un avantage que la province offrait déjà gratuitement. Ainsi, dans chaque région, ces \$8.50 ont été utilisés en échange des plus grands avantages. Au cours des négociations, dans le calcul des allocations, les congés de maladie ont été pris en considération comme un avantage dont certains employés bénéficiaient de droit. En d'autres termes, l'accord prévoit que, après une période d'emploi déterminée, l'employé obtient 75 p. 100 de son salaire durant le conge de maladie, pour une période d'au plus 13 semaines, sous réserve d'un maximum de \$40 par semaine. C'est là une partie de l'accord qui a été conclu. Nous avons ensuite à envisager le fait que nous avons un certain nombre d'employés qui ne sont pas syndiqués, ce sont des employés qui n'appartiennent pas aux unions. Ils sont assujétis à des conditions de travail variées et nombreuses. A cause des exigences du travail, ils ne cessent pas toujours nécessairement de travailler à cinq heures. Ils travaillent en surtemps sans salaire—et quelques-uns d'entre eux doivent même

être présents aux séances des comités parlementaires. Ces employés jouissaient donc de certains privilèges à l'égard des congés de maladie. Nous avons jugé équitable d'accorder aussi à ces employés un plan de santé et de bien-être.

Mais notez que, en ce qui concerne ce groupe, et je parle maintenant des employés non syndiqués, le plan devait être facultatif. Nous ne pouvions pas leur imposer le plan et aucune union ne pourrait le faire. Nous avions à leur faire accepter le plan comme un privilège. Il en coûte naturellement davantage pour assurer contre les frais médicaux un homme marié qui a des personnes à sa charge qu'il n'en coûte pour assurer un célibataire. Ainsi, nous devons offrir un plan sur une base qui serait attrayante pour les célibataires aussi bien que pour les hommes mariés, car il faut que 60 p. 100 d'un groupe d'employés acceptent d'y participer pour qu'il soit possible d'établir un plan. Nous ne pouvions pas obtenir l'assurance s'il n'y avait pas 60 p. 100 des employés pour y souscrire, de sorte que ce plan facultatif a été établi sur la base que nous avons mentionnée pour les célibataires: ils obtenaient pour \$2.50 la protection que nous venons de décrire, tandis que les hommes mariés versaient une contribution de \$4.25. La différence fondamentale est que, dans un cas, le plan est facultatif et que dans l'autre il est obligatoire.

Je crois que nous avons répondu à cette partie de la plainte et j'espère que l'exposé vous a convaincu de l'équité du plan, car il s'agit là d'un fait qu'il faut prendre en considération dans les circonstances que j'ai indiquées. Et quel est l'autre point que vous avez soulevé?

Il y a eu beaucoup de malentendus sur un autre point. On prétend parfois que nous avons conclu avec les employés non syndiqués le dernier accord sur les salaires au taux de 11 p. 100 au lieu de 12.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il s'agissait des travailleurs syndiqués.

M. GORDON: M. Armstrong dit que je ne devrais pas employer le mot "syndiqués" parce qu'il ne s'applique pas dans le présent cas. Je reprends. Dans nos négociations avec les unions d'employés sédentaires, le règlement des salaires s'est effectué à 11 p. 100. Alors, naturellement, nous avons pensé à nos employés non syndiqués, car il serait évidemment injuste d'accorder une augmentation de salaire aux employés syndiqués et de ne rien faire pour les employés non syndiqués. A propos de ce groupe, la réponse est simplement que la décision prise au sujet de l'augmentation applicable aux employés non syndiqués a été influencée par les circonstances de temps et la méthode d'application. La période qu'embrasse le présent contrat implique que la différence n'est peut-être pas grande entre le salaire que l'employé non syndiqué apporte à la maison et celui qu'y apporte l'employé syndiqué. Nous en convenons, mais il faut tenir compte de certaines autres différences qui existent dans les conditions de travail entre les deux classes d'employés et de la flexibilité que comporte l'application du régime des salaires et traitements dans le cas des employés non syndiqués. Et il s'agit aussi de choses qui ont été fixées à des périodes différentes. L'un de ces facteurs, il va sans dire, est la rétroactivité dans le rajustement du salaire des employés appartenant à l'union des employés sédentaires. Nous avons de nombreux contrats de travail et il existe des variations notables entre les taux d'augmentation qui s'appliquent aux employés sédentaires et ceux qui s'appliquent aux autres groupes syndiqués. Par exemple, les augmentations accordées aux employés sédentaires s'élèvent à 11 p. 100; comme pour les mécaniciens et les chauffeurs. Mais la progression de l'augmentation, pour les employés sédentaires, était la suivante: 3 p. 100 à partir du 1^{er} janvier 1956, 6 p. 100 à partir du 1^{er} avril 1956, 8 p. 100 à partir du 1^{er} novembre 1956 et 11 p. 100 à partir du 11 juin 1957; tandis que, pour les mécaniciens et les chauffeurs,—et ce sont aussi des employés syndiqués,—la progression était comme il suit: 6 p. 100 au 1^{er} avril 1956, 8 p. 100 au 1^{er} janvier 1957, et 11 p. 100 au 1^{er} juin 1957. Les augmentations des chefs de

train et des serre-freins étaient de 7 p. 100 au 1^{er} avril 1956 et de 12 p. 100 au 1^{er} juin 1957. Dans ce cas, il y avait une augmentation d'environ 1 p. 100 au lieu des avantages du plan de bien-être. Ainsi donc, si vous comparez quelques-unes de ces progressions, vous constaterez que les différences sont minimales et qu'il n'est pas tout à fait vrai de dire qu'une augmentation de 12 p. 100 a été accordée aux employés non syndiqués en comparaison de 11 p. 100 aux employés syndiqués. C'est que, tout simplement, les taux de la progression dans les augmentations sont différents, tout comme ils le sont entre certains groupes d'employés syndiqués.

Pour revenir à ce plan de bien-être qui a été négocié entre les chemins de fer et les employés, il ne faut pas oublier que, dans sa décision, le conseil d'arbitrage n'a fait aucune distinction entre les employés mariés et les célibataires. C'est un taux uniforme et la contribution des sociétés devait aussi être uniforme. Quand il s'est agi des employés non syndiqués, il fallait que ce soit un plan volontaire.

M. BYRNE: La contribution de la compagnie pour les célibataires est aussi à un taux inférieur à celui des employés syndiqués?

M. GORDON: Vous parlez du plan facultatif?

M. BYRNE: Oui.

M. GORDON: Nous avons dit que la contribution des employés serait de \$2.50 par mois pour les célibataires et de \$4.25 pour les hommes mariés, et nous nous sommes occupés de la contribution de la société pour l'ensemble de la police. Notre contribution totale n'est pas très différente.

M. KNIGHT: Je n'ai pas très bien saisi ce que vous venez de dire. Vous avez parlé de la contribution de l'homme marié, mais le célibataire n'est-il pas aussi obligé de payer \$4.25?

M. GORDON: Dans le plan des employés syndiqués, oui, car il s'agit d'un taux uniforme en ce cas, et c'est le plan que les unions ont négocié.

M. KNIGHT: Et le plan des employés non syndiqués?

M. GORDON: Dans le plan des employés non syndiqués, le plan facultatif comporte un versement de \$2.50 pour le célibataire et de \$4.25 pour l'homme marié.

M. KNIGHT: Eh bien, je pense que ce que vous avez dit est évidemment d'ordre tout à fait technique et qu'il est difficile de suivre ces explications. Quoi qu'il en soit, je crois que c'est de là qu'ont surgi les accusations de traitement de faveur.

M. GORDON: Oui, peut-être.

M. KNIGHT: Cette explication détaillée a-t-elle été donnée par écrit ou autrement à ces unions, afin qu'elles puissent la communiquer à leurs membres? Ce serait fort à propos, car les résultats de ce malentendu sont certainement très regrettables.

L'hon. M. MARLER: Monsieur Knight, n'est-il pas vrai que, si un célibataire est forcé de payer pour s'assurer une certaine protection, il ne veut pas qu'il lui en coûte autant qu'à un homme marié?

M. KNIGHT: C'est précisément ce que je dis.

L'hon. M. MARLER: Il n'a ni épouse ni enfant.

M. KNIGHT: Absolument. Mais je crois que vous abordez un autre aspect de la question; je ne parle pas ici de l'homme marié au regard du célibataire. J'évoque le cas des deux classes ou catégories de célibataires.

L'hon. M. MARLER: Il y a une différence entre ce qu'un homme peut faire de son propre chef et la manière dont il peut agir lorsqu'il est lié par un contrat syndical collectif.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): M. Gordon consentirait-il à nous faire connaître son opinion sur ce point?

M. GORDON: Permettez-moi de répondre à la question de M. Knight d'abord. A cet égard, je dois dire que la différence des taux de contribution a été parfaitement comprise par les unionistes membres du comité, lors des négociations relatives au plan en cause. Il y avait un comité qui réunissait des représentants de cinq compagnies ferroviaires et de dix-sept unions; cette question fut clairement signalée à l'attention de ce comité qui l'a pleinement comprise et s'est déclaré satisfait.

M. FULTON: Vous dites qu'il a été convenu que les célibataires qui font partie du syndicat pourraient obtenir la leur pour \$2.50 par mois?

M. GORDON: Autant que je sache c'est ce qui fut convenu, mais ce n'est pas là l'objet de leur grief. Ils ont pu inclure cet aspect de la question dans leurs plaintes mais cet aspect n'en constitue pas l'essentiel. Ils se plaignent au sujet d'une différence fondamentale quant au congé de maladie. Je puis ajouter ici que ce détail concerne environ 5,000 employés sur un total de 80,000. Voici ce qu'il en est: le seul point en litige consiste en ce que la mise en vigueur de ce plan touche 80,000 personnes dont 5,000 avaient déjà certains avantages relativement au congé de maladie. Lorsque le plan a été mis en œuvre, au lieu d'un privilège, il s'est agit d'un droit négocié grâce auquel 75,000 employés sur 80,000 ont vu leur sort s'améliorer relativement au congé de maladie. Mais dans l'ensemble, chaque intéressé y a gagné, bien que 5,000 employés aient perdu une partie des privilèges qu'ils avaient quant au congé de maladie.

M. FULTON: Ils ont perdu dix jours de paie entière de base.

M. GORDON: Oui, et en remplacement ils ont obtenu une entente qui prévoit un chiffre légèrement inférieur dans certains cas. Reste que 5,000 employés affirment qu'ils jouissaient d'un certain droit avant cette entente. Cependant, il ne s'agissait pas d'un droit réel; c'était un privilège qui variait au sein des 5,000 intéressés. J'ai acquis l'habitude, dis l'un d'eux, de compter sur un congé de maladie selon certaines normes. A présent qu'on a conclu une entente sur le sujet, j'obtiens moins.

On peut répondre à cet homme de deux manières: premièrement, qu'il y gagne lui aussi dans l'ensemble; qu'il retire, tout compte fait, des avantages plus considérables que jamais du programme d'assurance-santé et d'assistance. En deuxième lieu, on peut lui répliquer qu'il n'est pas sans savoir que c'est son union qui a négocié en son nom et fixé les termes de ce droit en particulier.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il semble y avoir conflit parce que le célibataire non syndiqué paie \$2.50.

M. GORDON: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Tandis que le célibataire syndiqué verse \$4.25

M. GORDON: En effet.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): La contribution de la compagnie est-elle la même dans les deux cas?

M. GORDON: Voici: le syndicat a négocié un plan d'assurance-santé et d'assistance dans le cadre de son entente relative au salaire. Le différend a presque déclenché une grève, mais nous l'avons réglé. L'entente comportait un plan d'assurance-santé et d'assistance à l'égard duquel nous avons consenti à verser mensuellement \$4.25 par employé.

Il fut convenu que chaque employé membre de l'union verserait le même montant. Puis c'est à ce comité qu'on a laissé le soin de régler les détails du plan.

L'union avait toute liberté de déterminer si l'employé célibataire devait être assuré à un taux inférieur à celui de l'employé marié, mais elle a décidé

dans le sens de la négative. L'union a conclu que la contribution serait la même, qu'il s'agisse d'un marié ou d'un célibataire. En tout état de cause, cette question ne regardait que l'union.

M. BYRNE: La compagnie continue à verser \$4.25 même si l'union en a décidé ainsi?

M. GORDON: Oui, cela revenait absolument au même. Nos frais s'élevaient au même montant dans un cas comme dans l'autre.

M. FULTON: Votre contribution avait été fixée?

M. GORDON: Oui, au cours des négociations. Le règlement des détails du plan était une question à débattre entre l'union et ses membres. Nous n'y avons aucun intérêt, sauf que nous voulions que les employés obtiennent le plus d'avantages possibles de l'argent qu'ils allaient verser. Nous devons contribuer d'une somme égale et nous ne voulions pas que l'argent soit gaspillé. C'est le côté qui nous intéressait; en d'autres termes, nous désirions voir les \$8.50 profiter le plus possible aux intéressés. Toutefois, l'union était entièrement libre de décider s'il devait y avoir une différence de taux entre l'employé marié et l'employé célibataire.

M. BYRNE: Affirmeriez-vous qu'en vertu de leur programme d'ensemble les unions devaient déboursier un même montant, ou que cela fût possible?

M. GORDON: Non. Aux termes de l'entente, les unions étaient obligées de veiller à ce que chaque employé paie \$4.25.

M. BYRNE: Il fallait que chaque employé verse ce montant?

M. GORDON: Le taux était fixé à \$4.25.

M. BYRNE: L'employé marié aurait contribué d'un montant plus élevé que le célibataire?

M. GORDON: Les unions n'ont pas voulu qu'il en soit ainsi. Mais c'était là une question à débattre uniquement entre les unions et leurs membres. Si on avait voulu établir des taux différents, nous n'aurions eu aucune raison de nous y opposer, étant donné que la contribution des compagnies ferroviaires demeurerait la même.

Mais nous avons dû alors faire face au problème suivant: un certain nombre d'employés ne sont pas syndiqués; ils constituent une catégorie différente d'employés, dont les conditions de travail ne sont pas les mêmes. Nous attendons d'eux des choses auxquelles nous ne nous attendons pas des employés syndiqués. Nous ne leur payons pas le surtemps qu'ils font. Nous leur demandons d'être libres au besoin, et dans le cas d'employés de cette catégorie on applique une politique de concessions mutuelles. Lorsque nous leur demandons des heures de travail supplémentaires, nous envisageons également de leur consentir certains avantages. Nous nous montrons peut-être un peu plus larges quant à leur congé de maladie, parce que leurs conditions d'emploi sont différentes. Ces employés nous rendent des services d'un caractère qu'il est impossible d'obtenir d'autres travailleurs et, en retour, nous tenons compte de cette différence.

Lorsque nous en sommes venus au groupe des employés non-contractuels,—qui compte quelque 6,000 hommes et femmes,—nous nous sommes dit qu'il leur fallait évidemment un plan d'assurance-santé et d'assistance, lequel devait présenter, dans l'ensemble, le même caractère que celui du plan que nous avons négocié avec les unions des employés sédentaires. Ce plan ne pouvait pas être moins avantageux que le plan élaboré à l'intention des employés syndiqués. La première difficulté qui a surgi est la suivante: si nous avions mis en œuvre un plan fondé sur une contribution uniforme de \$4.25 et si nous avions inclus dans le groupe en cause les célibataires de sexes masculin et féminin, les intéressés auraient pu dire: merci, nous pouvons obtenir de meilleures conditions ailleurs. En tant que célibataires, nous pouvons contracter

une assurance pour une contribution inférieure à \$4.25. Par ailleurs, il nous fallait obtenir une police collective et, à cette fin, l'une des conditions était que la participation du groupe d'employés intéressés s'élevât à 60 p. 100. Force nous fut donc de rendre le plan aussi attrayant pour le célibataire que pour le travailleur marié. Pour ce faire, nous avons créé une situation où le célibataire verse \$2.50 parce qu'il n'a pas les mêmes obligations ni les mêmes engagements éventuels qu'un homme marié. D'autre part, la contribution de la compagnie est approximativement la même, bien qu'elle ait des répercussions différentes. Nous lions les deux primes et nous souscrivons le plan conjointement avec les groupes d'assurance. Nous payons peut-être une prime plus élevée pour les hommes mariés que pour les célibataires mais, tout compte fait, il nous en coûte à peu près autant mensuellement que dans le cas des ouvriers syndiqués, soit \$4.25 par employé.

M. FULTON: Relativement à la prime, est-ce que la différence entre les employés contractuels et les employés non contractuels est la même qu'entre le personnel syndiqué et le personnel non syndiqué?

M. GORDON: Oui, la différence est exactement la même qu'entre les unionistes et les non unionistes.

M. FULTON: S'agit-il ici des mêmes groupes?

M. GORDON: On nomme travailleurs contractuels ceux qui occupent un emploi en vertu d'un contrat de travail, c'est-à-dire d'une convention relative au salaire, comme nous disons. Ils sont désignés sous le nom d'employés contractuels. Dans leur cas, la convention relative au salaire précise leurs fonctions et leurs gains. Cette convention diffère considérablement toutefois entre le personnel itinérant et le personnel sédentaire, tout comme au sein du personnel sédentaire lui-même. J'oublie le nombre exact de métiers que nous comptons chez nous. En fait ce nombre s'élève à plusieurs centaines, et je crois que nous avons conclu quelque 175 conventions individuelles relativement au salaire. Remarquez que chacune de ces conventions doit être négociée.

Le PRÉSIDENT: Nous allons passer à la question de M. Knight, puis nous suspendrons la séance à 6 heures.

M. KNIGHT: N'estimez-vous pas qu'il est assez important que la masse des syndiqués comprenne ce dont il s'agit? Vous déclarez que les unions,—et je suppose que vous entendez par là leurs têtes dirigeantes,—saisissaient ces choses.

M. GORDON: En effet.

M. KNIGHT: A-t-on pris soin de s'assurer que tous les syndiqués ont été informés des détails du plan?

M. GORDON: Nous avons publié un bulletin explicatif au sujet du plan. Ce problème que pose l'information du particulier m'a toujours tenu en échec. Toutefois, nous ne sommes pas sans savoir que nous traversons présentement une période très difficile. Je n'ai fait qu'effleuré les problèmes qui se posent; il est d'autres éléments qui porteront atteinte à certaines associations ouvrières et à leur sort futur, car ces associations devront cesser leur activité. Quelques-unes d'entre elles tomberont en faillite si elles ne se dissolvent pas. Alors que nous en parlions l'autre jour, nous en sommes venus à la conclusion que leur cas s'assimilait de très près à celui d'un pompier qui, arrivé sur les lieux d'un incendie, s'assoierait, allumerait sa pipe et dirait: laissons l'immeuble brûler un peu pour voir où nous en sommes. Observons ce qui va se produire afin de pouvoir prendre d'un seul coup des mesures à l'égard de l'ensemble.

M. KNIGHT: J'ai écrit à M. Gregg, ministre du Travail, et il m'a répondu qu'il allait demander des explications à la compagnie. Vous en a-t-il demandé?

M. GORDON: Il y a eu échange de lettres, mais je ne me rappelle pas à quel sujet précis.

M. KNIGHT: J'aurais une autre remarque à formuler. Bien entendu, je pense comme M. Fulton et d'autres membres du Comité. A mon avis, ce qu'il y a de déplorable, et je me fais ici l'écho de mes unionistes de la Saskatchewan, c'est qu'"il apparaît aux membres de cette union que la direction du National-Canadien s'efforce de laisser croire que certains groupes d'employés étaient récompensés parce qu'ils restaient en dehors des cadres de toute organisation ouvrière; s'il en est ainsi, nous estimons, ajoutent-ils, que cette action contribuera à démoraliser le personnel du National-Canadien..."

M. GORDON: J'ai déjà entendu ces allégations. Elles sont évidemment erronées, mais je n'ai jamais pu découvrir le moyen de traiter avec des gens qui prennent sur eux de travestir les faits. Ces lettres semblent faire partie d'une campagne concertée. Si l'on veut qu'il en soit bien usé, qu'on les adresse au Ministre, et je ne serai que trop empressé de veiller à ce qu'il y soit répondu sans délai.

M. FULTON: M'est avis que les explications que vous avez fournies ici seront d'un grand poids.

M. GORDON: Je ne le crois pas. Les intéressés ont déjà reçu ces explications.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): En tout cas, elles nous ont sûrement été très profitables.

M. GORDON: Certes je suis heureux de vous donner toutes les précisions que je puis. Mais je vous le répète, la discussion n'atteint que quelques-uns des points saillants. Il s'agit en réalité d'une des situations les plus incroyablement complexes que j'aie connues en matière de relations humaines. Elle embrasse un domaine d'activité très compliqué.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons de nouveau dans cette même salle à 8 heures et demie, pour aborder le poste intitulé "Frais d'exploitation".

SÉANCE DU SOIR

8 heures et demie du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs nous sommes en nombre. Nous allons entreprendre l'examen de la rubrique qui figure à la page 9: "Frais d'exploitation".

M. MURPHY (*Westmorland*): Monsieur Gordon, pourriez-vous me fournir certains renseignements touchant le statut de l'Association d'assurance et de secours des employés des chemins de fer du gouvernement canadien qui compte quelque 13,000 membres, qui a émis des polices d'assurance pour un montant de \$9,640,000 et dont l'excédent actuel s'élève à \$2,956,263. J'ai appris qu'à l'occasion de l'entente conclue relativement au plan de santé et de bien-être on a formulé des instructions selon lesquelles il fallait discontinuer les déductions concernant l'ancien plan et, qu'ensuite, d'autres instructions furent données qui autorisaient le maintien de ces déductions. Pourriez-vous me dire si l'on effectue encore ces déductions à l'heure actuelle? Quel est le statut de cet organisme présentement. A-t-on l'intention de maintenir ces déductions et, dans le cas de la négative, quelles mesures projete-t-on de prendre?

M. GORDON: Eh bien, voilà une autre de ces situations inextricables engendrées par les répercussions à longue portée de ce plan de santé et de bien-être. Aux chemins de fer Nationaux fonctionnaient depuis bien des années un certain nombre de plans qui prévoyaient de l'assurance et des prestations de maladie pour les employés. Ces plans étaient administrés par les employés eux-mêmes et la direction de la compagnie avait consenti de l'aide à l'égard

de ces plans sous forme de conseils et autres services du genre. Lorsque le nouveau plan fut négocié, il ressortit clairement qu'il y aurait double assurance par suite de l'entente conclue avec le personnel sédentaire.

Dès le début des négociations, nous avons souligné cette circonstance, et nous nous efforçons depuis de trouver une solution qui nous permettrait de concilier ces éléments. Présentement, il y a au National-Canadien la *Grand Trunk Insurance* et la *Provident Society* qui fournissent de l'assurance à 16,400 employés. Sur ces 16,400 assurés 4,400 sont des retraités et 7,600 des employés sédentaires syndiqués. Par conséquent, 61 p. 100 des employés sédentaires participent activement à ce plan particulier, ou plutôt 61 p. 100 des membres actifs de ce plan sont des employés sédentaires. Il existe également l'Association d'assurance et de secours des employés des chemins de fer du gouvernement canadien, qui compte 13,900 membres dont 4,000 sont des retraités et 7,300 des employés sédentaires. A mentionner également la *Railway Employees Welfare*, de Terre-Neuve, dont les membres sont au nombre de 5,900. J'en ignore la proportion de retraités, mais cette association compte 4,400 employés sédentaires.

C'est regrettable que mes explications soient laborieuses, mais je n'y puis rien parce que la situation est des plus complexes; en fait cet état de choses nous cause beaucoup de soucis sur le plan de nos relations avec les employés. On a créé l'impression que les administrateurs de la compagnie sont responsables dans un certain sens des préjudices causés aux associations ouvrières en cause, et que l'action de ces administrateurs tend à la dissolution de ces mêmes associations ou à enlever à leurs membres les avantages qu'elles leur assurent. Par conséquent, si mon exposé est un peu décousu c'est que nos relations avec nos employés sont des plus épineuses.

Il importe de se rappeler que le plan destiné aux employés sédentaires découle de l'entente principale conclue en mai 1956, qui fixait la contribution dont j'ai parlé cet après-midi à \$4.25 par mois dans le cas de chaque employé et la contribution mensuelle de la compagnie à \$4.25 par employé également. Le détail de l'assurance à fournir a fait l'objet de longues négociations de la part d'un comité institué en vertu de l'entente directrice de la commission d'arbitrage.

Ici je veux répéter à dessein que ce comité représentait cinq compagnies ferroviaires qui ont signé l'entente et dix-sept syndicats d'employés sédentaires. Je tiens à préciser que 61 p. 100 des membres actifs du plan de la compagnie Grand Tronc, 74 p. 100 des membres actifs du plan de la compagnie des chemins de fer de l'État, et qu'au moins 74 p. 100 des membres du plan de la *Railway Employees Welfare Association* de Terre-Neuve étaient représentés, lors des négociations, par leurs agents légalement accrédités. Ces agents détenaient les titres et qualités officiels qu'il fallait pour négocier l'entente qui est intervenue. Il s'ensuit que quels que soient les vœux individuels, ces gens sont parties au plan obligatoire depuis le 1^{er} janvier 1957.

Le fait est que les détails furent réglés par le comité mixte et qu'après une analyse des conditions de la part de ce comité on accepta certaines soumissions pour le plan. Le comité invita toutes les compagnies qui pratiquent l'assurance-vie, l'assurance santé et l'assurance relative au bien-être à présenter des soumissions. Sur réception, ces soumissions furent dépouillées et examinées par ledit comité mixte. On accepta la soumission de la Croix-Bleue relativement à l'hospitalisation, aux frais médicaux et chirurgicaux, de même que la soumission d'un groupe de compagnies que nous appelons groupe *Sun Life*, dont la tête dirigeante est la *Sun Life Insurance Company*, et qui comprend aussi d'autres compagnies, pour ce qui est de l'indemnité hebdomadaire et l'assurance-vie. Voilà les soumissions qui furent présentées et acceptées. Les institutions en cause ont établi les cotisations en supposant que les chemins

de fer discontinueraient toutes déductions à la source afin d'éviter qu'il y ait double assurance. Ce point fut clairement établi et clairement signalé à l'attention du comité qui, ainsi que je l'ai déjà mentionné, comprenait des représentants de dix-sept syndicats de cheminots. Les contrats qu'on passera avec les assureurs comporteront des engagements spéciaux selon lesquels il n'y aura pas de double assurance par suite de retenues sur les salaires.

J'essaierai dans un moment de mettre en lumière l'importance de ce détail. Le National-Canadien n'est qu'un des vingt-deux signataires de l'entente. Autrement dit, le National-Canadien n'est pas du tout un agent indépendant mais seulement un des vingt-deux représentants qui ont conclu le marché avec la Croix-Bleue et le groupe *Sun Life*. La compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada est une des cinq sociétés ferroviaires qui ont accepté les soumissions d'accord avec dix-sept syndicats. En temps utile, le National-Canadien inclura dans ses propres contrats des clauses identiques à l'intention de ceux qui j'ai décrits cet après-midi comme étant des employés non unionistes,—des employés non contractuels,—lesquelles comporteront le même engagement au sujet de la double assurance.

La raison pour laquelle ce point est si important réside en ce que tout d'abord les groupes dont on a accepté les soumissions statuent qu'ils ne souscriront d'assurance que si nous nous engageons à ne pas effectuer de retenues sur les salaires à des fins de double assurance. Dans l'état actuel des choses, l'assurance que comporte le plan prévoit une indemnité hebdomadaire de 75 p. 100 pour la maladie. Prenons par exemple le cas d'un des autres plans. L'assurance-maladie y prévoit une indemnité de 50 p. 100 du salaire. Tout employé qui reçoit une indemnité hebdomadaire en vertu de ces deux plans peut toucher en tout 125 p. 100 de son salaire, indemnité qui, je dois le mentionner, est exonérée d'impôt. En second lieu, on constatera que ce même employé peut présenter des comptes d'hôpitaux déjà payés par les assureurs du plan négocié à l'association des employés qui les paiera à son tour. Il ne s'agit pas ici d'une possibilité théorique mais d'un fait.

M. MURPHY (*Westmorland*): Le cas s'est-il déjà présenté?

M. GORDON: Oui. En vertu des contrats, les employés y ont légitimement droit et reçoivent dans certains cas 125 p. 100 de leur salaire par suite de maladie. Or l'expérience en matière d'assurance a montré que l'assurance double favorise le recours inutile aux plans d'assistance ce qui entraîne un accroissement injustifié des frais. Les représentants des syndicats sont donc aussi désireux que nous de prévenir l'assurance double parce que de toute évidence les frais seront beaucoup plus élevés. Au début, nous nous sommes engagés à ne pas faire de retenues sur la paie des membres de l'association des employés qui participent également au plan négocié. Étant donné l'évidence et le fondement logique de cette nécessité, nous avons émis des instructions selon lesquelles nous n'effectuerions plus de retenues sur les salaires des membres d'associations d'employés ni d'autres retenues qui entraîneraient une double assurance. Nous avons émis cet avis, geste qui, à présent, me semble mal avisé. Il nous paraissait tout à fait logique et tout à fait nécessaire de prendre cette mesure. Par contre, nous avons constaté que la situation a été passablement mal comprise lorsque ces caisses d'associations d'employés qui fonctionnaient depuis plus de 50 ans furent soudainement avisées que la compagnie n'effectuerait plus de retenues sur les salaires.

Il se produisit alors toutes sortes de travestissements, de malentendus et d'interprétations erronées des faits. Je ne soutiens pas que la malveillance en était l'inspiration, mais je déclare simplement que ces difficultés ont surgi au sein d'une situation déjà fort compliquée. Le problème était épineux et nous semble l'être encore. Je n'en connais pas la solution. Les unionistes ont beaucoup de mal à comprendre ce qu'il leur arrive. Tout ce qu'ils savent c'est

que leur association a brusquement appris qu'on supprimait les déductions sur les salaires. En raison de la commotion qui s'est ensuivie, nous avons renversé notre propre décision. Nous avons déclaré: "très bien, pour le moment nous allons effectuer les mêmes retenues qu'auparavant jusqu'à ce que les membres aient eu le temps de comprendre ce qui se produit, parce qu'il ne faut pas que vous payiez deux fois la même chose, comme cela arrive dans certains cas. Mais ce n'est pas tout; conformément au plan que vous avez vous-mêmes négocié, il ne doit pas y avoir de double assurance. On ne peut pas concilier tous les avantages, et l'entente directrice interdit de faire deux déductions, une aux fins du plan négocié et une aux fins du plan accrédité des employés". Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons probablement commis une erreur en croyant que la logique fournirait une solution au problème. Je sais à présent que la logique ne règle pas nécessairement tout. Nous avons donc renversé notre décision originelle et fait savoir aux intéressés que nous continuerions d'effectuer les retenues jusqu'à ce que les employés aient pu comprendre ce qu'il en est. En conséquence, nous exécutons, encore aujourd'hui, des déductions aux fins des plans accrédités d'employés. Toutefois, j'insiste sur le fait que cet état de choses ne saurait être que temporaire. A ce propos, nous nous sommes entretenus avec les compagnies d'assurance et nous les avons persuadées qu'en raison du bouleversement causé par l'affaire il fallait du temps; et, bien que notre attitude leur ait semblé tout à fait illogique et erronée à leur point de vue, les compagnies d'assurance ont dû nous accorder un certain temps, quelle que soit la nature de leurs soumissions. Pour le moment, nous continuons donc de prélever la cotisation ordinaire. Mais ces doubles cotisations doivent nécessairement être abolies. Si elles ne le sont pas, le plan de santé et de bien-être qu'on est convenu d'appliquer devra être aboli, car les compagnies d'assurance ne pourront pas assurer les employés aux prix fixés dans leurs soumissions si la double cotisation est permise. Elles ne peuvent pas se permettre cela.

Voilà le problème auquel le National-Canadien doit faire face. Le Pacifique-Canadien a aussi des problèmes semblables, mais pas tout à fait aussi sérieux que les nôtres. Je crois que c'est aussi le cas pour tous les autres problèmes, soit dit entre parenthèses. Mais, en raison de la structure du National-Canadien qui, comme vous le savez, a acquis six compagnies qui étaient en faillite, nous avons hérité d'un plus grand nombre de ces associations d'employés.

A l'époque de ces négociations, nous déduisons des salaires les cotisations pour huit organismes commerciaux d'assurance et pour six organismes privés dirigés par des employés. Maintenant, remarquez bien ce que je vais dire. Il y avait huit organismes commerciaux d'assurance que nous avons reconnus au cours des années et pour lesquels nous avons prélevé des cotisations pour différents genres de plans d'assurance-santé et de bien-être et il y avait six organismes privés dirigés par des employés, c'est-à-dire des organismes administrés par nos propres fonctionnaires qui représentaient les employés. De ces six organismes privés, ceux de Saskatoon et de Winnipeg nous ont demandé de discontinuer de prélever les cotisations des employés sédentaires, parce qu'ils se sont rendu compte de la situation. Le programme d'assurance des employés sédentaires offrait des prestations plus avantageuses et, par conséquent, ils se sont rendu compte qu'ils devaient cesser de fonctionner. L'organisme de la Colombie-Britannique nous a demandé de cesser de prélever des cotisations et a cessé lui-même son activité le 28 février 1957.

J'aimerais que vous sachiez bien que je n'ai aucune intention de blâmer ni de critiquer ces organismes privés qui répondaient incontestablement aux besoins des employés lorsqu'ils ont été établis. Dans les deux cas particuliers que vous avez mentionnés, la Caisse d'assurance du Grand Tronc et celle des chemins de fer du Gouvernement canadien, la direction du National-Canadien

a joué un rôle vraiment actif. Nous avons traité avec eux depuis des années, nous avons discuté leurs problèmes, nous leur avons donné des conseils et nous leur avons indiqué les meilleures façons de procéder. Sans aucun doute, ces organismes ont fait du très bon travail et les avantages qu'elles ont procurés à leurs membres étaient très intéressants. Mais la question qui se pose actuellement, c'est que l'établissement de ce programme de santé et de bien-être signifie qu'ils ne sont plus nécessaires et que leur utilité n'existe plus. Le problème consiste maintenant à trouver la meilleure façon de dissoudre ces organismes; car, le nouveau plan comporte des avantages plus considérables que ceux que ces organismes pouvaient assurer dans l'ensemble. Toutefois, il se présente des points particuliers qui ne sont pas aussi favorables et qui créeront d'autres complications, mais le retrait d'une proportion considérable des membres de ces organismes privés dirigés par les employés empêcherait naturellement ces organismes de survivre. Quand je dis "naturellement", je veux dire que c'est une conséquence logique; car, en vertu du plan obligatoire qui a été négocié pour les employés sédentaires et en vertu des contrats qui en découlent, les compagnies de chemin de fer doivent cesser de prélever des cotisations pour les plans privés dirigés par les employés et pour les autres plans qui font double emploi avec le nouveau plan. On leur a demandé de cesser de prélever les cotisations pour les anciens organismes.

Ainsi, le retrait obligatoire d'un grand nombre de membres qui contribuent à ce plan privé dirigé par les employés veut dire que les organismes de ce genre n'ont plus leur raison d'être. On a exposé les faits d'une façon que je trouve difficile à expliquer. On a donné à entendre que c'est la direction du National-Canadien qui a tué les organismes privés dirigés par les employés. Rien n'est plus contraire à la vérité. Au contraire, par notre attitude, nous voulons faire de notre mieux pour leur conseiller la meilleure façon d'envisager le fait qu'ils vont perdre un nombre si considérable de membres qu'ils ne pourront plus continuer à fonctionner. La direction du National-Canadien n'est intervenue en aucune façon dans cette affaire. Ce sont les unions des employés qui ont négocié ces accords avec les chemins de fer. Toutefois, je ne sais pas si les membres ont été bien mis au courant de la question.

Je ne sais pas si la question peut leur être expliquée comme il le faudrait et je ne veux pas critiquer ce qui a été fait. Quoi qu'il en soit, la question est si compliquée qu'il semble impossible de renseigner tous les membres sur ce qui arrive à leurs organismes.

Il n'existe pas de difficulté réelle à propos de la question de l'assurance de santé et de bien-être, c'est-à-dire cette partie de l'assurance qui concerne les congés de maladie, les frais d'hospitalisation et les prestations accordées pour les soins médicaux. Cette question n'est pas trop difficile, parce que c'est là une situation courante. La plupart de ces associations dirigées par des employés fonctionnaient sur une base qu'ils qualifiaient de "répartition". En d'autres termes, ils additionnaient les réclamations qu'ils avaient dû payer au cours d'une année et ils répartissaient ces frais entre leurs membres, d'année en année, au moyen d'un taux de prime basé sur l'expérience. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de difficulté au sujet de la santé et du bien-être. Mais le problème c'est que les organismes privés dirigés par les employés ont ce qu'ont peut appeler un système global. En d'autres termes, ils ont un système de protection générale qui comprend l'assurance-vie. Étant donné que l'assurance-vie est comprise dans ce système, quand on commence à dissoudre les différents organismes de ce genre, on constate qu'ils ont accumulé des réserves qui leur servent à faire face à leurs engagements possibles à l'égard de l'assurance-vie. Par conséquent, il y a un certain capital versé ou une certaine valeur de rachat au comptant qui revient aux membres. C'est là que nos difficultés commencent; car, comment peut-on liquider ces organismes et

distribuer équitablement leur actif? L'actif de ces organismes atteint plusieurs millions de dollars et tous les hommes qui sont membres de cette association y sont intéressés dans une certaine mesure. Si les taux fixés par les associations sont corrects et si le prix de cette assurance est correct du point de vue des calculs d'actuaire, il n'y aura aucune difficulté; car tout ce qu'il nous reste à faire, ce sera de prendre les fonds disponibles et de les réassurer dans une compagnie d'assurance ou un groupe de compagnies d'assurance. Voilà la situation en théorie. Il devrait en être ainsi. Nous ne savons pas si cela est vrai ou non. Nous n'avons pas administré ces fonds. J'ai dit que nous n'avons fait que veiller paternellement sur ces fonds, parce que les membres de ces organismes sont nos employés. Mais, quand on en vient aux cas particuliers, nous ignorons complètement si les réserves en espèces dont ces organismes disposent seront suffisantes pour réassurer les engagements qu'ils ont contractés sous forme de contrats d'assurance. Des dizaines de milliers d'hommes détiennent ces polices d'assurance. Il s'agit donc de savoir si, en se fondant sur les principes des actuaires, les réserves de ces associations seront suffisantes pour qu'elles puissent s'acquitter de leurs engagements. Tout ce que nous faisons à cet égard, c'est de leur parler et d'essayer de leur donner des conseils. Nous espérons que, en définitive, ils nous écouteront et prendront une sage décision du point de vue financier. Nous n'avons aucun intérêt personnel dans cette affaire. Nous n'avons pas d'autre intérêt que d'aider ces associations à trouver un moyen de se décharger de leurs obligations d'une façon conforme aux principes de la finance, de l'actuariat et du bon sens. Mais, malheureusement, dans notre façon de procéder, la sincérité de nos motifs est mise en doute. Beaucoup de gens ne croient pas que nous agissions d'une façon tout à fait désintéressée en cette matière et plusieurs ont donné à entendre dans leurs déclarations que nous avons délibérément cherché à ruiner ces caisses. Évidemment, cela n'est pas vrai. La situation actuelle est tout simplement le résultat final d'une négociation. Toutefois, nous voulons faire de notre mieux pour que ces caisses soient liquidées de la façon la plus avantageuse; mais le sentiment entre en ligne de compte, quand on considère que ces caisses ont fonctionné depuis 50 ans. Il y a un autre fait malheureux, c'est qu'un grand nombre de contrats en cours sont détenus par des pensionnaires, par des personnes qui ont travaillé pour les chemins de fer et qui sont maintenant à leur retraite. Ces caisses ne leur accordent aucune protection pour les frais médicaux, pour les frais d'hospitalisation ou pour les interventions chirurgicales, mais les contrats comportent l'assurance-vie. Il nous faut trouver un moyen de régler cette affaire d'une façon équitable.

Pour augmenter encore les complications, voici qu'on nous parle de la Caisse d'assurance du Grand-Tronc, de celle des chemins de fer du Gouvernement canadien et de celle de Terre-Neuve, l'Association du bien-être des employés des chemins de fer. Ce sont là les trois caisses principales qui nous restent. Il nous serait facile de dire aux membres de ces organismes: "Messieurs, nous allons tout liquider. Nous allons assumer vos engagements et nous allons nous charger de tout. Nous allons prendre vos réserves et nous allons prendre aussi vos engagements." Cela nous sera facile et cela semble aussi assez sensé. Mais, si nous agissions ainsi, nous accorderions à certains employés un privilège que nous ne pourrions pas accorder à d'autres et nous nous trouverions alors en difficulté. Nous n'osons pas faire cela, car nous ne pouvons pas nous permettre d'accorder à un groupe d'employés une allocation en argent comptant qui pourrait nous occasionner un déboursement de plusieurs millions de dollars. Les engagements possibles de certaines de ces caisses, du point de vue de l'actuariat, me font trembler, car je ne sais pas ce qu'elles valent réellement. Certaines de ces caisses sont l'objet d'une étude à l'heure actuelle et, quand nous saurons ce qu'elles valent réellement, nous serons en mesure de leur aider à élaborer un plan. Toutefois, nous ne pouvons certainement pas, en tant que

compagnie, décider qu'il y ait un groupe d'employés privilégiés qui toucheraient une certaine allocation en argent comptant qu'un autre groupe ne toucherait pas.

Comme je l'ai déjà dit, nous avons été en relations particulièrement étroites avec la Caisse des chemins de fer du Gouvernement canadien et celle du Grand-Tronc. Nous avons un problème particulièrement compliqué en ce qui concerne la Caisse de Terre-Neuve, et je dois parler maintenant avec beaucoup de précaution, car cette caisse pourrait nous créer des difficultés sérieuses.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il aussi une caisse pour le remplacement des voies à intervalle étroit?

M. GORDON: Je tiens à mentionner cela pour la bonne raison que nous n'avons aucunement participé à la gestion de la caisse de Terre-Neuve. Nous n'avons pas donné de conseils à ses administrateurs et nous ne connaissons pas leurs engagements. Nous savons simplement que, depuis que les chemins de fer de Terre-Neuve font partie de notre réseau, ceux qui ont dirigé la caisse des employés ont offert des polices d'assurance qui comportent certaines allocations et que ces polices se sont répandues dans tout le Canada. Elles se sont répandues parce qu'elles offraient des avantages plus considérables que les autres caisses déjà établies. En raison de la nature de cette Caisse, je m'attends à des difficultés. Tant que nous n'aurons pas atteint le fond de l'affaire, je ne sais pas quel sera le genre de difficultés auxquelles nous devons faire face. Ce ne seront pas des difficultés d'administration. Sur ce point, nous pourrions nous en laver les mains et c'est peut-être ce que nous ferons en définitive. Mais notre attitude en est une d'assistance. Nous essayons de conseiller les employés qui ont la direction de ces associations. S'ils nous écoutent, j'ai tout lieu de croire que nous pourrons régler cette affaire d'une façon sensée, mais, comme j'ai essayé de l'expliquer, il y a entre ces associations des différences telles qu'on ne peut faire aucune déclaration générale à leur sujet. Quoi qu'il en soit, la situation n'est pas attribuable seulement à la direction de ces caisses. Nous sommes pris dans un filet de circonstances qui est dû au fait fondamental que les unions et les compagnies de chemin de fer ont négocié un plan qui aura pour effet de faire disparaître ces associations dirigées par les employés.

M. FULTON: Quand vous avez accepté la situation que vous occupez, vous aviez l'impression que vous alliez diriger une compagnie de chemin de fer, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, je devais diriger une compagnie de chemin de fer. Vous avez raison.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et maintenant vous êtes président d'une compagnie d'assurance.

M. GORDON: Cela est important messieurs, et je ne voudrais pas laisser aux membres du Comité l'impression que je ne suis pas bien disposé à l'égard de ces caisses. Cela ne serait pas juste. Je sympathise de tout cœur avec les membres de ces caisses. Les deux caisses que je connais, celle du Grand-Tronc et celle des chemins de fer du Gouvernement canadien, m'intéressent vivement. Les hommes qui ont dirigé ces caisses pendant des années ont fait une excellente besogne. Ils se sont acquittés de leur tâche consciencieusement et efficacement et ils ont veillé aux intérêts des membres pendant des années. Ils ont fait un excellent travail.

Comme ces caisses arrivent à leur terme et qu'elles doivent être liquidées, je voudrais que vous sachiez bien que nous ne les considérons nullement sous un angle de critique. Nous essayons simplement de nous adapter nous-mêmes et de les adapter, elles aussi, à la situation du moment à la lumière des circonstances actuelles. Si on nous permet de parler aux dirigeants de ces caisses, de leur donner des explications et des conseils, je suis presque certain que

nous en viendrons à une entente et que cette entente sera raisonnable. Mais, malheureusement, dans une entente de ce genre, toutes sortes de motifs sentimentaux entrent en ligne de compte et, comme les intéressés sont très peu renseignés sur les faits, ils se mettent à écrire aux députés, aux journaux, au clergé et ils écrivent dans des termes extrêmement exagérés et qui n'ont aucun rapport avec les faits. Leur argumentation se résume à affirmer que la direction du National-Canadien est en train de ruiner leur association et de la conduire à la faillite.

Si nous nous engageons sur ce terrain, nous n'aurons pas le genre de discussion objective qui réglerait le problème. Il va falloir du temps et de la patience, mais la chose est possible. Toutefois, cela sera impossible si les hauts fonctionnaires de la compagnie et moi-même devons lutter sans cesse et monter la garde contre les fausses représentations et les rumeurs malicieuses.

M. MURPHY (*Westmorland*): Monsieur Gordon, vu la réponse assez longue que vous avez donné à ma première question, je vais vous demander de nous faire des commentaires sur la situation des 4,000 personnes qui sont à leur retraite et qui sont protégées par ce plan dirigé par les employés qui a accumulé un excédent de 3 millions de dollars. J'aimerais aussi que vous nous donniez des commentaires sur la responsabilité du chemin de fer, c'est-à-dire le National-Canadien, étant donné que ce chemin de fer a reconnu l'association et lui a aidé en lui fournissant, comme vous l'avez mentionné, des conseils et aussi, si je comprends bien, des comptables ou des modes de comptabilité et tout le travail de bureau, et ce, aux frais de l'administration. On m'a fait remarquer que l'article 21 de la Loi de la caisse de prévoyance reconnaissait l'association; je pourrais peut-être vous citer le passage de l'article qu'on m'a indiqué et qui se lit comme il suit: "toute personne, recevant une allocation mensuelle sous le régime de la présente loi, doit cesser d'être membre régulier de l'Association, et renoncer par là même à tous droits aux bénéfices de l'Association, en cas de maladie ou d'accident; toutefois, elle peut, si elle le désire, continuer d'appartenir à l'Association pour ce qui a trait à l'assurance sur la vie, et dans ce cas le Conseil peut chaque mois déduire de son allocation mensuelle et verser à l'Association la contribution mensuelle à la Caisse de mortalité, due par cette personne à l'Association". (Loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île du Prince-Édouard, chapitre 22, Statuts du Canada, Édouard VII—6-7.) Dans la loi que je viens de citer, l'Association mentionnée est l'Association d'assurance et de secours pour les employés du chemin de fer Intercolonial. On a dit qu'il s'agissait là d'une reconnaissance de cette association et qu'elle avait entraîné une participation plus poussée de l'administration à ce programme. J'aimerais que vous nous fassiez part de vos commentaires sur cette situation et aussi sur le fait que le National-Canadien a assisté l'association dans une mesure considérable, non pas en contribuant en espèces mais en lui fournissant des employés qu'il paie lui-même, en lui procurant les fournitures de bureau nécessaires à la comptabilité et tous les autres services administratifs nécessaires.

M. GORDON: Je pourrais vous donner tellement de réponses que le choix m'embarrasse. La situation, à mon avis, c'est que, au cours des années, la direction du National-Canadien a pris, et je l'admets sans hésiter, un très vif intérêt à ces organismes privés dirigés par les employés, particulièrement celui des chemins de fer Nationaux du Canada et celui du Grand-Tronc.

Nous leur avons donné des conseils, en fait nous les avons aidés financièrement et autrement, car nous croyions que c'était une bonne politique que de veiller à ce que ces organismes soient prospères et bien administrés. Mais j'ignore jusqu'à quel point le fait de donner des conseils et d'aider à ces entreprises privées dirigées par les employés implique une obligation morale ou

un engagement. Étant donné la situation dans laquelle nous nous trouvons actuellement, j'estime que nous sommes en mesure de travailler au règlement de la question et que nous devons nous y appliquer jusqu'à ce qu'elle soit réglée d'une façon telle que tous les employés soient traités équitablement. A l'heure actuelle, je ne sais pas si cela sera possible. Je n'ai pas en main l'analyse faite par les actuaires qui me permettrait d'établir la valeur en dollars des engagements pris.

Si vous me demandez pourquoi je ne le sais pas, je vous répondrai que nous ne savions pas ce que seraient les plans de santé et de bien-être une fois négociés; ce n'est que récemment que j'ai pu, à la lumière de ces faits, déterminer quels sont nos engagements ou quelle est notre obligation morale à l'égard de ces employés. Je puis dire que, d'un point de vue tout à fait objectif et pour autant que je m'y connaisse, nous serions tout à fait justifiables du point de vue légal de dire: "Nous n'avons rien à voir dans cette affaire, nous n'avons aucun engagement, nous n'avons aucune obligation à l'égard de ces associations; ce ne sont que des polices d'assurance qui comportent certains avantages et qui ont été émises par des associations d'employés et, si elles ne peuvent faire face à leurs obligations, qu'elles cessent leur activité. Nous ne pouvons rien y faire."

C'est là un point de vue, et je pourrais le défendre beaucoup mieux devant les tribunaux que celui que je vais maintenant vous exposer. Nous avons abordé cette question avec l'idée qu'il s'agit d'une entreprise conjointe, étant donné que nous sommes vivement intéressés depuis des années à ces associations privées dirigées par des employés. Nous leur avons donné des conseils, comme je l'ai déjà dit, et je ne sais si cela comporte ou non un engagement de notre part. Nous avons fait de notre mieux pour leur donner de bons conseils quant à leurs placements et à leurs cotisations, et quant à l'établissement du taux des primes et autres questions de ce genre. Notre participation n'a jamais impliqué d'obligation légale, mais nous en sommes arrivés au point où, en raison d'une nouvelle tournure des événements, tous les engagements que ces associations ont contractés atteignent leur échéance. Les engagements doivent être liquidés, car les associations ne peuvent plus les tenir, vu qu'elles ne perçoivent plus les cotisations qui leur permettraient de continuer à y faire face. Elles ne pourront pas se procurer cet argent des membres actuels, ni des membres nouveaux.

Voici par exemple le cas d'un pensionnaire qui détient une police d'assurance. Il est le bénéficiaire de sa police; mais, à moins que les membres actuels ou de nouveaux membres ne contribuent chaque jour, chaque mois ou chaque année, pour maintenir la caisse, les fonds ne seront pas suffisants pour verser le montant de la police quand le temps sera venu. La difficulté, c'est que le plan de santé et de bien-être signifie que les autres plans ne recevront plus les cotisations des membres qui y contribuaient. Les membres ne paieront plus et, à une certaine date,—je ne sais quand, je ne sais pas non plus comment on devrait procéder, ni quel serait le moyen équitable à employer relativement à ces engagements en cours,—il surgira des difficultés. Cependant, au cours des trois prochaines années, et je choisis ce nombre au hasard, il ne se présentera pas encore de difficultés.

Les polices actuelles pourront être payées, car il y a assez d'argent en réserve; mais il se peut que, dans cinq, huit ou dix ans, je ne sais pas exactement, il ne restera pas assez d'argent pour payer les polices dont l'échéance tombera cette année-là. Ce que je veux dire, et, quand je dis "je", je parle au nom du National-Canadien et des hauts fonctionnaires de la compagnie, c'est que nous essayions de trouver un moyen de déterminer d'après les normes de l'actuariat, la valeur des polices en cours et des obligations qui en découlent et de trouver dans quelle mesure l'argent en réserve pourra couvrir les engagements. A l'heure actuelle personne ne possède ces renseignements. Nous n'en

savons rien, parce que, comme je l'ai déjà dit, la caisse a fonctionné sur une base de répartition. Les membres se sont imposé une prime chaque année d'après les déboursements de l'année précédente. Cette caisse n'a pas fonctionné sur une base scientifique comme les compagnies d'assurance le font et, bien entendu, son champ d'activité est si vaste que la situation varie considérablement. J'espère que je me suis expliqué clairement. Parfois je me demande si je saisis bien tout le problème.

M. MURPHY (*Westmorland*): Vous avez dit que ces associations d'employés avaient été remplacées ou sont en train de l'être par un plan d'assurance-santé et de bien-être dont les unions ont pris l'initiative.

M. GORDON: C'est exact.

M. MURPHY (*Westmorland*): Ce plan existe depuis des années et plusieurs personnes détiennent une police de cet organisme sans avoir jamais fait partie des unions.

M. GORDON: C'est vrai.

M. MURPHY (*Westmorland*): Et maintenant ils font partie du personnel surveillant ou ils occupent d'autres situations que vous appelez des situations qui ne font pas partie de cette association.

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. MURPHY (*Westmorland*): Et les unions n'ont pas parlé en leur faveur?

M. GORDON: Non, monsieur.

M. MURPHY (*Westmorland*): Ils devront en "souffrir", parce que leurs contributions ont été interrompues à un certain moment.

M. GORDON: Cela dépend. J'ai entendu votre mot "souffrir". C'est un mot assez relatif; mais souvenez-vous que, dans votre étude...

M. MURPHY (*Westmorland*): Je voulais dire qu'ils vont souffrir une perte financière.

M. GORDON: Il y a dans votre étude un autre groupe que vous n'avez pas mentionné, et ce groupe comprend les syndicats du personnel d'entretien qui ne font pas du tout partie de cette association. Ces organismes devront dire s'ils sont en mesure ou non de retenir assez de membres volontaires dont les contributions constitueront un montant courant suffisant pour qu'ils puissent s'acquitter des engagements qu'ils ont contractés sous forme de polices.

Je ne crois pas qu'ils y réussissent. Je suis certain qu'ils ne le pourront pas car le retrait sera trop massif dans le cas des employés sédentaires. Ainsi, le plan des chemins de fer Nationaux du Canada compte 74 p. 100 de ses membres qui font partie des syndicats d'employés sédentaires qui ont négocié cette entente.

M. CARTER: Quel est le pourcentage pour Terre-Neuve?

M. GORDON: On dit au moins 74 p. 100. Nous ne sommes pas aussi certains du pourcentage de Terre-Neuve, parce que nous ne sommes pas très bien renseignés à ce sujet. Nous n'avons jamais été associés à ce groupe d'une façon aussi étroite que nous l'avons été aux deux groupes plus anciens; nous ne connaissons pas le pourcentage exact, mais nous estimons qu'il est d'au moins 74 p. 100.

Des membres de ce groupe, 74 p. 100 doivent se retirer des anciennes associations, pour la simple raison qu'ils y sont forcés en vertu de leur contrat. Et, même s'ils s'entendaient par l'intermédiaire de leurs propres représentants et s'ils disaient qu'ils ne veulent pas être compris dans l'entente, ils seraient bien peu sages de le faire, car ils bénéficieraient d'avantages plus considérables et verseraient une contribution moindre sous le régime du programme récemment négocié. Selon les dispositions du contrat de ce projet, il n'est pas permis que des membres fassent prélever de leur salaire une cotisation pour une

double protection. Nous nous sommes engagés à cesser de prélever les cotisations à l'égard de ces employés. J'ai raison de croire, quoique je n'en sois pas certain (je ne fais que le mentionner en passant et on me reprendra peut-être, mais je le dis parce que je me préoccupe tellement d'établir clairement ces faits), je disais donc que j'ai raison de croire que les membres des provinces Maritimes, particulièrement ceux qui font partie du programme des chemins de fer Nationaux du Canada, n'approuvaient pas cette abolition de la formule de déduction sur les gages. Mais nous ne sommes pas particulièrement bien renseignés à ce sujet. Je ne fais que répéter une rumeur. Nous ne faisons affaire qu'avec leurs représentants légalement autorisés; la loi ne nous permet pas de traiter avec d'autres personnes que les représentants légalement autorisés.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si le représentant légalement autorisé libère ce groupe, y aurait-il quelque motif qui puisse vous empêcher de procéder ou de mettre leur projet à exécution?

M. GORDON: Il me faudrait y penser; je doute que la chose soit pratique car ils ne pourraient obtenir le pourcentage requis pour avoir droit au plan de santé et de bien-être.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ils ont besoin de ce groupe afin d'obtenir 60 p. 100.

M. GORDON: Il va de soi qu'ils ont besoin de ces 60 p. 100. Autrement, ça ne marcherait pas. Tout le plan s'effondrerait.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si je vous comprends bien, ceci concerne deux groupes principaux de personnes; nous pourrions dire que c'est à leur détriment ou non. Il pourrait y avoir une discussion à ce sujet. C'est le groupe qui n'entrait pas dans les clauses relatives à la santé et au bien-être et c'est un fait que vous leur versez leur \$4.25.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et les autres reçoivent une allocation?

M. GORDON: C'est ça, ils reçoivent de l'argent.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y aurait pas de raison d'ordre juridique, s'ils étaient en nombre suffisant, pour ne pas leur remettre ces \$4.25.

M. GORDON: Aucune raison. Ces individus sont tout à fait libres d'accepter les \$4.25 que nous leur offrons à titre de santé et de bien-être, et de les verser à une organisation. Sur demande, nous pourrions même faire leurs versements en faisant le prélèvement sur leur salaire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et dans l'autre groupe dont nous parlons, il y a environ 4,000 individus qui sont à leur pension.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Doivent-ils payer leurs primes directement ou celles-ci sont-elles déduites de leurs pensions?

M. GORDON: Les personnes à leur pension ne participent pas au plan d'assurance. Ils n'ont maintenant que leur assurance sur la vie, et, d'après les clauses, si ma mémoire est fidèle, c'est à leur demande que nous déduisons de leurs chèques de pension ce qui est payable à l'association; et nous sommes tout à fait disposés à continuer de la même façon.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A condition qu'il reste assez de membres dans l'association?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais s'il n'en reste pas assez, ils en souffriraient, et ne retireraient qu'une très petite somme d'argent.

M. GORDON: Très petite.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En tous cas, vous êtes à examiner ces problèmes, et, en essayant de les résoudre, vous faites tout votre possible pour protéger de votre mieux ceux que ces problèmes concernent.

M. GORDON: Nous faisons de notre mieux pour leur donner des conseils précis, en tenant compte du fait, que dans le cas du plan obligatoire, nous payons le coût à la compagnie et que nous ne devenons pas l'artisan de la destruction des fonds de l'association.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au sujet de ce dernier point, avez-vous reçu des conseils relatifs à la loi, ou vos conseillers juridiques vous ont-ils prévenus que le chemin de fer est encore responsable, d'après la loi, à cause de sa collaboration à l'établissement de ce projet? Je vois qu'il y a un endroit où doit signer un fonctionnaire des chemins de fer sur leur certificat de membres.

M. GORDON: A quel projet faites-vous allusion?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il s'agit de la société d'assurance des employés de chemins de fer du gouvernement.

M. GORDON: D'après mes conseillers, le chemin de fer National-Canadien n'a de responsabilité légale d'aucune sorte en ce qui a trait aux responsabilités assumées par cette association. La seule responsabilité que je reconnais, — et je dis ceci en admettant qu'on pourra prouver que j'ai tort, — mais je suis tout à fait satisfait personnellement de ce fait, la seule responsabilité, dis-je, que je reconnais, c'est une responsabilité d'ordre moral. Et je ne suis pas embarrassé si je vous dis qu'une responsabilité morale est beaucoup plus importante à mes yeux, en ce domaine, qu'une responsabilité d'ordre légal.

Nous avons une responsabilité morale du fait que c'est nous qui les avons conseillés, au cours des années, et, conséquemment, ils ont géré leurs affaires avec grand succès grâce à ces deux fonds. Mais quant à Terre-Neuve, tel que je l'ai déjà dit, cela ne me concerne pas du tout. Je ne dis ceci que comme un fait brutal. Mais en ce qui a trait aux deux autres fonds, comme nous nous en sommes occupés depuis longtemps, que nous avons de vieux fonctionnaires qui en sont membres et que nous leur avons donné des conseils relatifs à leurs affaires et à leurs placements, le résultat final c'est que j'espère qu'un examen par un actuaire va démontrer que le passif n'en est pas trop mauvais. Il se peut qu'ils puissent se tirer d'affaire. Mais nous ne nous en tirerons pas si l'on commence ces interminables déformations des faits.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): D'après moi, pour que ça marche, la seule façon de procéder serait que ces gens obtiennent de leur union une espèce de libération, de personnes dûment autorisées, de sorte qu'ils puissent demeurer membres d'une seconde association. Ils devraient demeurer membres d'un groupe certifié pour obtenir les 60 p. 100 qui sont requis et cela devrait leur être consenti également par les sociétés d'assurance. Il faudrait qu'ils permettent une double protection.

M. GORDON: Un instant; il y a là un élément important. Voyons si je puis le définir. Vous devez vous rendre compte qu'en ce qui a trait à la santé et au bien-être, et aux frais d'hospitalisation, de médecin et de maladie etc., c'est une question à l'ordre du jour. Il s'agit d'une assurance ordinaire et les gens sont mieux protégés par le nouveau plan qui a fait l'objet de négociations et qui est obligatoire dans le cas du personnel sédentaire, et qui constitue 74 p. 100 de leurs gens; le total s'élève à 74 p. 100 de leurs membres; ils doivent se retirer en ce qui a trait à la santé et au bien-être. Il faut donc nous occuper de ceux qui restent: de ceux qui ne font pas partie du personnel sédentaire ayant droit aux indemnités relatives à la santé et au bien-être, en plus de ceux qui ont une police d'assurance sur la vie. Ceci comprend 4,000 membres qui sont à leur pension et, en plus, ceux qui travaillent à l'heure actuelle. Nous devons donc établir ce que représente cette responsabilité et puis il nous faut la comparer avec la somme d'argent qu'ils ont en

disponibilité. Ils sont loin de la faillite. Ils ont en main des millions de dollars. Mais le problème qui se pose c'est de savoir s'ils peuvent s'acquitter, au cours des années, avec ces sommes, des responsabilités qu'ils ont assumées.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le fait est qu'on était parti du principe qu'il n'y aurait pas d'autres retenues. Mais vous en êtes rendus au point où vous continuez à faire des retenues à l'égard de ce plan légitime.

M. GORDON: Nous n'avons fait aucun changement relatif aux retenues. Nous avons annoncé, à ce propos, que nous cesserions de faire des retenues. Mais à cause de ces mésententes, où il entre trop de passion, nous avons décidé —eh bien, nous allons attendre—nous avons donc décidé de continuer à faire les retenues, et on les fait encore.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En faveur du groupe autorisé?

M. GORDON: En faveur de l'organisation tout entière. D'une minute à l'autre, il va falloir savoir à quoi nous en tenir. L'entente s'applique non seulement à nous mais aussi aux cinq chemins de fer qui ont signé un contrat avec les dix-sept unions d'ouvriers sédentaires. Nous devons respecter l'entente conclue et cette entente stipule en partie qu'il n'y aura pas double retenue.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il quelqu'un qui exerce des pressions contre vous? Les gens de l'assurance font-ils pression contre vous, à l'heure actuelle?

M. GORDON: Ah oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et aussi le groupe autorisé à faire des négociations?

M. GORDON: Oui, et ils exercent une pression beaucoup plus forte parce qu'au point où en sont les choses le contrat qui a été négocié comprend non seulement les avantages que j'ai décrits et qui sont inclus dans les polices, mais aussi il leur permet dans la deuxième option—il donne à chacun de leurs membres le droit d'étendre ses assurances, ses assurances sur la vie, etc.,—non pas son assurance sur la vie mais son assurance d'hôpital et son assurance médicale, à un taux très avantageux. En d'autres termes, il y a une assurance fondamentale qui est incluse dans ces \$4.25 ou ces \$8.50 si on les prend ensemble. Mais parce qu'ils font partie du groupe, chacun des membres se voit accorder la faculté d'augmenter ses assurances à un bien meilleur taux que celui qu'il pourrait obtenir à titre individuel.

Afin d'obtenir ce privilège à un taux de faveur, il doit y avoir 60 p. 100 des membres qui acceptent, et les unions font tout en leur pouvoir pour rassembler ces 60 p. 100, car il y a alors avantage pour tous leurs membres. Mais là où une difficulté survient c'est que dans les régions où le plan des employés de chemins de fer du Gouvernement et le plan du Grand-Tronc sont en vigueur, il y a double protection de telle sorte que les hommes ne se soucient pas de profiter de ce privilège, car puisqu'ils peuvent l'obtenir grâce à leur association d'employés ils se sentent engagés à son égard par le vieux plan plutôt que par le nouveau.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous dire si oui ou non vous pouvez les différer jusqu'au moment où vous aurez terminé un relevé?

M. GORDON: Non, je ne le peux pas. En réalité, nous sommes déjà en retard quant à la signature du contrat. D'un moment à l'autre, les compagnies d'assurance vont nous dire que nous devons prendre une décision.

M. BYRNE: N'en êtes-vous pas venus à une entente avec le comité de négociations de l'union dans le butbut d'un arrêt de cesser les retenues.

M. GORDON: Oui.

M. BYRNE: Comment pouvez-vous justifier votre geste? Si le comité de négociations désire que vous cessiez de faire les retenues, c'est eux qui en auront la charge à l'avenir.

M. GORDON: Non. Le point en question c'est que le comité, qui était un comité conjoint des chemins de fer et des unions, était d'accord sur la nature du plan, et ensuite, ce plan a été présenté aux compagnies d'assurance pour établir leur soumission. Les groupes de la Croix-Bleue et de la *Sun Life*, comprenant respectivement les frais d'hospitalisation et les frais médicaux et chirurgicaux pour la Croix-Bleue, et la *Sun Life*, de son côté, comprenant l'indemnité hebdomadaire et l'assurance sur la vie, ces deux groupes, dis-je, ont présenté leurs polices, et comme leurs soumissions étaient les plus basses, leur offre a été acceptée. Cette police stipulait en partie qu'il n'y aurait pas double retenue prélevée sur les salaires. Mais nous sommes allés voir les compagnies d'assurance et nous leur avons dit qu'il était très difficile de faire comprendre cela aux membres, que nous avons ces associations extérieures d'employés, qu'il nous faut du temps et qu'il faudra endurer. Les compagnies d'assurance ont répondu qu'elles patienteraient, mais que le temps s'écoulait rapidement.

M. BYRNE: Ertretemps, sont-ils protégés?

M. GORDON: Oui. Ils ont une double protection, à l'heure actuelle, et nous sommes dans un joli pétrin. Ils ne pourront pas continuer bien longtemps. Il nous faut respecter les dispositions du contrat qui ont été acceptées par les cinq chemins de fer et par les dix-sept unions.

M. BYRNE: Qu'avez-vous à dire au sujet de la lettre que possède M. Knight? Les unions doivent, certainement être au courant qu'il faut que cela se fasse?

M. GORDON: C'est une tout autre histoire.

M. CARTER: Le nouveau plan de bien-être comporte-t-il une assurance sur la vie, également?

M. GORDON: Oui, de \$500.

M. CARTER: Est-ce que l'une ou l'autre des anciennes compagnies peuvent offrir des avantages de rentes viagères? Ont-elles un genre de fonds de pension grâce auquel elles pourraient payer des assurances et accorder des avantages additionnels?

M. GORDON: Pas par l'intermédiaire de ces associations. Les rentes viagères, je crois, ont toujours eu comme fondement un fonds de pension. La R.E.W.A., qui est une association de Terre-Neuve, avait une sorte de rente viagère que je n'ai jamais réussi à comprendre. J'aime mieux ne pas trop parler car la situation qui existe à Terre-Neuve constitue un problème par elle-même. Elle comporte toutes les complications que j'ai indiquées et bien d'autres encore.

M. CARTER: Lorsque vous dites que ces associations établissaient leur cotisation en se basant sur l'expérience, est-ce que la chose s'applique à l'association de Terre-Neuve, également?

M. GORDON: Je ne sais pas ce qui s'est produit à Terre-Neuve. Quand le chemin de fer de Terre-Neuve s'est joint au réseau, il y avait une forme de police qui comprenait la santé et le bien-être, l'assurance sur la vie et que sais-je encore.

M. CARTER: Je crois qu'il fut un temps où ils avaient un plan de logement, également.

M. GORDON: Oui. Leur affaire comprend toutes sortes de choses. Ce qui est arrivé c'est que l'association, ou quiconque en avait la direction, s'est mise à faire de la publicité et à demander des membres, sur tout le réseau du National-Canadien, en faveur de cette association de Terre-Neuve.

M. CARTER: Seulement depuis 1949?

M. GORDON: Oui. Il ne pouvait en être autrement. Ils ont pu entrer en communication et nous en sommes au point où des gens d'un bout à l'autre du Canada versent leurs cotisations, d'une façon ou d'une autre, au plan de Terre-Neuve. Le plan lui-même, naturellement, a été mis sur pied en 1927.

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Mais ce à quoi je fais allusion, l'extension du plan qui a inclus des membres canadiens, a commencé lorsque le chemin de fer de Terre-Neuve s'est joint à nous. Avec la perspective qu'offre le temps écoulé, nous aurions peut-être dû prendre des mesures pour prévenir cette affaire-là. Je ne sais pas comment nous aurions pu l'empêcher. Le résultat en est qu'il y a des membres de ce plan disséminés par tout le Canada et ils travaillent pour d'autres chemins de fer en plus du National-Canadien.

Nous n'avons pas encore déterminé quelles sont les responsabilités. Ce que nous savons à l'heure actuelle c'est que nous sommes inondés de télégrammes nous disant qu'en fait nous conduisons le plan à la faillite. Tel que j'ai essayé de l'expliquer, ce sont les membres eux-mêmes qui négocient librement le plan de santé et de bien-être, et la répercussion en sera considérable sur les membres. Je ne sais pas si oui ou non le plan de Terre-Neuve va être en mesure de s'acquitter de ses obligations. Je ne le sais pas parce que nous n'avons pas tous les faits.

M. CARTER: Les représentants qui ont négocié le plan devaient savoir tout cela?

M. GORDON: La position dans laquelle ils se trouvent, voyez-vous, c'est que nous devons respecter notre contrat avec ces groupes d'assurance. Mais même si nous étions capables de continuer et de faire des retenues prélevées sur les salaires, cela signifierait qu'un individu qui est membre à la fois de l'association et du plan de santé et de bien-être devrait payer deux fois pour la même chose.

M. BYRNE: Ce serait alors vraiment avantageux d'être malade.

L'hon. M. MARLER: C'est peut-être la même chose que si l'on assurait une maison avec deux compagnies d'assurance.

M. GORDON: Le problème c'est que les compagnies d'assurances ne vous permettent pas de vous en tirer si facilement. Dans notre cas, elles temporisent pour nous laisser plus de temps. Elles disent que dans notre propre intérêt nous ne pouvons pas continuer ainsi.

M. FULTON: Puis-je vous ramener, monsieur Gordon, à l'autre débat que nous avons eu avant le souper, et au cours duquel vous nous avez donné une explication bien complète. Il est un point, je pense, qui devrait être éclairci, parce qu'il se trouve dans la lettre que nous avons reçue une affirmation qui ne cadre avec l'explication que vous avez fournie. Je serais bien aise que le compte rendu renferme le développement de ce que vous avez dit.

Un passage de la lettre est ainsi conçu: "Aussi lorsque fut accordée aux employés syndiqués une augmentation de salaires de 11 p. 100, les employés non syndiqués ont reçu une augmentation de 12 p. 100. L'explication qu'on a donnée portait que le un pour cent supplémentaire tenait lieu de l'assurance-santé accordée aux employés syndiqués, et il en était ainsi."

J'aimerais que vous développiez ce que vous avez dit cet après-midi, c'est-à-dire qu'il y avait d'autres raisons pour expliquer cette différence de un pour cent, afin que les faits soient à la portée des personnes qui nous ont écrit et à qui nous enverrons des exemplaires du compte rendu.

M. GORDON: Je ne sais pas d'où vient cette affirmation, mais c'est une interprétation tout à fait erronée des faits. Le seul un pour cent qui fut accordé pour tenir lieu de l'assurance-santé se trouvait être dans l'augmentation

des chefs de train et des serre-freins, qui a été de 7 p. 100 le 1^{er} avril 1956, et qui a été portée à 12 p. 100 le 1^{er} juin 1957. Cela comprenait environ un pour cent à la place des mesures de bien-être, mais cela ne s'appliquait qu'aux chefs de train et aux serre-freins. Cela n'avait aucun rapport avec les employés non syndiqués dont on parle. J'imagine que c'est le point, mais ce n'est pas juste... il a déclaré que c'est pour tenir lieu de mesures de prévoyance sociale.

M. FULTON: Non, excusez-moi. On y dit que ce fut accordé aux employés non syndiqués.

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Il ne s'agit sûrement pas des chefs de train et des serre-freins?

M. GORDON: Pas du tout. C'est ce que j'ai déclaré. Comme vous mentionnez un pour cent à la place de quelque chose, alors je dis,—c'est la seule explication que je connaisse,—: ce serait le un pour cent accordé aux chefs de train et aux serre-freins pour remplacer les mesures de prévoyance sociale.

M. FULTON: Qui sont syndiqués?

M. GORDON: Qui sont syndiqués, bien sûr.

M. FULTON: A ce compte-là les renseignements donnés à nos correspondants ne seraient pas exacts?

M. GORDON: C'est tout à fait erroné, si je saisis bien ce dont on veut parler. Mais l'ennui, c'est que votre correspondant confond deux choses différentes, je pense. En ce qui concerne les employés non syndiqués dont nous parlons, quand nous disons que nous nous sommes entendus avec eux pour une augmentation de 12 p. 100, la raison en est tout simplement que nous en sommes venus à un arrangement à un autre moment que lorsque les autres ont reçu 11 p. 100.

M. FULTON: C'est l'explication que vous avez donnée cet après-midi?

M. GORDON: En effet.

M. FULTON: Cela me donne une bonne idée de la chose, je pense.

M. GORDON: Telle est l'explication que nous avons fournie. Le 11 p. 100 était d'ordre progressif. Alors, lorsque nous avons traité avec les employés non syndiqués, c'est-à-dire ceux qui n'ont pas de représentants, nous avons établi une formule correspondante. Mais c'était bien après que fut conclu l'autre arrangement, de sorte que le 12 p. 100 qui leur a été accordé correspondait en gros au 11 p. 100 primitif.

M. FULTON: De sorte que le 12 p. 100 que vous avez accordé aux employés non syndiqués n'a pas été présenté, parce qu'il n'y avait pas de relation entre les deux, comme une compensation pour l'absence d'avantages d'ordre médical; c'était simplement pour rendre toutes choses égales, à cause de la différence d'époque.

M. GORDON: Le point suivant doit être bien établi, je crois, monsieur Fulton. Nous en sommes venus à une entente avec nos employés syndiqués, c'est-à-dire l'augmentation de 11 p. 100 dont nous parlons. Puis, en tant que patrons, nous nous sommes demandés quel pourrait être un règlement juste et comparable, à l'égard de nos employés non syndiqués, qui ne sont représentés par personne, sauf par nous-mêmes, les patrons. Compte tenu de leurs états de service et d'autres facteurs, nous avons volontairement annoncé, et non pas à la suite de négociations, une augmentation de 12 p. 100. Je dis simplement que lorsque nous nous sommes arrêtés à l'augmentation de 12 p. 100, qui n'avait rien à voir avec la question du syndicalisme,—après tout, ce que nous faisons avec un groupe d'employés ne concerne que nous, les patrons,— nous avons pensé que pour être juste en tenant compte du temps écoulé, des états de service et ainsi de suite, une augmentation de 12 p. 100 serait un règlement à peu près comparable.

M. FULTON: De sorte que les seules personnes qui ont reçu 12 p. 100, en compensation de l'absence d'avantages d'ordre médical, se trouvaient être un petit groupe d'employés syndiqués?

M. GORDON: En effet, les chefs de train et les serre-freins,— un groupement syndiqué. Il se peut que je donne maintenant, pour la première fois, l'explication du chiffre de 12 p. 100. Les employés eux-mêmes en seront peut-être surpris, mais tel est le résultat des négociations. Et naturellement, d'après ce qu'on croyait être, quelques membres des groupements syndiqués qui cherchent à nous inculper de favoritisme à l'endroit des non syndiqués, ont saisi cette question du 12 p. 100 au lieu de 11 et ont déclaré que la discrimination était évidente. Je réponds tout simplement que ce n'est pas fondé.

M. FULTON: C'est une question de compensation, dites-vous?

M. GORDON: Ça été une question de compensation, autant qu'il était en notre pouvoir. J'ajoute ceci, et à dessein, si nous avions accordé 15 ou 20 p. 100, là encore la question du syndicalisme ne se serait pas posée. Il nous appartenait en tant que patrons de décider si un groupe de nos employés avait droit à un relèvement de salaires, et nous avons accordé ce que nous croyions être un redressement raisonnable, compte tenu des états de service et des autres éléments. Mais les deux mesures ne doivent pas se comparer. Il n'y a pas de base de comparaison, à mon sens, parce que ce sont deux groupes d'employés tout à fait différents.

M. BYRNE: Monsieur Gordon, il s'agissait d'une augmentation générale pour tous les employés non syndiqués. Ne traitez-vous pas chaque cas individuellement, en raison de leurs états de service, de leur compétence et le reste?

M. GORDON: Oui et non.

M. BYRNE: Ou prenez-vous le groupe en son entier?

M. GORDON: Nous avons mis au point, au cours de ces dernières années, une technique des redressements de salaires, qui comporte ce qu'on appelle l'appréciation professionnelle, c'est-à-dire l'appréciation de la compétence de l'employé et l'évaluation des difficultés de l'emploi. C'est un mode de classement, avec salaire minimum, régulier ou maximum. Nous l'avons mis à l'essai depuis des années. Ça été long parce qu'un grand nombre de personnes sont en cause. Nous avons commencé avec un groupe d'emplois administratifs moyens chevauchant avec un groupe d'emplois plus avancés. Parce qu'un si grand nombre de personnes étaient en cause, nous avons pris un groupe au-dessous de notre classe moyenne et nous avons tenté plus ou moins un redressement d'après une base appropriée, en attendant le moment où nous serons en mesure d'appliquer l'appréciation professionnelle et le rapport annuel sur la compétence de l'employé, ce qui fait que pour un groupe donné nous donnons des augmentations selon le mérite de chacun. Nous avons établi des cotes, et le relèvement du salaire ne sera pas d'après une situation d'ensemble mais selon un rapport satisfaisant sur la compétence de chaque employé.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, j'aimerais me renseigner sur un point: la hausse de la dépréciation entre 1955 et 1956 est en somme le résultat d'écritures comptables, n'est-ce pas?

M. GORDON: A quelle page, monsieur Hamilton?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Page 30, "Frais d'exploitation", qui est un tableau statistique relatif au chapitre sur les frais d'exploitation, de la page 9.

M. GORDON: Au sujet de la "Dépréciation", vous devriez vous reporter à la page 32, n'est-ce pas? Oh! vous comparez l'an dernier à cette année, monsieur Hamilton?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En effet.

M. GORDON: Et quelle est votre question?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il y a une très forte augmentation: de 9 millions à 33 millions de dollars.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et il y a une baisse correspondante de 77 millions à 62 millions. Je ne prends pour le moment que "Entretien de la voie", sous la rubrique "Infrastructure". J'imagine que le montant de 77 millions pour 1955 comprend une forte proportion de dépenses pour retraits, qui figurent cette année à la dépréciation.

M. GORDON: C'est le résultat de l'application d'une nouvelle formule de dépréciation, c'est-à-dire une dépréciation pure et simple au lieu des trois formes de dépréciation que nous avions auparavant. Nous avons la valeur de remplacement pour certains groupes, la valeur des retraits pour d'autres, et la dépréciation pure et simple pour d'autres groupes. Maintenant, d'une façon générale, grâce à un mode uniforme de comptabilité, nous avons la dépréciation proprement dite, qui se fonde sur la durée des biens, mais au fond cela revient au même, l'un dans l'autre.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): La moyenne en sera la même pour un certain nombre d'années.

M. GORDON: En effet.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mais je me demandais quelles en étaient les conséquences pour l'année que nous examinons.

M. GORDON: Assez marquées!

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En d'autres termes, à l'égard de 1955, vous avez 9 millions pour dépréciation et retraits, en ce qui concerne l'entretien de la voie, tandis que pour cette année c'est 33 millions de dollars.

M. GORDON: C'est juste, mais c'est une défalcation, voyez-vous.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si on avait conservé l'ancienne méthode, est-il juste de supposer que les biens qui figurent sous la rubrique "Infrastructure" pour une somme de \$62,900,000 cette année eussent été alors de quelque 14 millions plus élevés.

M. GORDON: Il y aurait défalcation immédiate. Le but de cette nouvelle méthode de dépréciation est d'éviter les bonds trop prononcés, afin que nos comptes correspondent à une courbe régulière plutôt qu'aux caprices des retraits dans une année déterminée. Comme M. Armstrong a les chiffres, je vais lui passer la parole.

M. ARMSTRONG: Monsieur Hamilton, si vous vous reportez aux "Frais d'exploitation", sous la rubrique "Infrastructure", vous voyez que la dépense pour les traverses a été cette année de \$900,000; d'après l'ancienne méthode, elle eût été de 12 millions. Les rails y figurent pour \$400,000; d'après l'autre méthode, ce serait 8 millions et demi, et ainsi de suite. En ce qui concerne la rubrique "Dépréciation et retraits", alors que le chiffre de cette année est de 33 millions, il eût été de \$3,700,000 selon l'ancien mode de comptabilité.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est bien ce que je croyais. Cela m'amène à mon autre question: quand aurez-vous achevé votre programme de remplacement du matériel? Si je me souviens bien, il s'agissait d'un programme qui devait s'étendre sur trois ou quatre ans. C'était une tâche assez considérable, est-ce fini?

M. GORDON: Vous songez maintenant à l'entretien différé, monsieur Hamilton?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Non, je pense en particulier à votre programme de la pose des rails. À la fin de la guerre, je crois, vous aviez une bonne proportion de rails légers, que vous aviez entrepris de remplacer graduellement.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il y a deux ans, je pense, vous aviez mentionné un programme assez chargé de remplacement de rails.

M. GORDON: En effet. Cela se trouve encore à notre budget. Je pourrai dire en quoi consiste notre programme relatif à la pose de rails. Je pourrais devancer l'ordre établi, mais je crois qu'il vaut mieux attendre. Je puis, toutefois, vous dire que d'une façon générale notre programme relatif aux rails comporte environ 1,080 milles, si je me souviens bien, de ce que nous pourrions appeler "Entretien vraiment différé", et que nous espérons faire disparaître avec les années,—C'est-à-dire d'ici cinq ans,—grâce à un surcroît de pose de rails. Nous espérons donc que d'ici cinq ans nous aurons rattrapé le temps perdu en ce qui concerne l'entretien différé, qui pourrait s'appeler entretien vraiment différé eu égard à la pose de rails. J'aurai les chiffres lorsque nous aborderons ce point dans l'étude du budget.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il n'est donc pas question que vous acheviez cette tâche au cours de 1957?

M. GORDON: Oh! non.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et avoir moins de dépenses en immobilisations.

M. GORDON: Non, et même si nous le voulions, nous ne pourrions pas nous procurer les rails. Il ne se produit pas assez de rails pour rattraper ces 1,080 milles que j'ai mentionnés.

Je me rappelle que M. Fulton nous avait mis en garde contre la confusion entre entretien différé et entretien différé répressif. L'entretien différé dont je parle en ce moment est celui qui découle des normes pour rails dont il est question ici. En somme, nous avons parmi les chemins de fer Nationaux du Canada cinq classes de chemin de fer, c'est-à-dire cinq catégories de normes. Sous le rapport de la voie et de l'infrastructure, nous avons la voie principale, évidemment la classe I, qui se subdivise en catégories a, b, c, d et e. Nous en venons finalement aux voies de garage et aux embranchements, et que sais-je.

Nous estimons qu'au cours des années, avec un réseau de cet envergure, nous aurons besoin de poser 1,080 milles de rails pour être à la hauteur de la situation. Nous sommes juste au-dessous de l'objectif que nous nous sommes fixés. Nous comptons atteindre notre objectif en cinq ans au rythme de 220 milles par année. Il y a dans notre budget un poste pour la pose de 220 milles de rails, en plus du programme normal d'entretien, en vue de réaliser notre programme d'entretien différé.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai encore une question à poser au sujet de l'exploitation. Avez-vous pu évaluer de quelque façon les résultats, bons ou mauvais, qui ont découlé du fait que vous avez changé d'agence de publicité l'année dernière et que vous avez cessé de vous servir d'une agence qui a son bureau principal aux États-Unis?

M. GORDON: Oui. Non seulement avons-nous fait le changement que vous venez de mentionner, nous avons aussi amélioré le style de notre publicité. Nous avons entrepris dans les journaux le genre de publicité qui attire l'attention sur des attractions particulières. Avant d'entreprendre ce genre de réclame, nous avons fait ce qu'on appelle, dans le style de la publicité, une étude des motifs qui conditionnent l'itinéraire des voyageurs. Cette étude nous a amenés à la conclusion que le genre de publicité que nous faisons n'était pas assez spécifique. Nous avons donc eu recours aux annonces publiées dans les journaux plutôt qu'à la publicité des grandes revues. Les résultats démontrent que nous avons attiré ainsi plus de voyageurs des États-Unis que nous le faisons auparavant.

Je ne sais pas exactement comment on peut mesurer la valeur de la réclame. Le meilleur moyen que je connaisse, c'est de comparer les résultats au commencement et à la fin d'une expérience. En général, nos employés qui s'occupent des relations publiques me disent qu'ils sont très satisfaits du changement d'agence ainsi que du changement que nous avons fait dans le mode de publicité. J'ai ici à ce sujet un mémoire de quatre pages non interlignées.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*) Très bien.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Frais d'exploitation" est-elle approuvée?

Approuvée.

"Impôts, loyers, autre revenu et charges fixes".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La hausse du taux de location des wagons de marchandises des lignes étrangères, qui est mentionnée au paragraphe 24, indique-t-elle que vous manquez de wagons? Avez-vous besoin d'un plus grand nombre de wagons de l'étranger?

M. GORDON: C'est là une question que nous nous sommes toujours posée. Je puis dire que la moyenne d'emploi de notre propre matériel au cours de l'année a été plus élevée qu'elle ne l'était au cours des années précédentes. Mais cela dépend beaucoup du genre de wagons. Quant à votre question, je puis dire que la remarque que vous mentionnez n'indique pas une pénurie générale de wagons. Elle indique simplement qu'il nous a été plus avantageux de louer des wagons que d'en construire pour le transport de certaines catégories de marchandises.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Où indiquez-vous dans votre bilan le bénéfice que vous réalisez en louant des wagons?

M. GORDON: Il nous est impossible d'indiquer séparément ce bénéfice. Il est compris dans le revenu total.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que la location des wagons est indiquée séparément?

M. GORDON: Oui. car il est possible d'identifier cette dépense. Mais il nous est impossible d'indiquer séparément le revenu que nous en retirons.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'aimerais à savoir quel revenu vous retirez de la location de vos wagons.

M. GORDON: Nous pouvons vous donner une vue d'ensemble, mais il nous est impossible de vous donner des détails à ce sujet. Nous avons reçu \$25,741,000 des lignes étrangères pour notre matériel et nous avons déboursé pour location de matériel la somme de \$30,147,000.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est le montant qui figure comme montant net au paragraphe 24.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et ce chiffre est la différence entre le prix de location que nous payons et le montant que nous recevons pour la location de nos propres wagons?

M. GORDON: Oui. L'ensemble des échanges comprend aussi un montant de \$5,900,000 versé aux compagnies privées, ce qui fait un montant net de \$10,306,000.

M. FOLLWELL: Est-ce que le taux du change vous est favorable à l'heure actuelle?

M. GORDON: Le taux du change sur le dollar ou sur le matériel?

M. FOLLWELL: Sur le dollar. Est-ce que le taux du change sur notre dollar est plus avantageux que le taux du change sur le dollar américain de façon à rendre vos transactions plus avantageuses? Ou est-ce que les avantages se contrebalancent?

M. GORDON: Je vois ce que vous voulez dire. Dans l'ensemble les avantages se contrebalancent. Il y a un si grand nombre de petites transactions que les transactions effectuées à perte contrebalancent celles qui sont effectuées à prime.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En tant que compagnie de la Couronne, votre compagnie fait les arrangements voulus au sujet de la taxe municipale avec les autorités de la ville où elle a des propriétés, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): La compagnie a-t-elle l'impression de payer des taxes municipales sur la pleine valeur de ces propriétés?

M. GORDON: Voici comment les choses se passent. Nous nous abouchons avec les autorités municipales en vue d'évaluer les services que la municipalité rend au chemin de fer et nous nous engageons à payer pour ces services au lieu de payer l'impôt régulier. Je ne prétends que ce système donne satisfaction à tout le monde; mais, en général, nos relations avec les municipalités sont assez bonnes. Quant à moi, j'estime que nous avons conclu des ententes équitables et la plupart des municipalités semblent du même avis.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Très bien.

M. GORDON: Mais, si vous questionnez les autorités municipales, je crois qu'elles vous diront toutes qu'elles voudraient davantage.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Quelle est l'attitude de la compagnie quand il se produit un changement dans la politique du gouvernement, comme la chose est arrivée il y a quelques mois. Avant cette décision récente, il y avait des propriétés fédérales qui payaient l'équivalent du plein montant des taxes municipales, tandis qu'il y en avait d'autres qui ne payaient rien du tout.

M. GORDON: Oui, je suis au courant de cela.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Les localités où il y a des propriétés du chemin de fer sont probablement très heureuses d'obtenir maintenant des impôts, ou plutôt autant d'impôts que possible, maintenant que le gouvernement paie le plein montant des taxes municipales sur ses propriétés.

M. GORDON: Il ne faut pas oublier que, dans le cas des Chemins de fer nationaux du Canada, il s'agit d'un organisme passablement compliqué. Dans certaines parties du Canada, les chemins de fer qui appartiennent au Canada et dont l'administration est confiée au National-Canadien ne payaient ni impôts provinciaux ni impôts municipaux, car ils étaient considérés comme des ouvrages destinés au bien-être du Canada en général. Ainsi les Chemins de fer du gouvernement canadien dans les provinces Maritimes étaient exempts de tout impôt provincial ou municipal. Mais cela ne s'appliquait pas aux autres sections du chemin de fer.

Mais, depuis 1925, à la suite d'une conférence tenue à Ottawa, si mes renseignements sont exacts, on a essayé de faire consentir les provinces à accepter une méthode uniforme de taxation sur les propriétés des chemins de fer, qu'elles fussent taxables ou exemptes d'impôt. D'après cette entente, nous avons élaboré ce système de taxation que je viens de mentionner. Cela s'est fait en vertu d'un décret du conseil basé en grande partie sur nos propres calculs au sujet des services que le chemin de fer reçoit des municipalités. Nous admettons que nous devons payer pour ces services.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): A la lumière de la nouvelle attitude du gouvernement qui s'est exprimée par une modification de la loi, est-ce que le National-Canadien a l'intention de faire de nouveaux arrangements avec les municipalités. Je crois que certains des arrangements actuels sont encore valides pour un bon nombre d'années.

M. GORDON: Je ne pourrais vous renseigner à ce sujet. Je crois que la question ne se posera que lorsque, à l'occasion, les municipalités et les provinces approcheront la compagnie à ce sujet. Pour ma part, je ne crois pas que la nouvelle loi ait une portée appréciable sur le National-Canadien, car, s'il y a des corrections à apporter à nos ententes avec les municipalités, ce sera toujours sur la base des services rendus. Il n'y a pas de base de taxation plus juste. En conséquence, je ne crois pas que la nouvelle loi nécessite la prévision de toutes nos ententes. De plus, il ne faut pas oublier qu'il y a des situations qui s'appliquent au Pacifique-Canadien aussi bien qu'à notre compagnie, des situations où les chemins de fer sont exempts de la taxation en raison de services rendus. Dans ces cas nous n'avons pas l'intention d'accepter l'obligation de payer des impôts à moins qu'il y ait une très bonne raison pour le faire. Je le répète, l'arrangement actuel me paraît ce qu'il y a de plus juste. Il est basé sur le principe suivant: Montrez-nous ce que nous recevons en fait de services et nous paierons pour ces services.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cette rubrique est approuvée?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, M. Hahn voudrait dire un mot sur cette rubrique avant qu'elle ne soit approuvée. Il est maintenant dix heures, je crois donc que cette rubrique devrait être réservée jusqu'à demain.

Le PRÉSIDENT: Le Comité se réunira de nouveau demain matin dans cette salle à 10 heures et demie.

TÉMOIGNAGES

MARDI 19 mars 1957,

10 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Nous allons reprendre l'étude que nous avons commencée hier sur la rubrique "Impôts, loyers, autre revenu et charges fixes", à la page 11.

Monsieur Knowles, vous avez une question à poser?

M. KNOWLES: Monsieur le président, étant donné que cette rubrique est sous le titre général de "Frais d'exploitation", il serait peut-être aussi à propos de discuter maintenant qu'à un autre moment la question des pensions des employés des chemins de fer Nationaux du Canada. Je crois que je peux résumer mes remarques sur ce point très brièvement. Je suis certain que M. Gordon connaît très bien les vues de certains membres du Comité sur cette question, la direction du chemin de fer ayant été obligée de répondre tellement souvent à nos questions. De plus nous avons eu très souvent l'occasion d'exposer nos vues à la Chambre.

Comme M. Gordon le sait très bien, le système de pension du National-Canadien est un système compliqué par le fait qu'il a hérité de divers systèmes antérieurs. Je suis heureux de féliciter ici qui de droit pour les changements qui ont été effectués en ces dernières années. Il est incontestable que la pension qui sera payée aux employés actuels est infiniment plus avantageuse que celle qui était payée il y a quelques années.

Il n'en reste pas moins vrai que la pension de base, qui est la seule pension qu'un bon nombre des employés reçoivent, n'est que de \$25 par mois. D'après les derniers renseignements que la direction a fournis et qui ont été cités par M. Marler à la séance du 7 mars 1957 et consignés à la page 2003 des *Débats de la Chambre* en réponse à des questions que j'avais posées, il y a 3,068 employés qui ne reçoivent que \$25 par mois. Je pourrais ajouter à cela une autre statistique, et c'est celle-ci: Il y a 7,176 employés qui reçoivent moins de \$40 par mois. On en arrive à ce chiffre en comparant les différentes statistiques qui ont été fournies en réponse à mes questions et qui ont été publiées dans les *Débats* du 7 mars 1957.

Nous connaissons tous, j'en suis certain, les arguments qui ont été apportés pour prouver la base contractuelle du système de pensions, mais j'ai été heureux d'entendre M. Gordon nous dire hier soir qu'il y a des occasions où il a l'impression que les arguments d'ordre moral ont plus de force que les arguments d'ordre juridique. Pour ma part, je prétends que les chemins de fer Nationaux du Canada, qui sont dans une meilleure situation financière aujourd'hui qu'ils ne l'étaient il y a quelques années, ont une responsabilité morale envers leurs anciens employés qui sont dans les catégories inférieures quant au montant de leur pension.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, monsieur le président, cette question a été exposée si souvent à la Chambre des communes par un certain nombre d'entre nous que je ne crois pas nécessaire d'insister davantage en ce moment.

Quand la question a été débattue à la Chambre cette année, le 12 mars, le ministre nous a aimablement invités à discuter la question ici en comité.

J'aurai peut-être quelque chose à ajouter quand M. Gordon aura parlé, mais je voudrais lui demander s'il ne croit pas que le temps est venu pour le chemin de fer d'élever à un chiffre plus raisonnable cette pension de base de \$25 par mois.

M. GORDON: Monsieur le président et monsieur Knowles, cette question, comme vous le dites, est complexe. Il faut pour la comprendre jeter un coup d'œil sur l'histoire du passé. Permettez-moi de prendre quelques moments pour vous exposer l'historique de ce problème. Vous pourrez peut-être poser ensuite des questions de détail.

La question de l'augmentation de la pension de base des employés des chemins de fer Nationaux du Canada comporte trois points importants qu'il faut prendre en considération: a) le développement du système de pension de la compagnie, b) la situation des autres personnes retraitées qui vivent à même un revenu fixe, c) les mesures gouvernementales adoptées en vue de la sécurité de la vieillesse.

Avant 1935, le National-Canadien avait un plan de pension absolument non contributoire qui assurait, à certaines conditions d'âge et de service, des pensions de 1 p. 100 de la moyenne du salaire le plus élevé d'une période de dix années consécutives multiplié par le nombre d'années de service, le minimum de la pension devant être \$25 par mois. Telle était la situation avant 1935. Le 1^{er} janvier 1935 un nouveau plan fut mis en vigueur. En voici un bref résumé:

- a) Le droit aux avantages du plan de pension non contributoire mérités par les employés faisant actuellement partie du personnel est maintenu; c'est-à-dire que, lors de leur retraite, ces employés ont droit, aux dépens de la compagnie exclusivement, à celle des deux sommes suivantes qui est la plus grande:

- (i) une pension égale à 1 p. 100 du salaire moyen de la période de dix ans au cours de laquelle le salaire de l'employé a été

le plus élevé avant le 31 décembre 1934, ce montant de 1 p. 100 devant être multiplié par le nombre des années de service jusqu'à cette date; ou

- (ii) une pension de base minimum de \$25 par mois.
- b) Les employés qui entrent dans le service le ou après le 1^{er} janvier 1935 et qui n'ont pas plus de 45 ans et qui demeurent à l'emploi de la compagnie jusqu'à l'âge normal de la retraite ont droit, aux dépens de la compagnie exclusivement, à une pension de base de \$25 par mois.
- c) De plus, tous les employés qui comptaient 10 ans de service ont reçu le privilège d'augmenter leur pension de base ou leur pension de service, s'ils le voulaient, en versant des contributions pouvant s'élever jusqu'à 10 p. 100 de leur salaire, la compagnie s'engageant à fournir l'équivalent en contributions à leur crédit jusqu'à concurrence de 5 p. 100 de leur salaire. Telle est la substance du nouveau plan de pension et le privilège qui a été offert aux nouveaux employés.

Le total devenait payable avec intérêts lors de la retraite sous forme d'une annuité supplémentaire établie d'après des barèmes approuvés d'actuariat. (Depuis le 1^{er} janvier 1947, les employés ont droit de verser des contributions pendant les dix premières années de leur service, mais la compagnie ne verse pas l'équivalent à leur crédit au cours de cette période).

Malheureusement un grand nombre d'employés n'ont pas profité de la chance qui leur était offerte de verser des contributions en vue d'augmenter leur pension et, en conséquence, ils n'ont droit, en prenant leur retraite, qu'à la pension de base ou à la pension de service basée sur le système non contributoire. Ce sont surtout les pensionnaires de cette catégorie qui ont eu à faire face aux difficultés les plus sérieuses en raison de la hausse du coût de la vie depuis la seconde guerre mondiale. La situation de ces pensionnaires a été examinée avec le plus grand soin par la direction de la compagnie et les représentants des unions ouvrières avant la dernière révision du plan de pension du National-Canadien en 1952 à laquelle M. Knowles a fait allusion.

Parmi les facteurs qui ont été nécessairement pris en considération, quand il s'est agi de fixer une pension de base ou une pension minimum plus élevée, il y a le fait que l'établissement de ce minimum plus élevé avantagerait justement ceux qui n'ont pas voulu verser des contributions pour améliorer leur pension et désavantagerait injustement ceux qui ont contribué.

De plus, les difficultés qui gênent certains pensionnaires du National-Canadien en raison de la hausse du coût de la vie ne diffèrent en rien des difficultés qu'ont éprouvées d'autres pensionnaires qui vivent sur des pensions modiques, de petites annuités ou d'autres économies dont ils reçoivent des revenus fixes. Étant donné que le National-Canadien est un organisme gouvernemental, une augmentation de ses déboursements pour son plan de pension, aurait été réellement une augmentation des dépenses imposées au public en général et on n'a pas considéré qu'il serait juste ou convenable d'accorder une assistance spéciale aux pensionnaires du National-Canadien à même le trésor public, lorsque le problème en jeu est un problème qui concerne toutes les personnes âgées en général.

En vue de régler le problème général, le Parlement, en 1951, a adopté une loi destinée à secourir les personnes de 65 ans qui sont dans le besoin et toutes les personnes de 70 ans, quelles que soient leur ressources. L'effet de cette loi, c'est qu'un célibataire qui recevait la pension minimum du chemin de fer de \$25 par mois devient assuré d'un revenu minimum de \$60 par mois. Un homme marié âgé de 65 ans, si sa femme a aussi 65 ans, devient assuré d'un

revenu de \$100 par mois. Si je suis bien renseigné, on a proposé des modifications à cette loi dans les dernières prévisions budgétaires, mais c'était là la loi jusqu'à ces récentes modifications.

La combinaison de la pension de vieillesse et de la pension minimum du chemin de fer dépasse tout ce qu'on aurait pu raisonnablement imaginer en fait de pension minimum de chemin de fer, et, en conséquence, le plan de pension révisé du National-Canadien mis en vigueur le 1^{er} janvier 1952, qui est aussi la date de la mise en vigueur de la loi sur la sécurité de la vieillesse, ne contient pas de dispositions visant à l'augmentation de la pension des employés retraités qui, en ne versant pas de contributions en vue d'améliorer leur pension, se sont confiés apparemment à l'assistance du gouvernement pour la sécurité de leur vieillesse.

Quant aux pensions payables par le National-Canadien, les dispositions que j'ai mentionnées tout à l'heure sont toujours en vigueur.

Tel est l'historique de la question jusqu'à la fin de la présente année financière. Il est quand même singulier d'observer que, bien que le privilège de contribuer au fond de pension soit à la disposition de tous les employés,—et c'est, en effet, un privilège incontestable, car les avantages qui découlent actuellement du fonds de pension, pour ceux qui désirent y contribuer, sont vraiment généreux, si on les compare à d'autres systèmes de pension,—il est singulier, dis-je, qu'il n'y ait que 46.7 p. 100 de nos employés qui aient profité de ce privilège. A la date où le tableau que j'ai devant moi a été préparé, il y avait 61,745 personnes qui avaient droit de jouir de ces avantages et qui avaient jugé à propos de ne pas en profiter.

M. HAHN: Voudriez-vous répéter ce chiffre, monsieur Gordon?

M. GORDON: 61,745, soit 53.3 p. 100 de nos employés ont décidé de ne pas bénéficier des avantages que leur offre le plan de pension et de verser leurs contributions au fonds de pension.

La seule supposition que nous puissions faire, c'est que ces personnes ont décidé que, tout compte fait, il est plus avantageux pour eux de ne pas contribuer à ce fonds de pension et de se fier à l'assistance qui pourra leur être accordée lorsqu'elles seront âgées ou qu'elles se sont dit qu'elles pourraient mieux administrer leurs épargnes elles-mêmes. La situation existe, comme je l'ai dit, depuis 1935.

Pour répéter ce que j'ai déjà énoncé,—je dirai que nous avons toujours pensé qu'il serait très immoral,—et j'emploierai ici un mot sur lequel M. Knowles a attiré mon attention,—d'accorder aujourd'hui des avantages accrus aux personnes qui ont négligé de verser leurs contributions. Les personnes qui ont toujours contribué à ce fonds estimeraient qu'il serait tout à fait injuste que les personnes qui n'ont pas voulu profiter de cette occasion bénéficient d'avantages spéciaux.

M. KNOWLES: Monsieur le président, puis-je faire une couple de commentaires sur ce que M. Gordon a dit?

Je remarque naturellement que M. Gordon attire fortement l'attention sur le fait que la pension de base de \$25 et d'autres allocations de pension sont exclusivement aux dépens de la compagnie, ce qui implique que, s'il y avait une augmentation, cette augmentation serait aussi tout à fait aux dépens de la compagnie, sans que les employés y participent d'aucune façon. Je suis certain que M. Gordon connaît nos sentiments à ce sujet et qu'il sait que nous estimons que les revenus de la compagnie sont, dans une grande partie, attribuables au travail des employés. Il sait aussi que, dans les négociations qui ont eu lieu au cours des années à propos des salaires, l'entente que la compagnie a conclue quant à la pension, particulièrement la pension de base de \$25 et surtout à l'époque où le plan de pension contributoire n'existait pas, a toujours été citée comme l'un des avantages dont les employés bénéficient en récompense

de leur travail. Je ne crois pas que nous demandions à la compagnie de donner un pur cadeau, mais nous lui demandons plutôt de reconnaître la contribution de ses employés au succès de l'entreprise.

M. Gordon laisse entendre que l'augmentation de la pension de base est en quelque sorte immorale et injuste envers les autres employés. A ceci je réponds que l'augmentation de la pension de base pourrait être générale. Je vous ferai remarquer aussi qu'il y a plusieurs autres cas où les autorités ont reconnu que, dans des circonstances comme celles-ci, étant donné l'augmentation du coût de la vie et de la production des richesses, il y a une obligation morale d'améliorer la situation des employés des catégories inférieures.

Je ne sais pas ce que M. Harris a l'intention de faire pour les fonctionnaires retraités qui sont dans les catégories inférieures; mais, un soir, il a répondu à M. McIvor que la question allait être prise en considération et il a dit, en réponse à une question que je lui ai posée le lendemain matin du discours du budget, que la question était encore à l'étude, c'est-à-dire qu'il y a possibilité qu'on fasse quelque chose pour ces personnes au cours de la présente session. Je crois qu'il y a une ressemblance toute particulière entre les fonctionnaires retraités qui sont dans la catégorie des pensions peu élevées et les employés retraités du National-Canadien. J'espère que la décision de M. Harris à ce sujet sera favorable. Si cela se fait, j'estime que ce sera un argument de plus en faveur des employés du National-Canadien.

Puis-je rappeler à M. Gordon que d'autres groupes de citoyens bénéficient d'une augmentation de leur pension. Je n'en parle pas trop fort, car je ne crois pas que ces augmentations aient été bien généreuses, mais le Pacifique-Canadien a fait quelque chose pour ses employés qui sont dans la catégorie des pensions peu élevées. La raison pour laquelle j'atténue un peu mes compliments, c'est que cette compagnie ne verse une pension qu'aux employés qui ne dépassent pas 70 ans.

M. GORDON: Vous êtes évidemment au courant du fait que le Pacifique-Canadien possède un plan contributif seulement.

M. KNOWLES: Je le sais très bien, mais il reconnaît tout de même sa responsabilité morale de payer à ses employés plus que les contrats ne spécifient, à cause des conditions elles-mêmes que nous avons mentionnées. Nombre d'autres gouvernements font de même. Je l'ai dit tellement souvent à la Chambre qu'il n'est pas nécessaire de le répéter ici. Et plusieurs compagnies privées ont agi de même également.

Les modifications annoncées par le ministre des Finances dans son discours du budget comprennent des augmentations des pensions destinées à certains groupes de la société, augmentations qui sont très bien accueillies, mais personne ne propose, quand un groupe reçoit une augmentation et qu'un autre groupe n'en reçoit pas, que le premier en soit privé.

Monsieur Gordon parle maintenant des pensions de vieillesse et de sécurité de la vieillesse comme si c'était possible pour ces employés de toucher un revenu un peu supérieur, quand ils reçoivent seulement \$25 par mois de pension de base, ou la pension de base en sus de la pension du service; mais je déclare que cela n'est pas juste pour le National-Canadien, comme je le trouverais injuste pour le gouvernement comme employeur des fonctionnaires si je peux m'exprimer ainsi, d'évader ses responsabilités sous le couvert d'une mesure de politique gouvernementale.

M. GORDON: Monsieur Knowles, si je peux vous interrompre à ce sujet, reconnaissez-vous que, pour le groupe recevant la pension de vieillesse, une augmentation de la pension de base du N.-C. ne présenterait aucune différence au point de vue de leur revenu; le fardeau serait enlevé au gouvernement pour être passé au N.-C.?

M. KNOWLES: Bien, la même chose se produit pour les bénéficiaires de la pension de la sécurité de la vieillesse et les pensions aux anciens combattants et, pas plus que nous n'approuvons dans ce cas, nous n'approuverons un régime semblable venant du N.-C.

M. GORDON: Mais en quoi cela améliore-t-il votre argumentation? Votre idée, si je comprends bien, est de trouver un moyen d'augmenter les revenus de ceux qui sont dans le besoin. Alors, si nous augmentons la pension de base de ceux qui touchent actuellement la pension de vieillesse, il s'ensuivrait que le retraité recevrait plus d'argent. Cela ne ferait que passer le fardeau du gouvernement au N.-C.

M. KNOWLES: Oui, c'est à cause de l'attitude du gouvernement qui persiste à conserver l'évaluation des ressources dans la Loi sur l'assistance-vieillesse et vous savez ce que j'en pense. C'est quelque chose, je crois, que l'on ne devrait pas dissimuler. Puis-je vous rappeler que, une fois l'âge de 70 ans atteint, l'évaluation des ressources n'est plus là et toute augmentation que nous recommandons ne lui serait pas enlevée à cause de l'évaluation des ressources, comme dans le cas de la pension de vieillesse.

Maintenant, ces programmes gouvernementaux de bien-être social et d'allocations touchent toutes sortes de gens. Je pense surtout à celle de la sécurité de la vieillesse, où sans évaluation des ressources, n'importe qui peut toucher 40 dollars de plus en atteignant 70 ans. Les seuls qui en souffrent sont les bénéficiaires des allocations d'anciens combattants et les députés qui touchent leur pension particulière, mais, de façon générale, ceci est une augmentation du revenu qui, d'après nous, ne devrait pas être prise en ligne de compte par les employeurs privés dans le cas de leurs responsabilités envers les employés.

Comme je vous le disais... je connais d'autres institutions qui le font, en plus du P.-C. et il me semble que cela minimise la valeur du principe gouvernemental de l'universalité des pensions de vieillesse si un employeur privé invoque cette raison comme prétexte pour ne pas améliorer la situation de ses employés.

J'ai mentionné d'autres exemples à la Chambre des communes: ainsi, le gouvernement provincial de l'Ontario, il y a quelque temps, a amélioré les pensions de ses anciens professeurs qui s'étaient retirés avant une certaine date. Maintenant, personne ne s'est plaint, ni a prétendu que c'était immoral ou injuste envers les professeurs qui se sont retirés depuis cette date si le gouvernement d'Ontario reconnaît son obligation morale envers ceux qui se sont retirés plus tôt et qui, à cause de conditions existant durant leurs années de travail, ou au moment de leur retraite, recevaient une pension maintenant considérée comme insuffisante.

Je reviens maintenant à l'argument que vous avez invoqué hier soir, c'est-à-dire que vous pourriez probablement défendre votre position devant un tribunal sous prétexte que tel est le contrat et que vous le respectez. Cependant, monsieur Gordon, vous avez dit vous-même qu'il y a des moments où l'argument moral est plus fort et je crois que le chemin de fer, traversant maintenant une époque meilleure qu'il y a certaines années, possède une responsabilité morale bien précise vis-à-vis de ses employés. L'un des moyens à votre disposition pour prendre vos responsabilités serait d'augmenter les pensions de base mensuelles, qui sont de \$25, à un chiffre respectable. Je peux vous assurer, monsieur, que si vous le faites, et si nous avons immédiatement des échos de quelques employés qui ne touchent pas cette pension à cause de l'évaluation des ressources d'après la Loi sur l'assistance-vieillesse ou de stipulations analogues, le gouvernement en entendra parler avec force.

Incidentement, on semble songer à hausser l'évaluation des ressources maintenant, d'après les maigres augmentations portées au budget, mais je

pense, monsieur Gordon, que, même si vous invoquez les points légaux et contractuels, vous ne faites pas face aux aspects moraux et humains de ces difficultés. Vous laissez ces problèmes sur les bras de vos anciens employés en maintenant la pension de base à \$25 par mois.

M. GORDON: Monsieur Knowles, je m'accorderais avec vous tout de suite... si je croyais que l'aspect moral était le plus important, et je serais le premier à le proposer. Avant que les plans d'assistance-vieillesse et de pension de vieillesse ne fussent en vigueur, le gouvernement étudiait une augmentation de la pension de base. Nous avons constaté, avec l'avènement de la pension de vieillesse, que la majorité des employés dont nous parlons, par milliers, se sont soustraits à notre plan et ont démontré qu'ils préféreraient, plutôt que payer de leur argent, de compter sur la pension de base, qui était gratuite, en y ajoutant la pension de vieillesse du gouvernement. Il est important de se rappeler aussi que cette pension mensuelle de \$25 est gratuite. Le Pacifique-Canadien n'a pas de pension gratuite. Il n'existe pas de pension, au P.-C. à laquelle les employés ne contribuent pas.

M. KNOWLES: Bien, monsieur Gordon, vous allez admettre que le plan de pension de vieillesse n'est pas gratuit. Nous y contribuons. De même, vous allez admettre que la pension de \$25 n'est pas gratuite non plus, les employés y contribuent.

M. GORDON: Voilà, tout comme entre les deux sortes d'employés, il y a une différence. Je parle de deux sortes d'employés qui, à un moment donné dans leur carrière pour les chemins de fer, ont, le même jour, l'occasion de profiter d'un plan de fonds de pension avantageux. Un homme dira: "Oui, je saisis cette occasion; je reconnais que c'est avantageux et je vais y contribuer." Rappelez-vous que la compagnie verse aussi une forte contribution. Maintenant, un homme dit: "Oui, je vais déboursier mon argent et préparer ma vieillesse." L'autre type dit: "Non, je vais tenter ma chance. Je reçois gratuitement une pension de \$25 par mois et le gouvernement va voter une loi en conséquence, alors je vais compter sur cela." Et cela dure 40 ans. Après ces quarante années, voici nos deux hommes, un qui touche une pension à laquelle il a contribué comme question de droit...

M. KNOWLES: Plus \$25.

M. GORDON: Oui, plus \$25. Il reçoit \$25 en plus de sa contribution au plan de la compagnie. L'autre type reçoit \$25 et rien de plus puisqu'il n'a rien contribué. Alors, proposez-vous que j'aille à l'homme imprudent pour lui dire: "Je suis désolé que vous n'ayez pas profité de ce plan durant quarante ans, mais nous allons vous donner gratuitement quelque argent", et que nous laissons le type qui a contribué regarder cette affaire en disant: "Ce n'est pas juste, ce n'est pas une raison morale du tout."

Maintenant, je ne discute pas, parce que je ne suis pas dans une situation pour apprécier la façon de prendre soin des gens âgés. C'est une question qui relève du gouvernement et je n'ai rien contre n'importe quel plan envisagé par le gouvernement pour prendre soin des personnes ayant dépassé un certain âge. Je m'oppose cependant à ce que vous choisissiez les pensionnés du N.-C. en vue d'un traitement préférentiel.

M. KNOWLES: Vous constatez, monsieur, que la proposition d'augmenter la pension de base comprendrait une hausse au sujet de ces pensions qui sont à la fois de base et contributives. Il n'y a pas de raison pour le faire seulement au bénéfice du groupe que vous avez mentionné comme non contributif et, comme vous dites, un groupe non économe.

M. GORDON: Oui, mais la raison est que le groupe non économe, celui des imprudents, des insoucians ou des indifférents sert de levier pour provoquer une action. Il n'y a pas de plaintes, aucune plainte, de la part des pensionnés

du N.-C. qui ont profité de cette occasion de contribuer à nos plans de pensions. En réalité, je voyage dans tout le pays, comme vous l'avez mentionné vous-même, et l'homme le plus heureux que je rencontre aujourd'hui est le pensionné du N.-C. qui a pu profiter de ces occasions. Ils ont tous l'impression que c'est un don de Dieu et j'ai serré la main à plusieurs d'entre eux qui m'en félicitaient...

M. KNOWLES: Pourvu qu'ils aient fourni des services suffisants, évidemment.

M. GORDON: Évidemment. Je parle de celui qui nous a rendu service. Celui qui ne l'a pas fait peut difficilement s'attendre à ce que nous nous occupions de lui. La pension repose sur le service. Je dis et j'insiste, le pensionné du N.-C., le vrai pensionné, le type qui a contribué au fond de pension, n'a pas de plainte à formuler. Il est l'homme le plus heureux que je puisse trouver au pays. J'ai des lettres, en quantité, par centaines, qui me remercient personnellement parce qu'on m'attribue un rôle dans la revision de notre fonds en 1952. Quand nous avons remanié notre caisse en 1952, nous avons donné l'occasion à nos retraités de profiter de ces avantages et celui qui l'a fait est parfaitement satisfait. Il n'y a personne, absolument personne, qui a émis des doutes au sujet de notre plan révisé.

M. KNOWLES: Je ne voudrais pas que cette déclaration fût consignée comme un fait acquis. Je n'ai pas apporté mon dossier, mais j'ai des lettres venant de personnes touchant plus que les \$25 et qui ne sont pas satisfaites.

M. GORDON: Je voudrais en entendre parler. Je voudrais entendre parler de pensionné qui a fourni des services raisonnables et qui touche une pension en vertu de notre fonds. Je voudrais entendre une plainte venant de lui et qui ne soit pas inspirée tout simplement par le désir du premier venu de recevoir plus d'argent si possible.

M. KNOWLES: J'ai des lettres à cet effet.

M. GORDON: Je voudrais bien entendre quelqu'un dire que notre fonds de pension n'est pas juste et généreux envers ceux qui y ont contribué.

M. KNOWLES: Je verrai à ce que cette correspondance parvienne à notre ami.

M. GORDON: Je prends évidemment pour acquis que cette personne est disposée à admettre les faits.

M. KNOWLES: J'ai de telles lettres. Elles ne sont évidemment pas, monsieur le président, de la sorte qu'on mentionne dans la Chambre des communes parce que lorsque des plaintes émanent de personnes touchant \$75 et \$100 par mois et d'autres seulement \$25, on s'intéresse davantage à ces dernières.

M. GORDON: Évidemment, évidemment.

L'hon. M. MARLER: Ce n'est pas nécessairement le cas le plus sûr, au point de vue moral?

M. KNOWLES: M. Gordon et M. Marler feraient bien d'être prudents en parlant d'argument moral avec trop de facilité, comme ils le disent. Ils vont se trouver en conflit avec la ligne de conduite du gouvernement de payer une pension de vieillesse à des gens qui n'avaient pas fait d'arrangements touchant leur retraite avec des compagnies d'assurance-vie et ainsi de suite. Après tout, nous avons atteint un stade de notre évolution sociale où il n'est plus possible à chaque employé, soit en faisant des économies soit autrement, de pourvoir aux besoins de la vieillesse. Il y a toutes sortes de différences et de contingences humaines qui surgissent. Mais la société en est rendue à un point où l'on reconnaît que la vieillesse a le droit de voir reconnus les services qu'elle a rendus dans le passé.

M. GORDON: Croiriez-vous que, en vertu de la loi des probabilités, environ 53 p. 100 de nos employés ne sont pas capables de fournir une contribution raisonnable?

M. KNOWLES: Non. Je dirais que nous n'avons pas atteint le moment où, de façon générale, les gens admettent la nécessité d'un plan contributif. Toute cette question de pensions est encore en pleine évolution. L'évaluation des ressources n'existe que depuis quelques années de façon générale et elle a influencé la façon de penser des gens. Depuis quelques années seulement aussi peut-on retirer la pension de sécurité de la vieillesse sans toucher aux autres pensions. Mais avec le temps, je pense, vous allez constater combien de personnes vont se servir de plans contributifs semblables pour ajouter à ce que le gouvernement leur accorde.

Le PRÉSIDENT: Puis-je intervenir. Je ne voudrais pas voir dégénérer cette discussion en procès des pensions en général. M. Knowles a eu l'occasion de formuler ses remarques et M. Gordon a pu faire les siennes. Mais je crois qu'on devrait s'en tenir aux pensions touchant les employés du National-Canadien et ne pas s'orienter vers une discussion générale de la ligne de conduite vis-à-vis des pensions. Nous ne sommes pas ici pour cela, sauf en ce qui rattache les pensions aux employés du National-Canadien et je pense qu'on devrait s'en tenir à ce domaine.

M. BYRNE: Monsieur Gordon, possédez-vous les chiffres se rapportant au nombre d'employés célibataires versant des cotisations, et ceux qui n'en donnent pas, ou s'ils sont mariés, célibataires et leur âge moyen?

M. GORDON: Je ne pense pas que nous les ayons mais nous allons y voir. Pendant que mon adjoint consulte ses documents, puis-je rappeler à M. Knowles que le Comité a étudié cette question longuement en 1952. A cette époque, c'était nouveau et frais.

Je me reporte à une lettre reçue de M. Hutchinson, qui était président de la *Chairman's Association*. Il avait discuté un plan révisé avec nous.

Je n'ai pas à lire toute la lettre mais je voudrais citer un alinéa (il était représentant de la *General Chairman's Association* à travers tout le pays) et il a fait cette déclaration:

Quelques-uns de ceux qui n'ont pas contribué à des rentes annuelles ont exprimé leur désappointement de ce que leur sort ne fût pas amélioré, mais il ne pouvaient pas créer une bien forte impression sur l'assemblée, parce qu'on ne s'occupait guère d'eux qui n'avaient fait aucun effort pour améliorer leur sort.

Telle était l'opinion du travail lui-même. C'est l'assemblée même qui eut lieu avec leur représentant et tel est le jugement de leurs collègues. Alors, comme je disais, ils n'attiraient pas beaucoup de sympathie du fait qu'ils n'avaient rien fait pour améliorer leur sort. Je crois que ce jugement devant leurs pairs est significatif.

M. KNOWLES: Puis-je faire observer que cette lettre a causé un certain bruit parmi les intéressés à l'époque. J'ai échangé d'autre correspondance avec M. Hutchinson à ce sujet et j'ai également conversé avec lui. Il existait à l'époque, je pense, beaucoup d'incompréhension et de mauvaise interprétation. J'ai reçu des lettres venant de plusieurs associations à ce sujet, notamment la *Canadian National Railways Veterans' Association*, de Vancouver, et de Stratford, Ontario, une autre venant d'Edmonton, et ainsi de suite. Et l'on ne peut pas douter de leur sentiment à ce sujet.

Pendant que j'ai la parole, peut-être puis-je tenter de terminer les remarques que j'avais commencées lorsqu'on m'a interrompu, au sujet de l'attitude

de la société vis-à-vis des gens âgés, qu'ils soient simplement membres de la société ou employé d'une compagnie; cette attitude a subi des changements importants.

Je comprends ce que les chemins de fer Nationaux ont accompli. Je le reconnais complètement. Ils possèdent un bon plan de pension pour les employés actuels. Mais j'exprime un réel regret que cette compagnie ne se soit pas adaptée à la position de ceux qui souffrent... M. Gordon n'a pas aimé ce mot hier soir mais je l'emploie encore... de ceux qui souffrent un véritable préjudice à cause de ces très basses pensions de base.

J'aimerais poser une question à M. Gordon. Dans l'espoir partagé par certains d'entre nous qu'on va faire quelque chose d'ici la fin de la session au sujet des anciens fonctionnaires du gouvernement, cela influencerait-il de quelque façon les vues du National-Canadien?

M. GORDON: Je ne voudrais pas répondre à une question hypothétique. Je préférerais voir ce qu'on va faire. Toute amélioration dans le domaine de l'entreprise serait certainement étudiée par le National-Canadien. Nous nous tenons à la page. Dans le domaine des avantages aux employés nous sommes en tête de la plupart. C'est le résultat de notre plan de pension révisé de 1952. L'un de mes premiers gestes, en entrant au service du chemin de fer, en 1950, a été de faire une étude soignée du plan de pension.

J'ai convaincu notre conseil d'administration que le temps était venu de le moderniser. Si l'on aborde ce domaine sous un nouvel angle, si de nouvelles normes apparaissent qui nous semblent raisonnables, et si elles sont d'application générale, je dirai que le National-Canadien sera intéressé à ce plan.

M. KNOWLES: Je le souhaite!

M. FULTON: Dans vos remarques précédentes, vous avez mentionné la nécessité de considérer la position du personnel retraité touchant des pensions et les employés, et les anciens employés d'autres entreprises à la lumière de ce que vous pourriez considérer convenable de faire. Je constate maintenant que le Pacifique-Canadien ne comparait pas devant le Comité. Mais en suivant votre raisonnement, avez-vous discuté ou vos services ont-ils discuté avec cette compagnie cette question des pensions et êtes-vous en mesure d'en parler? Je sais que certains pensionnés du Pacifique-Canadien veulent discuter cette affaire avec leur compagnie en vue d'une révision. Pouvez-vous établir les positions respectives des deux compagnies à ce sujet?

M. GORDON: La différence principale est celle-ci: le plan du Pacifique-Canadien est contributif et obligatoire, notre plan est libre, c'est-à-dire d'une pension au choix, et facultatif. En résumé, nous ne pouvons forcer personne à y contribuer. C'est très sérieux pour un plan de pensions car on soulève alors un problème d'actuariat en tentant d'estimer les montants des pensions.

Alors, quand nous avons établi nos plans de 1952, nous avons fait deux sections; la première et la deuxième. La première est plus ou moins une continuation de l'ancien plan qui donne une pension de base et fournit l'occasion à une personne de l'augmenter; et si cette personne l'augmente de 5 p. 100, la compagnie en fera autant. Il y aura alors une somme d'argent à la fin de sa carrière, avec intérêt, qui y est calculé.

Cette première partie, sauf de légères modifications, est la même qui existait vers 1935. Mais en 1952, quand nous avons modernisé le plan, on a ajouté de nouveaux bénéfices pour les personnes à charge et nous avons annoncé que tout le monde pouvait bénéficier du deuxième plan en y transférant ses droits. Mais en le faisant, on s'engageait à des contributions en vertu de ce plan.

En d'autres termes, les employés ne peuvent pas y entrer et en sortir. Ils doivent prendre une décision. Aujourd'hui quand un employé reprend son

service il peut faire son choix quant à un certain nombre d'années et les autres parties de la formule. Mais s'il s'engage en vertu de la deuxième partie il doit verser les cotisations que nous enlevons de son salaire.

Pour cette raison, je dis que cet arrangement est volontaire et facultatif et il est très difficile de comparer ce plan avec celui du Pacifique-Canadien. Mais en ce qui a trait aux avantages attachés à la deuxième partie, je peux dire que ceux-ci valent ceux du Pacifique-Canadien.

M. FULTON: Votre plan révisé de 1952 aidait-il les pensionnés à améliorer leur sort?

M. GORDON: Oui, nous avons agi de la sorte même si c'était une chose assez inusitée, nous l'avons fait parce que nous avons vu là une obligation morale. Nous avons dit aux pensionnés d'alors que les dollars déjà versés leur vaudraient des bénéfices équivalant à ceux que verseraient les employés en service. Nous leur avons donné le choix de payer les arrérages possibles pour amener leurs cotisations à jour, sur une base comparable, et en tirer des bénéfices égaux.

M. FULTON: Je pensais que c'était alors impossible.

M. GORDON: Un moment, je ne me suis pas exprimé correctement; je n'ai pas parlé clairement, je voudrais rayer cette dernière phrase si le Comité le permet. Ce que nous avons fait pour les pensionnés a été de les laisser décider de passer de la première partie à la seconde, afin que leur argent déjà versé, ajouté à ce que la compagnie fournirait, leur donne les mêmes avantages alors à la portée des employés actuels en vertu de la deuxième partie.

Plusieurs ont trouvé avantageux de faire ce choix. Peut-être plusieurs ne l'ont-ils pas fait parce qu'ils n'avaient pas de personnes à charge. C'est peut-être leur impression. Mais plusieurs ont opté pour le changement et ils s'en sont bien trouvés.

M. FULTON: A cette époque, si je comprends bien, ceux qui recevaient une pension sans avoir contribué, c'est-à-dire le \$25 par mois de base, ne pouvaient pas améliorer leur situation?

M. GORDON: C'est bien cela. S'ils avaient décidé de ne pas contribuer, ils n'avaient pas d'argent accumulé à leur nom et on ne pouvait rien verser au nouveau fonds de pension. Nous n'avons fait que donner aux pensionnés le droit de choisir comme les employés ordinaires qui versent des contributions pour le fonds de pension.

M. KNOWLES: A ce sujet, dites-vous, vous pensez qu'on devrait donner aux pensionnés la même valeur que ceux qui ont versé des contributions.

M. GORDON: Oui.

M. KNOWLES: Moi, il me semble qu'on devrait reconnaître la valeur des services de ceux qui ont mérité la pension de \$25 par mois.

M. GORDON: Nous l'avons reconnue au même titre que celle de nos employés qui ont contribué au fonds de pension. Ce n'est qu'aux personnes qui ont décidé de contribuer à la caisse qu'on a permis ce choix. C'était un choix très important. Il y a, à l'heure actuelle, 53 p. 100 de nos employés qui ont renoncé à tout bénéfice et je ne peux pas comprendre leur attitude. Il en coûte si peu, et pourtant il y a 53 p. 100 c'est-à-dire 61,745 de nos employés qui n'en profitent pas, et je ne comprends pas qu'ils refusent. Je ne comprends vraiment pas cette attitude.

M. HAHN: Est-ce que vous voulez dire qu'ils peuvent commencer à contribuer à ce plan à n'importe quel moment?

M. GORDON: Oui, d'après les règlements de ce plan, ils peuvent se joindre au premier groupe ou au deuxième groupe.

M. HAHN: Vous dites que 61,745 employés peuvent le faire aujourd'hui, s'ils le désirent.

M. GORDON: Oui, immédiatement.

M. FULTON: Et ceux qui ont pris leur retraite avant que ce plan soit mis en vigueur?

M. GORDON: Ils ne peuvent plus le faire.

M. FULTON: Pour compléter le tableau, sans vouloir discuter la question au point de vue moral, est-ce que je me trompe en disant que les nouvelles modifications apportées au plan de pension du Pacifique-Canadien bénéficieront en fait à tous leurs pensionnaires, tandis que les changements que vous avez faits ne bénéficieraient pas ou ne bénéficient pas à ceux qui reçoivent déjà la pension minimum?

M. GORDON: Vous avez raison, et c'est là une question très subtile. Mais, si on analyse la situation on s'aperçoit que le Pacifique-Canadien accorde des changements d'allocations à tous ceux qui versent des contributions et que nous faisons exactement la même chose. Pour le Pacifique-Canadien, personne n'a refusé de contribuer à la caisse, car la chose était obligatoire.

M. KNOWLES: Cela est obligatoire depuis 1937. Auparavant c'était un plan qui n'était pas obligatoire.

M. GORDON: Je le crois, en effet.

M. BYRNE: Avez-vous des chiffres au sujet de l'état civil de ceux qui ne contribuent pas au fonds de pension?

M. GORDON: S'ils sont mariés ou non.

M. BYRNE: Oui.

M. GORDON: Non, nous n'avons pas de chiffres qui nous indiquent s'ils sont mariés ou non.

M. BYRNE: Est-ce que vous savez combien de cotisants bénéficient du plan de sécurité de la vieillesse?

M. GORDON: Oui. En 1952, lorsqu'on a appliqué le nouveau programme concurremment avec le plan de sécurité de vieillesse, le nombre de nos employés qui contribuaient à la caisse de retraite a tombé à 38.3 p. 100. En 1951, le nombre de contributeurs était de 42.8 p. 100. Cela signifie 2,400 retraits. En d'autres termes, le nombre de contribuants a diminué de 2,400 en dépit du fait que 6,800 de nos employés étaient devenus admissibles entre ces deux années.

M. BYRNE: Mais ce pourcentage a augmenté depuis?

M. GORDON: Oui, il a augmenté un peu, il est maintenant de 46.7 p. 100.

M. CARTER: J'aimerais savoir quelle est la situation des employés du chemin de fer de Terre-Neuve qui ont pris leur retraite avant de pouvoir bénéficier du nouveau plan de pension qui a été mis en vigueur en 1952, je crois.

M. GORDON: La situation du chemin de fer de Terre-Neuve m'intrigue énormément. Elle est si compliquée. Je dois vous lire quelques paragraphes, car je ne suis pas assez familier avec ces termes pour pouvoir les expliquer. Je sais ce qui se fait, mais je ne puis vous l'expliquer. L'article 39 de la loi ayant pour objet d'approuver les conditions de l'Union se lit comme il suit:

39. (1) Il sera offert aux employés du gouvernement de Terre-Neuve, affectés aux services absorbés par le Canada conformément aux présentes clauses, un emploi dans ces services ou dans des services semblables du Canada, aux termes et conditions régissant, à l'occasion, l'emploi dans ces services, sans réduction de traitement ni perte de droits à pension acquis en raison d'états de service à Terre-Neuve.

(2) Le Canada assurera les pensions de ces employés de façon que ces derniers ne subissent aucun préjudice, et le gouvernement de la province de Terre-Neuve remboursera le Canada des pensions versées pour le service de ces employés auprès du gouvernement de Terre-Neuve avant la date de l'Union, ou, à son choix, versera au Canada les contributions à l'égard dudit service mais ces paiements ou contributions seront tels que le fardeau du gouvernement de la province de Terre-Neuve, relativement aux droits à pension acquis par suite du service à Terre-Neuve, ne sera pas accru du fait du transfert.

(3) Les pensions des employés du gouvernement de Terre-Neuve retraités antérieurement à l'époque où le Canada aura absorbé le service en cause, resteront à la charge de la province de Terre-Neuve.

M. CARTER: Auriez-vous l'obligeance de relire le dernier paragraphe?

M. GORDON: "Les pensions des employés du gouvernement de Terre-Neuve retraités antérieurement à l'époque où le Canada aura absorbé le service en cause, resteront à la charge de la province de Terre-Neuve."

M. CARTER: Il y a des personnes qui ont pris leur retraite deux ou trois ans après l'entrée de Terre-Neuve dans la confédération.

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Comment a-t-on calculé leur pension?

M. GORDON: On s'est basé sur l'article que je vous ai lu. Si je prenais un cas particulier, il faudrait que je vous explique tous les calculs. En général, la pension est accordée d'après les conditions de l'Union et le coût en est partagé par le National-Canadien et la province de Terre-Neuve.

M. CARTER: Vous avez dit qu'il y a 61,745 employés, soit 53 p. 100, qui n'ont pas profité du programme généreux que vous leur offrez. Sur ce nombre, combien d'employés de Terre-Neuve auraient pu profiter de ce plan et ne l'ont pas fait?

M. GORDON: Je ne crois pas avoir les chiffres pour une province en particulier. Il faudrait faire un calcul spécial.

M. CARTER: L'âge de la retraite est soixante-cinq ans?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Et il faut qu'un homme ait travaillé dix ans pour la compagnie s'il veut profiter des avantages du plan?

M. GORDON: D'après la Partie I du règlement relatif à la pension, un homme qui veut profiter du plan commence à verser ses contributions et la compagnie commence à verser des contributions quand l'employé a dix ans de service.

M. CARTER: Est-ce que les contributions que vous versez sont rétroactives?

M. GORDON: Après dix ans de service nous versons une contribution égale à celle de l'employé si elle ne dépasse pas 5 p. 100 de son salaire. L'employé a droit de verser en contributions un montant égal à 10 p. 100 de son salaire et, après dix ans de service, nous versons des contributions équivalentes à 5 p. 100 du salaire de l'employé. D'après la Partie II du règlement, un homme qui décide de participer au plan peut commencer immédiatement à verser des contributions. On commence à calculer la pension à partir de cette date.

M. CARTER: D'après la Partie I, un homme qui prend sa retraite à soixante-cinq ans et qui n'aurait versé que neuf contributions à la caisse de retraite n'aurait pas de contributions de la compagnie à son crédit?

M. GORDON: C'est exact.

M. CARTER: En ce cas, il n'est pas avantageux pour l'employé de verser des contributions?

M. GORDON: Chaque personne doit considérer son propre cas.

M. CARTER: D'après la Partie II, si un homme verse des contributions, vous versez le même montant?

M. GORDON: Non, il n'y a pas de contributions versées par la compagnie en vertu de la Partie II. Il s'agit ici d'une garantie. En d'autres termes, la compagnie garantit les allocations, quel qu'en soit le coût. L'employé verse 5 p. 100 de son salaire à la caisse de retraite et reçoit en retour certains avantages déterminés que la compagnie garantit, quel qu'en soit le coût.

M. CARTER: A moins qu'il ait neuf ans de service, un employé n'a pas d'avantage à profiter du plan de pension qu'offre la compagnie du National-Canadien.

M. GORDON: Je ne dirais pas cela. Tout dépend du montant de pension de l'employé. Dans la Partie II, il y a des allocations pour la veuve et les enfants. La veuve reçoit à peu près la moitié de la pension et il y a une allocation pour les enfants.

Il y a aussi d'autres points à considérer, ils se lisent comme il suit:

Sous réserve de l'article 7, un employé de Terre-Neuve qui participe déjà au plan de pension en vertu de la Partie II ou qui décide d'y participer en vertu de cette Partie, comme il est prévu dans l'article 5, peut recevoir, au lieu et place de toute autre pension, les allocations qui sont calculées d'après les règlements de la Partie II du plan de pension, au compte de toutes ses années de service. A cette fin, les années passées au service du gouvernement de Terre-Neuve et pour lesquelles la province est obligée de payer une pension, seront additionnées aux années passées au service de la compagnie après le 31 mars 1949; seulement, si un employé prend volontairement sa retraite avant 65 ans, il n'aura qu'une partie de la pension, celle qui doit être payée par la compagnie au compte des années passées à son service, qui lui sera versée tant qu'il n'aura pas atteint 65 ans, les allocations payables à ses ayants droit seront versées selon qu'il est indiqué dans la Partie II du plan de pension.

Ce paragraphe vous donne une idée, non seulement des complications, mais aussi des différentes sortes de plans qu'un individu peut choisir et des circonstances qui peuvent influencer sa décision. Chacun doit bien étudier sa situation afin de prendre la décision qui est la plus avantageuse pour lui. Nous essayons de donner tous les renseignements nécessaires. Chacun peut venir discuter de son cas avec les conseillers du plan de pension, qui lui indiqueront le plan le plus avantageux.

M. CARTER: Quand, aujourd'hui, un des employés de Terre-Neuve prend sa retraite après avoir été au service du chemin de fer de Terre-Neuve durant 20 ans avant que la province entre dans la Confédération et au service du National-Canadien durant 9 ans après cette date, calculez-vous sa pension d'après le plan en vigueur avant la Confédération?

M. GORDON: Sa pension est calculée d'après les dispositions de la loi qui établit les conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada et nous réclamons de la province le montant qu'elle doit payer en vertu de cette entente, mais l'employé n'a rien à voir en tout cela.

M. CARTER: Je sais cela. Le plan de pension de la province de Terre-Neuve est un plan non contributoire.

M. GORDON: C'est exact. Le plan de pension du chemin de fer de Terre-Neuve est un plan non contributoire.

M. CARTER: La pension de \$25 par mois ne concerne pas ces employés du tout?

M. GORDON: Non.

M. CARTER: La pension serait alors calculée d'après...

M. GORDON: D'après les règlements du National-Canadien.

M. CARTER: Oui, mais elle est calculée par la compagnie et non par le gouvernement de Terre-Neuve.

M. GORDON: Nous faisons les calculs et le gouvernement de Terre-Neuve les vérifie naturellement, et il en est responsable. Si un employé a droit de recevoir une pension en vertu du plan provincial, le paiement en est garanti. Il la retire d'une façon ou d'une autre. Soit que nous réclamions nous-mêmes à la province la partie qu'elle doit payer, soit que l'employé reçoive directement le montant du gouvernement de Terre-Neuve, s'il n'est pas admissible à la pension du National-Canadien.

M. CARTER: Voilà le point où je veux en venir. Comme vous le savez, il y a eu quelques plaintes par suite de la période de chômage du début de janvier. Quand les employés du National-Canadien sont mis à pied, ils perdent leur droit à la pension.

M. GORDON: Pas du tout. Ils ne perdent pas leur droit à la pension. Tout ce qui peut arriver en cas de chômage, c'est que le nombre des années de service diminue. Quand ces employés sont embauchés de nouveau, on continue à calculer la pension comme si leurs années de service n'avaient pas été interrompues.

M. CARTER: Mais s'ils ne sont pas réengagés...

M. GORDON: Alors ils ne sont plus nos employés.

M. CARTER: C'est dommage; car, en vertu des conditions de l'Union, il ne devrait pas y avoir perte du droit à la pension si un employé était renvoyé après l'entrée de la province dans la Confédération. Et c'est pourtant ce qui arrive.

M. GORDON: Si un employé perd son emploi, il se trouve dans la même situation que les employés qui laissent volontairement leur travail et il y en a beaucoup dans ce cas.

M. CARTER: Dans les cas de ce genre, il n'y a rien à faire.

M. GORDON: Il n'y a aucune des conditions de l'Union qui garantit un emploi à perpétuité à qui que ce soit.

M. CARTER: Mais l'Union garantissait que personne ne perdrait ses droits à la pension?

M. GORDON: Pour ce qui est des droits à la pension, la garantie est formulée en toutes lettres. On spécifie la durée de l'emploi et on dit qu'il y a une pension qui est calculée d'après le nombre d'années de travail au service du gouvernement de Terre-Neuve; et ce dernier, je le répète, renvoie ses employés à son gré en n'importe quel temps, s'il le juge à propos. Le droit à la pension n'est donc pas plus garanti par le gouvernement de Terre-Neuve qu'il ne l'est par notre compagnie.

M. CARTER: Je comprends bien qu'avant l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération une personne pouvait perdre sa pension, mais il y a aussi une autre interprétation qu'on peut donner à la loi. Si un employé de Terre-Neuve qui a travaillé 30 ans pour le chemin de fer de Terre-Neuve est mis à pied par la compagnie des chemins de fer Nationaux, a-t-il le droit de recevoir la part de pension qui doit être payée par la province?

M. GORDON: Il a le droit de recevoir toute la part de la pension du gouvernement de Terre-Neuve qui lui revient dans les circonstances. Mais je n'aime pas cet exemple d'un homme qui est renvoyé après 30 années d'expérience. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de ces cas.

M. CARTER: J'ai reçu plusieurs lettres à ce sujet au cours de l'année et j'ai discuté de la question avec plusieurs députés.

Le PRÉSIDENT: M. Hahn a une question à poser au sujet de la rubrique "Impôt, loyers, autre revenu et charges fixes".

M. FOLLWELL: Monsieur le président, avant que nous passions à une autre rubrique, puis-je demander à M. Gordon si, d'après la partie II du règlement, la compagnie achète encore immédiatement une rente pour chaque employé?

M. GORDON: Non, absolument pas.

M. FOLLWELL: Non!

M. GORDON: Certainement pas. Si vous lisez la partie II du règlement relatif au fonds de pension, vous trouverez qu'il est stipulé clairement que les prestations doivent être versées à l'employé lorsqu'il prend sa retraite et que c'est la compagnie qui lui paie ces prestations.

M. FOLLWELL: Votre contribution n'est plus limitée à 5 p. 100 du salaire?

M. GORDON: Non. Depuis qu'on a changé le règlement, nous payons une contribution beaucoup plus forte.

M. FOLLWELL: Et, d'après la partie I, l'employé a la liberté d'augmenter le montant de sa contribution jusqu'à 10 p. 100.

M. GORDON: Oui, et d'après cette partie, nous versons des contributions égales à 5 p. 100 du salaire.

M. FOLLWELL: Très bien.

M. GORDON: Après 10 ans de service.

Le PRÉSIDENT: M. Hahn.

M. HAHN: La question que j'ai à poser se rapporte à la location des wagons, monsieur Gordon.

M. GORDON: Nous revenons au rapport, n'est-ce pas?

M. KNOWLES: N'ayez pas l'air trop satisfait.

L'hon. M. MARLER: Ne parliez-vous pas du rapport, vous aussi, monsieur Knowles?

M. HAHN: A la page 29, nous avons la rubrique "Location de matériel roulant et location de propriétés exploitées en commun". Chaque année il y a une amélioration marqué au compte des locations. Quelle partie de ce revenu provient de l'échange de wagons? Est-ce qu'il s'agit du revenu total provenant de la location des wagons entre les différentes compagnies?

M. GORDON: Nous avons traité cette question hier, mais je peux répéter l'explication, si vous le désirez.

Le PRÉSIDENT: Toutes ces explications ont été consignées au compte rendu de la séance d'hier.

M. GORDON: Vous les trouverez dans le compte rendu de la réunion d'hier.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): On a dépensé 35 millions et les recettes ont été de 25 millions, ce qui donne une différence de 10 millions.

M. HAHN: J'admets cela, mais ce ne sont pas les chiffres qui importent. Quelles sont les dispositions de l'entente qui a été conclue avec le *Pacific Great Eastern Railway* au sujet des wagons?

M. GORDON: Ce sont les mêmes que celles qui ont été établies dans les ententes conclues avec les autres compagnies.

M. HAHN: Est-ce que cette entente donne droit de passer sur le pont qui traverse la baie Burrard? Quel est le prix fixé pour un wagon loué?

M. GORDON: Le fait de passer sur un pont n'a rien à faire avec le prix de location par wagon. Le chemin de fer qui se sert d'un wagon a un certain montant à payer chaque jour, peu importe le chemin qu'il parcourt.

M. HAHN: Est-ce là un article de la loi?

M. GORDON: Non, c'est une disposition d'un accord conclu entre les membres de l'Association des chemins de fer.

M. HAHN: Quel serait le prix par jour pour un wagon de la P.G.E. qui traverse la baie de Burrard et pour un wagon de la *Great Northern* qui traverse la même baie?

Le PRÉSIDENT: L'endroit n'a aucune importance.

M. HAHN: On ne considère ni le point de départ ni le fait que le wagon doit traverser la baie de Burrard?

M. GORDON: Non, il n'y a pas de frais supplémentaires parce que la P.G.E. traverse un pont ou passe à certains autres endroits. Les frais que l'on paie sont pour la location du wagon, c'est tout.

M. HAHN: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser sur cette rubrique?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au sujet du paragraphe 25, est-ce que, par hasard, vous auriez des revenus provenant de terrains pétrolifères de l'Ouest du Canada?

M. GORDON: Oui, nous en avons. Voulez-vous connaître le montant de ces revenus?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. GORDON: Le montant total des redevances qu'on nous a payées pour le pétrole et l'essence en 1956 est de \$267,950.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que ce montant est un revenu régulier, monsieur Gordon? ?

M. GORDON: Oui, il y a une formule générale d'accord quand on creuse sur nos terrains. Cet accord fixe le montant des redevances. Le montant varie suivant les progrès de l'entreprise. Au début, nous retirons un revenu parce que nous donnons la permission d'explorer et quand on a trouvé du pétrole, nous avons droit à 12½ p. 100 de la production brute, si je me souviens bien.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la rubrique "Impôts, loyers, autre revenu et charges fixes" est approuvée?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Non, monsieur le président. Après avoir écouté cette dernière série de questions, j'en aurais trois à poser.

Est-ce que la compagnie possède encore d'autres terrains dans des régions où l'on peut découvrir des puits de pétrole et de gaz?

M. GORDON: Pensez-vous qu'on en découvrira d'autres?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. GORDON: Je le suppose aussi.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que vous possédez du terrain dans les régions où l'on a commencé à faire des sondages?

M. GORDON: Il y a certains terrains au sujet desquels nous entretenons des espérances.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et vous espérez retirer un revenu plus considérable de ces terrains?

M. GORDON: Oui, c'est bien possible.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'avez aucune idée de leur valeur? Vous ne faites aucune conjecture?

M. GORDON: Non. Si j'étais en mesure de répondre à votre question, je ne travaillerais pas pour les chemins de fer, je puis vous l'assurer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous vous mettriez dans le commerce de l'huile?

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle approuvée?

M. GORDON: Je devrais peut-être vous dire, relativement à la question que vous venez de poser, que nous possédons, dans les trois provinces, une étendue de 3,461,000 acres sujettes à la prospection.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et vous détenez les droits miniers sur ces 3,461,000 acres?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Monsieur Gordon, si je comprends bien, relativement au terminus d'Owen-Sound, les droits sur les voies de garage et de manœuvre sont régis et possédés par le National-Canadien. On me dit aussi que la majeure partie du grain expédié de cet endroit est acheminée par le Pacifique-Canadien. Je me demande pourquoi il en est ainsi, étant donné que le National-Canadien effectue des expéditions à partir d'Owen-Sound?

M. GORDON: En savez-vous la raison, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Cela ne semble pas exact. Il faudrait que je le vérifie.

M. GORDON: Non, cela ne semble pas exact. C'est la seule réponse que je puisse vous donner pour le moment. Il nous faudrait vérifier les circonstances particulières qui entourent ce fait. Y a-t-il un élévateur à Owen-Sound?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Oui, il y a un élévateur.

Le PRÉSIDENT: Qui en est le propriétaire?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je ne sais qui en est le propriétaire.

M. GORDON: Il se peut que le Pacifique-Canadien soit propriétaire de l'élévateur et qu'ainsi il dirige le trafic. Je ne puis pas vous donner de réponse maintenant. Je ne suis jamais tombé sur ce cas-là, mais nous allons trouver ce qui en est et nous vous en ferons part.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle approuvée?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle est la raison principale de la chute de \$1,300,000 dans les charges fixes, monsieur Gordon?

M. GORDON: Cette chute est attribuable au fait que nous avons été capables de racheter \$76,800,000 d'obligations qui devenaient échues au cours de l'année, et que nous avons emprunté à court terme du gouvernement des avances à un taux d'intérêt inférieur.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Alors, ces \$77,400,000 représentaient un emprunt assez ancien contracté à un taux d'intérêt élevé?

M. GORDON: Les \$76,800,000 de titres étaient entre les mains du public. Quel en était le taux d'intérêt? Le détail des transactions est indiqué à la page 33, je crois. Si vous regardez à la page 33, vous verrez quelles sont les émissions qui ont été rachetées. Le total doit y être. Le total indique les émissions qui ont été rachetées. L'émission la plus considérable est celle de \$67,368,000, qui portait intérêt à quatre et demi pour cent.

Le PRÉSIDENT: Oui. Cette rubrique est-elle approuvée?

Approuvé.

"Exploitation des hôtels".

M. FULTON: L'année dernière, monsieur Gordon, je vous ai demandé si vous prévoyiez de vendre d'autres hôtels ou d'en disposer autrement et vous nous avez dit alors que vous ne le prévoyiez pas. Est-ce encore le cas?

M. GORDON: Il n'y a pas à l'heure actuelle de pourparlers en cours en vue de la vente de certains de nos hôtels.

M. FULTON: Avec les dispositions que vous avez prises, croyez-vous que vous avez maintenant placé votre réseau d'hôtels dans l'état qu'exige l'exploitation des hôtels par un chemin de fer?

M. GORDON: Nous avons vendu des hôtels parce qu'ils n'étaient pas d'une nature et d'un genre répondant aux normes d'exploitation que nous désirions maintenir. Les hôtels qui restent, toutefois, sont tous du niveau voulu.

M. FULTON: Quand l'accord qui régit l'exploitation conjointe de l'hôtel Vancouver expire-t-il? C'est bientôt, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je n'ai pas le renseignement. La durée de l'accord est d'à peu près vingt ans,—vingt et un ans à dater de 1938.

M. FULTON: Il reste donc encore deux années d'exploitation conjointe, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui. Voici, je crois, ce à quoi vous pensez. Il y a une clause du contrat qui permet son renouvellement pour une autre période de vingt et un ans après l'expiration des vingt et une premières années.

M. FULTON: Est-ce là un droit absolu, ou ce droit est-il subordonné au consentement des deux parties?

M. GORDON: C'est un droit absolu.

M. FULTON: Avez-vous une idée des intentions de l'autre partie à l'accord?

M. GORDON: Je croirais que l'autre partie est très désireuse de continuer à maintenir l'accord. Nous n'avons certainement aucune raison de penser le contraire.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de l'exploitation des hôtels?

M. CARTER: M. Gordon voudrait-il nous dire si l'hôtel Newfoundland a enregistré un bénéfice l'année dernière?

M. GORDON: Oui, compte tenu de l'intérêt et de la dépréciation, il a été de \$110,950.

M. BALZER: Pouvez-vous maintenant nous donner les chiffres relatifs au Château Laurier?

M. GORDON: Je crois que je gagnerai du temps en vous citant tout le tableau. Cela vous convient-il? Le voici:

CANADIAN NATIONAL HOTELS, LIMITED

Sommaire du fonctionnement

pour l'année se terminant le 31 décembre 1956

	Bénéfice ou (Perte)
Bessborough	\$ (112,597)
Charlottetown	(21,303)
Château Laurier	252,430
Fort-Garry	14,475
Jasper Park Lodge	79,059
Macdonald	450,717
Newfoundland	101,950
Nova Scotian	97,480
Vancouver (revenu du loyer payé aux chemins de fer Nationaux)	99,408

On remarquera, au sujet de la propriété du Château Laurier, que les chiffres sont de \$252,430.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle approuvée?

M. KNOWLES: Pouvez-vous me dire quand vous comptez que l'Hôtel de la Reine Elizabeth, de Montréal, sera terminé?

M. GORDON: En février ou en mars 1958. Nous espérons l'inaugurer vers le début d'avril.

M. FULTON: Le travail a-t-il été quelque peu retardé par le feu? Avez-vous reçu un rapport à ce sujet?

M. GORDON: Le rapport que j'ai indiqué que le dommage a été relativement minime. Il a été causé par une chaufferette qui avait été utilisée par l'entrepreneur pour des fins de séchage, mais notre ingénieur en chef rapporte ce matin que l'accident ne retardera pas la date de l'achèvement.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, je me demande si nous pourrions avoir un rapport sur l'hôtel Nova Scotian?

M. GORDON: Un rapport sur l'hôtel?

M. FOLLWELL: Un rapport sur l'exploitation.

M. GORDON: Le bénéfice a été de \$97,480.

M. FOLLWELL: Quelle est la situation de l'hôtel, comparativement aux autres, en matière de bénéfice?

M. GORDON: Je ne sais pas exactement ce que vous voulez dire par là. Voulez-vous parler du bénéfice par chambre?

M. FOLLWELL: Non. Est-il le premier, le quatrième, le neuvième, le dixième de la liste?

M. GORDON: En fait de revenu, n'est-ce pas? Je puis vous l'indiquer.

M. FOLLWELL: Très bien.

M. GORDON: Il se place au quatrième rang.

M. FOLLWELL: Merci.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La diminution du nombre de chambres, ou du moins du nombre d'hôtes, est-elle attribuable à la réduction du nombre de chambres par suite de la vente d'hôtels, ou s'agit-il d'une diminution générale?

M. GORDON: Je dois vous dire que la comparaison est faite sur une base légitime. En d'autres termes, la vente de ces hôtels ne modifie pas la comparaison. Nous comparons toujours les mêmes hôtels.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien.

M. GORDON: Il s'agit du nombre des hôtes reçus aux sept hôtels qui fonctionnent à l'année. Nous établissons une comparaison entre le nombre d'hôtes de chacun de ces hôtels, de sorte que vous avez une comparaison qui donne une idée juste des résultats de l'année.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Votre commerce du chemin de fer proprement dit a augmenté durant la même période. Y a-t-il une raison particulière qui explique que la section des hôtels enregistre une chute dans le nombre des clients?

M. GORDON: Nous ne considérons pas cette chute comme très sérieuse. Il y a plusieurs raisons qui l'expliquent. L'une d'elles, c'est que l'ancienne aile du Château a été inutilisée pendant un certain temps pour des fins de réparations et pour d'autres raisons. Mais nous ne considérons pas la diminution comme très sérieuse.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle approuvée?

M. BALCER: Comme vous le savez très bien, d'après les journaux de Montréal, la campagne entreprise pour changer le nom de l'hôtel de Montréal en celui de Château Maisonneuve se renouvelle. Personnellement, je suis contre l'emploi d'un nom de la famille royale pour désigner une entreprise commerciale. Il existe aussi un très fort argument en faveur de la conserva-

tion du caractère français de la ville de Montréal, pour autant que la chose est possible. Je crois que c'est là un des objectifs importants que la compagnie a toujours poursuivis. Je me demande ce que vous avez à dire contre cet argument.

M. GORDON: Je crois que c'est là une question au sujet de laquelle je dois choisir mes mots avec soin.

L'hon. M. MARLER: Tout comme M. Balcer l'a fait, dirais-je.

M. GORDON: La décision qu'a prise le conseil d'administration de nommer l'hôtel "La Reine Elizabeth" se fondait généralement sur la conviction que, parmi tous les autres, ce nom symboliserait l'unité entre les deux groupes linguistiques de notre pays; que la Couronne est le symbole de cette unité et que, par conséquent, le nom de la reine était le plus approprié.

En prenant cette décision, notre conseil d'administration a cru choisir un nom qui ne donnerait lieu à aucune possibilité de controverse, pour la raison que j'ai mentionnée. Nous avons été enchantés, dirais-je, quand, en temps et lieux, nous avons reçu de sa Majesté la gracieuse permission d'employer son nom.

Le second point qu'il convient de mentionner, c'est que nous avons immédiatement pris des dispositions pour établir le nom dans les deux langues. Parmi les gens de langue anglaise, on parle toujours de l'hôtel sous le nom de "Queen Elizabeth". Il est également correct de parler de l'Hôtel Reine Elizabeth, et vous constaterez, quand l'édifice aura été achevé, que le nom apparaîtra dans les deux langues. A tort ou à raison, notre sentiment est qu'il est bien plus important de reconnaître le fait du bilinguisme dans la province de Québec que de simplement mettre l'accent sur une seule langue. La chose importante pour le Québec, selon nous, est l'emploi des deux langues et nous avons l'impression, au sujet de l'attrait exercé sur les touristes et sur les visiteurs étrangers et autres, que le point capital à cet égard est de souligner l'emploi des deux langues.

Au cours des travaux de construction, l'hôtel s'est appliqué à mettre en valeur l'histoire du Québec français au moyen du décor et au moyen de l'ameublement des chambres de l'hôtel. Nous avons pris un soin tout particulier à cet égard, mais nous n'avons pas eu l'occasion, naturellement, d'enregistrer la réaction du public à ce sujet ou de montrer la mesure de nos efforts. Nous avons toutefois pris la précaution d'établir un comité de décoration composé des représentants canadiens-français les plus distingués, entre autres M. Wilfrid Gagnon, M^{me} Georges-P. Vanier, M. Jean-Marie Gauvreau, M. Paul Gouin et deux membres de notre personnel, M. A.-L. Sauviat et M. Robert Ayre. Toutes ces personnes sont versées dans les arts et elles possèdent une expérience considérable de la vie culturelle en général. Elles ont formé un comité spécial ayant pour objet de nous conseiller sur la façon de créer une atmosphère historique qui ne serait pas uniquement intéressante, mais qui serait en même temps originale et qui répondrait au désir de voir ce genre de décoration dans l'hôtel. Eh bien, il m'a toujours semblé que l'agitation qui s'est manifestée représente le sentiment d'une très petite minorité, qui s'est organisée en vue de conserver vivace ce genre de grief. Le groupe organisé a mené ce genre de campagne, non seulement au sujet de l'hôtel, mais aussi au sujet de bien d'autres questions. Tant qu'il existera un groupe qui se voue à cette besogne, il y aura toujours un certain degré d'agitation.

Je puis déclarer catégoriquement que je suis bien convaincu que la grande majorité des gens modérés de la province de Québec trouvent le nom bien acceptable et reconnaissent que, en lui donnant une forme bilingue, l'intérêt des deux groupes linguistiques de la province se trouve respecté. Je termine en disant que la présence de l'hôtel constitue un grand avantage pour la collectivité montréalaise. Cet hôtel attirera à Montréal des affaires d'un genre qu'on

n'y trouvait pas auparavant, des affaires très importantes qui déborderont de Montréal sur toute la province. Je n'ai jamais été capable de comprendre pourquoi on ne nous accordait pas quelque crédit et quelque reconnaissance pour cette entreprise au lieu de se borner à soulever des récriminations du genre de celles que j'ai mentionnées.

On a dit, plutôt méchamment, je pense, que j'ai essayé d'apaiser le groupe quand il s'est agi de choisir un autre nom. Cette dernière décision n'a aucun rapport avec la première. Nous avons choisi le nom de "Place Ville-Marie" comme un nom parfaitement convenable pour désigner un endroit à Montréal. Nous avons choisi le nom de propos délibéré, comme le plus approprié, et il en est de même pour le choix du nom de l'hôtel. C'est que nous le croyions le plus approprié pour symboliser l'unité des deux races. J'ajouterai, comme me le rappelle M. Marler, que le choix a été fait par notre conseil d'administration au moment même où le nom de la reine était particulièrement présent à la pensée de tous du fait du couronnement. Nous croyions que l'événement historique serait très intéressant à rappeler, et que nous nous souviendrions de temps à autre que le nom évoque le fait que l'hôtel a commencé à être érigé pendant l'année du couronnement.

M. BALCER: On n'a donc pas l'intention de le changer à l'heure actuelle?

M. GORDON: Non, pas du tout.

M. BALCER: On a dit que la reine viendrait peut-être au Canada l'année prochaine. Songez-vous à inviter la reine pour inaugurer l'hôtel.

M. GORDON: On n'y a pas songé. Réellement, je ne sais pas s'il est question d'une visite royale. Je n'en sais rien du tout.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle approuvée?

M. KNOWLES: Je voudrais vous demander, pas aussi facétieusement qu'il pourrait le paraître, si le nom de "Hilton" entrera de quelque façon dans la désignation de l'hôtel.

M. GORDON: Dans le nom même de l'hôtel? Pas du tout!

M. KNOWLES: Je veux parler des publications, des en-têtes de lettre et de toute la papeterie.

M. GORDON: Je vous comprends.

M. KNOWLES: Le nom de "Hilton" n'y figurera d'aucune façon?

M. GORDON: Il ne fera pas partie du nom. Le nom de l'hôtel sera le "Queen Elizabeth" ou le "Reine Elizabeth". La direction Hilton ne figurera pas dans le nom. La formule générale que nous employons dans notre publicité est la suivante: Hôtel du National-Canadien sous la direction de Hilton (Canada) Limitée. L'hôtel est la propriété des chemins de fer Nationaux, et ce fait est constamment rappelé chaque fois qu'il en est question dans la publicité.

M. BALCER: La direction Hilton sera-t-elle chargée de l'embauchage et de la direction du personnel de l'hôtel?

M. GORDON: Oh, oui. C'est là une partie des fonctions de la direction.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Essor et Progrès" est-elle approuvée?

M. KNOWLES: Avant de quitter le sujet, voudriez-vous nous dire si les relations ouvrières font partie des fonctions de la direction?

M. GORDON: Oui. Elles font aussi partie des fonctions de l'administration. Celle-ci devra s'occuper, au besoin, de toutes les négociations avec les employés. Elle réglera ces questions avec les unions intéressées.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Essor et progrès" est approuvée.

M. BYRNE: Le National-Canadien a-t-il examiné la possibilité de construire une ligne de chemin de fer pour ouvrir le nord de la province de l'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest jusque dans la région de Pine-Point?

M. GORDON: Vous parlez spécifiquement de Pine-Point, monsieur Byrne?

M. BYRNE: Oui.

L'hon. M. MARLER: Je me demande s'il ne serait pas mieux d'attendre pour discuter ce point que nous en soyons à la rubrique "Nouvelles lignes", à la page 15.

M. BYRNE: Très bien, si vous le désirez.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce sera le moment approprié.

L'hon. M. MARLER: Nous ne voulons pas avoir à discuter la même chose sous deux rubriques différentes.

M. KNOWLES: Toujours sous la rubrique "Essor et progrès", puis-je demander à M. Gordon si le National-Canadien a songé à la proposition qui a été faite d'un monorail? Cela tombe-t-il sous la rubrique "Essor et progrès?"

M. GORDON: Au cours des années passées, nous avons étudié tous ces projets, y compris la question du monorail. Après avoir étudié la question à fond, nous croyons que, dans le domaine où s'exerce l'activité du National-Canadien, il n'y a pas de cas où il y aurait profit à employer le monorail ni de cas où le monorail serait plus avantageux que ce que nous avons déjà.

M. FULTON: Vous vous êtes rendu en Colombie-Britannique, de temps à autre, et vous avez discuté avec les fonctionnaires du *Pacific Great Eastern* et avec le gouvernement de la Colombie-Britannique. Avez-vous étudié spécifiquement l'opportunité de faire passer une ligne au nord-est de Prince-George?

M. GORDON: De faire passer une ligne au nord de Prince-George?

M. FULTON: Au nord-ouest.

M. GORDON: Jusqu'à Trench, voulez-vous dire? Oui, nous avons étudié cette question.

M. FULTON: Et en êtes-vous arrivé à une décision définitive, sur laquelle vous êtes en mesure de faire rapport au Comité?

M. GORDON: Non, parce que le *Pacific Great Eastern* dessert actuellement la région située au nord de Prince-George et que nous ne voyons pas la nécessité d'une ligne qui ferait double emploi avec l'autre.

M. FULTON: Mais le *Pacific Great Eastern* ne passe pas par Trench, n'est-il pas vrai? Il se rend dans la région de la Rivière-la-Paix, n'est-ce pas?

M. GORDON: Mais il se rend aussi dans le nord.

M. FULTON: Au nord et à l'ouest? Je parle de Trench dans les montagnes Rocheuses. Elle serait au nord et à l'ouest de Prince-George, n'est-ce pas, la ligne qu'on étudie relativement à Pine-Point?

M. GORDON: Non, nous n'envisageons rien de tel pour le moment.

M. FULTON: Mais avez-vous songé au projet pour plus tard ou avez-vous pensé à un tracé?

M. GORDON: Un grand nombre d'études ont été faites. Je ne suis pas absolument sûr de comprendre ce que vous voulez dire exactement. Mais je puis vous dire que nous avons étudié la région de temps à autre. Toutefois nous n'avons en vue aucun projet défini à l'heure actuelle.

M. FULTON: Eh bien, je ne veux pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, car c'est là évidemment un problème délicat. Mais je vais plutôt

vous poser une question. Avez-vous étudié le problème et en êtes-vous arrivé à la conclusion que le projet n'est pas avantageux du point de vue du National-Canadien?

M. GORDON: Voici ce que je puis vous dire. Au cours des années, de nombreuses études ont été faites de la région que vous avez mentionnée et nous en sommes toujours arrivés à la conclusion que le trafic ne s'accroîtrait pas suffisamment pour justifier une recommandation de déboursements pour fins d'immobilisations. Tel a été notre point de vue au cours des années passées. Je ne suis pas prêt à dire que c'est là l'opinion générale, mais je puis vous dire qu'une étude a été faite de la région de Pine-Point et que, au cours de cette étude, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont fait un relevé détaillé des potentialités de cette région.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Essor et Progrès" est-elle approuvée?

Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant passer à la rubrique "Dieselisation".

M. CARTER: Au paragraphe 32, je constate que vous avez maintenant achevé la dieselisation des lignes de Terre-Neuve. Quelle est la durée de l'équipement?

M. GORDON: Nous ne le savons pas, parce que nous n'avons jamais employé ces machines assez longtemps pour en connaître la durée. Aux fins de dépréciation seulement, nous avons estimé que la durée d'une diesel est de vingt-cinq ans. C'est l'évaluation qui figure dans la comptabilité, mais nous sommes à réexaminer la question à l'heure actuelle et nous changerons peut-être cette évaluation de temps à autre. Nous ne connaissons jusqu'ici aucun chemin de fer qui a fait l'expérience d'user jusqu'au bout une locomotive diesel.

M. CARTER: Sous la rubrique "Essor et progrès", je désire vous faire remarquer que, comme vous le savez, nous prévoyons que notre population doublera au cours des vingt prochaines années. Nous aurons au moins 800,000 habitants, au lieu des 400,000 que nous avons présentement, et la mise en valeur des ressources qui se fait à l'heure actuelle indiquerait que le gros de l'augmentation de la population se trouvera dans la partie centrale de Terre-Neuve et dans les régions de l'ouest. Si on tient compte de cet accroissement de la population, nous ne pensons pas que la région serait adéquatement desservie par un chemin de fer de gabarit étroit et, de toute façon, par un chemin de fer qui suivrait la route actuelle. Ainsi, sachant que nous effectuons actuellement des dépenses pour mettre à jour et moderniser le réseau actuel, nous nous demandons si nous aurons à attendre vingt ou vingt-cinq ans pour que vous fassiez quelque chose en vue de répondre au besoin.

M. GORDON: Je pense que la meilleure réponse que je puisse donner à votre question c'est de vous demander de lire le paragraphe 70 du rapport.

Un comité spécial formé de hauts fonctionnaires de l'administration centrale et des différentes régions a été chargé d'étudier les aspects techniques des besoins de transport à Terre-Neuve et de dresser des plans à long terme visant à assurer à cette province les services ferroviaires et maritimes que nécessite son développement économique.

M. CARTER: Oui, mais, monsieur Gordon, indépendamment de ce qui est dit dans ce rapport, vous faites des immobilisations de capitaux pour des améliorations à la voie et pour un équipement qui, dites-vous, durera au moins vingt ans.

M. GORDON: Cela ne nous oblige pas nécessairement pour toujours. Vous m'avez demandé quelle est la durée théorique d'une locomotive diesel, mais cela ne veut pas dire que nous devons garder telle ou telle locomotive particulière durant vingt-cinq ans.

M. CARTER: Non.

M. GORDON: Prenez la situation du point de vue purement théorique. Supposons qu'on construirait une voie ferrée de gabarit normal à Terre-Neuve. Si nous faisons ces améliorations, nous vendrons simplement les locomotives de gabarit étroit que nous avons. C'est simple.

M. CARTER: Eh bien, si vous pensez qu'il est simple de s'en débarrasser...

M. GORDON: Oh, oui!

M. CARTER: Elles ne nous resteront pas sur les bras?

M. GORDON: Non.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser sur la rubrique "Dieselisation"?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui, au sujet de vos remarques sur le calcul de la dépréciation des locomotives diesel. Dans le rapport de votre vérificateur, voici ce qui est dit au sujet du retrait de la locomotive à vapeur:

Dans le cas des locomotives à vapeur qui, conformément aux plans actuels, seront remplacées par les locomotives diesel au cours de la prochaine décennie, on prévoit une dépréciation accumulée qui pourrait s'élever jusqu'à 30 millions de dollars.

M. Gordon pourrait-il nous dire si une partie de la dépréciation que vous avez indiquée dans le rapport est destinée à couvrir ces 30 millions de dollars?

M. GORDON: Non. Aucun montant n'a été destiné à cette fin. Il s'agit là d'une question assez vitale à l'heure actuelle. Je puis dire que nous en avons discuté assez à fond cette année et que nous avons appelé l'attention du gouvernement sur ce problème.

Nous avons rappelé ce fait fondamental: au cours des cinq prochaines années, toutes les locomotives à vapeur seront retirées de la circulation et nous n'avons rien prévu, sous forme de dépréciation, pour pourvoir à leur remplacement. Au cours de la discussion, il a été constaté que le statut, sous sa forme actuelle, n'accorde aucune autorité juridique permettant de constituer une réserve spéciale à cette fin. Mais nous ne perdons pas de vue ce problème et, au cours de la présente année, nous aurons d'autres pourparlers avec le gouvernement pour tâcher de trouver ce qui pourrait se faire et pour déterminer s'il y a lieu d'élargir le droit conféré à la compagnie afin que celle-ci puisse tenir compte de la recommandation du vérificateur. Le cas peut nécessiter une modification de la loi. Pour l'instant, je ne le sais pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voulez-vous dire qu'il existe un obstacle permanent qui vous empêche d'établir cette caisse particulière?

M. GORDON: Non. L'obstacle se rapporte uniquement à la subvention.

L'hon. M. MARLER: La difficulté porte uniquement sur l'inscription de la dépréciation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui. En d'autres termes, tout indique qu'il vous faudra, pour résoudre ce problème, une loi qui vous accordera des pouvoirs plus étendus.

M. GORDON: Je ne le sais pas. C'est un point à examiner. D'abord, à la lumière des remarques du vérificateur, il nous faudra calculer quel montant nous voulons recommander pour l'exploitation, et alors le gouvernement aura à

décider s'il existe une autorité juridique à cet égard. La Commission des transports devra ensuite intervenir, car c'est elle qui a établi la formule de dépréciation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien d'années avez-vous dit qu'il s'écoulerait avant que toutes les locomotives à vapeur aient été retirées de la circulation? Avez-vous dit cinq ans?

M. GORDON: J'ai pris ce chiffre au hasard. Je ne sais pas au juste. Je dirais: pas plus de cinq ans; mais ce pourrait être trois ou quatre ans. Cela dépend en partie des conditions économiques et du rythme auquel nous adopterons la dieselisation. Il se peut aussi que cela prenne plus de temps.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela peut prendre au moins de quatre à cinq ans et au plus dix ans?

M. GORDON: Je dirais certainement dix ans au maximum. Je pense que nous pourrions opérer le changement en cinq ans.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Alors cela représenterait une dépense de trois à six millions par année?

M. GORDON: Le coût du remplacement serait de cet ordre, en effet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et si nous adoptions cette mesure, c'est là le montant qui serait déduit cette année?

M. GORDON: C'est exact. Et il serait imputé sur les frais d'exploitation.

M. CARTER: Si mon ami Clarry Gillis était ici, il demanderait, sans doute, qu'on le renseigne sur le progrès de la turbine à gaz.

L'hon. M. MARLER: Il est certain que nous ne pouvons pas étudier la question de la turbine à gaz sous la rubrique "Dieselisation"!

M. CARTER: Eh bien, on en parle ici, au paragraphe 38, quand on dit "...la mise au point d'autres procédés de traction...".

Le PRÉSIDENT: C'est forcer quelque peu le texte. Je crois qu'il y a probablement d'autres rubriques sous lesquelles le sujet pourrait être discuté plus tard. Ne pourrait-il pas être discuté sous la rubrique "Améliorations du service"?

M. CARTER: Très bien, du moment que nous y reviendrons.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien d'employés sont encore affectés à l'entretien des locomotives à vapeur? Je vois que vous en avez 2,724 qui sont affectés aux locomotives diesel. Combien y en a-t-il qui sont affectés aux locomotives à vapeur?

M. GORDON: Je ne crois pas que nous pourrions en établir le nombre de façon précise.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que la plupart de ces employés reçoivent un cours d'initiation?

M. GORDON: Oui. Il en est fait mention expressément au paragraphe 36, au bas de la page 13, où se trouve le nombre précis d'employés inscrits à ces cours.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce sont pour la plupart des mécaniciens de locomotives à vapeur, présentement?

M. GORDON: C'est exact. Nous leur donnons un cours d'initiation, de sorte qu'ils puissent être affectés aux locomotives diesel en quelque partie que ce soit.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'aimerais poser une autre question. C'est à propos du paragraphe 38. Qu'entend-on par diesel hydraulique de manœuvre? En quoi est-elle différente de la diesel électrique.

M. GORDON: Il y a élimination d'une phase. Voyons, nous avons ça ici, je pense. Voici une explication qui est ainsi conçue:

La différence fondamentale entre cette locomotive et celles qui sont généralement employées en Amérique du Nord réside dans la transmission de la force motrice, du moteur aux roues motrices. Au lieu d'une transmission électrique (générateur actionné par un appareil qui fournit l'électricité aux moteurs engrenés sur les roues motrices) on emploie une transmission hydraulique et un engrenage mécanique.

C'est une transmission directe.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avec la diesel hydraulique, la force motrice se rend directement aux roues, de même que dans une automobile, grâce à un dispositif d'embrayage fluide?

M. GORDON: Tout juste.

M. FULTON: En ce qui concerne votre programme de transformation aux diesels, le graphique qui se trouve au bas de la page 16 fait voir l'augmentation, de 1952 à 1956, de tonnes-mille brutes par heure de train de marchandises. J'aimerais savoir dans quelle mesure cette amélioration est attribuable aux avantages de la diesel ou au simple fait de l'augmentation du trafic-marchandises? Si vous faites circuler de plus longs trains parce que vous avez un plus fort volume de transport, vous allez obtenir les mêmes résultats. Quelle est, à votre avis, la principale cause de cette augmentation?

M. GORDON: Ceci est un étalon de la productivité du chemin de fer. Tout ce que nous entreprenons est en réalité mesuré en fonction de la productivité et tout ce que nous faisons s'y rattache. Vous devez tenir compte que la diesel est un appareil moteur plus efficace; vous devez tenir compte aussi de tout ce que nous dépensons pour améliorer la voie et aussi nos procédés d'entretien. Toute la question de l'appréciation administrative est mise en cause dans la réponse à la question que vous avez posée.

M. FULTON: La raison pour laquelle je donne cette forme à la question, c'est qu'au paragraphe 38 vous déclarez: "...on n'en suit pas moins de près la mise au point d'autres procédés de traction, afin de pouvoir profiter des améliorations technologiques à mesure qu'elles deviennent disponibles."

M. GORDON: en effet.

M. FULTON: Dans quelle mesure l'amélioration est-elle attribuable à l'efficacité de la diesel, ou à l'augmentation du trafic?

M. GORDON: Je ne crois pas que vous puissiez prendre 100 p. 100. Si vous commencez par prendre 100 p. 100 de la productivité accrue, quel est le pourcentage qui est attribuable à l'efficacité de la locomotive diesel? Je dois dire que je ne puis répondre, parce qu'il y a trop d'autres facteurs qui entrent en jeu. L'introduction des locomotives diesel, par exemple, nous a forcé à améliorer ou à changer nos voies de dépassement; nous avons dû réaménager les voies de nos cours; nous avons dû changer nos procédés d'entretien, et le reste. Et tout cela se traduit par un état de choses qu'il est impossible, je pense, d'analyser et d'attribuer en pourcentage à l'action des diesels. Il y a encore d'autres éléments. Nous avons amélioré les signaux, par exemple, encore que ce ne soit pas forcément à cause des diesels. Nous avons amélioré les signaux et divers autres dispositifs de fonctionnement. Tous nos travaux destinés à améliorer les facilités de manutention de nos terminus et tout ce qui s'y rattache entrent aussi en ligne de compte, en ce qui concerne l'accroissement d'efficacité.

M. FULTON: Puisqu'il y a eu pas mal de difficulté autour de ce programme de transformation aux diesels, je pourrais peut-être avoir le renseignement d'une autre façon.

M. GORDON: De quelle nature, ces difficultés?

M. FULTON: Je songe aux discussions qui se sont déroulées au sein du Comité sur la question de savoir si nous avons raison de passer totalement aux diesels. Pensez-vous que vous pourriez avoir obtenu ce résultat sans cela?

M. GORDON: Je dois répondre non. Compte tenu de ce que nous avons dépensé à l'heure actuelle, nous estimons que les économies réalisées depuis l'introduction de la diesel en 1951 sont de l'ordre de 80 millions. C'est un chiffre exagéré, parce qu'il comprend de fortes économies qui ont accompagné la première partie de notre programme de transformation. Nous en sommes à un point où le rendement serait moindre à l'égard des nouveaux appareils. C'est encore une opération profitable. Néanmoins, ce n'est pas aussi accentué en ce qui concerne ce qui reste à faire.

M. FULTON: Je ne veux pas aborder le terrain de la vérification. Mais, étant données ces économies, le problème serait-il aussi sérieux si vous n'aviez pas à affecter d'aussi fortes sommes à la dépréciation à cause du retrait des locomotives à vapeur?

M. GORDON: C'est purement une question d'à-propos et du montant d'immobilisation que nous estimons devoir garder dans nos livres, une fois que les biens en cause ne sont plus en usage. Après tout, c'est la raison d'être de la dépréciation.

M. BYRNE: Avez-vous vendu quelques-unes des locomotives à vapeur qui ne sont plus en service? ?

M. GORDON: Si nous en avons vendu? En avons-nous vendu à l'Inde? Non, je ne crois pas. Il n'y a guère de marché.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Conservez-vous de ces locomotives à vapeur, pour un cas d'urgence?

M. GORDON: Nous en avons gardé un certain nombre à cette fin, mais éventuellement nous les laisserons aller.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous ne les garderez pas pendant quelque temps en cas de besoins urgents?

M. GORDON: Nous finirons par arriver à un moment où nous n'aurons plus les installations nécessaires pour l'entretien des locomotives à vapeur, une fois que nous aurons abandonné nos rotondes, lorsqu'il n'y aura plus lieu de les garder. Il peut arriver aussi un moment où nous n'aurons plus de mécaniciens connaissant les locomotives à vapeur.

L'hon. M. MARLER: C'est comme pour les chevaux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A quel taux dépréciez-vous les locomotives diesel? A raison d'une durée de 25 ans?

M. GORDON: Selon une formule de dépréciation fondée strictement sur la durée, qui nous est fournie par la Commission des transports du Canada. Nous attribuons une durée de 25 ans aux diesels.

Le PRÉSIDENT: En avons-nous fini avec le chapitre "Dieselisation"?

M. KNIGHT: Y a-t-il une augmentation sensible des frais de réparations et d'entretien des diesels, ou se conservent-elles bien dans leur état primitif?

M. GORDON: Les besoins de réparations iront en augmentant à mesure que les locomotives vieilliront, ainsi que je l'expose au paragraphe 35 du rapport annuel.

Le PRÉSIDENT: Passons au "Matériel roulant".

M. CARTER: Au sujet de ces nouveaux wagons pour bois à pâte dont vous parlez, songez-vous à en mettre en service à Terre-Neuve?

M. GORDON: Non, pas pour le moment. Ce wagon est encore au stade expérimental. Nous en avons construit juste assez pour en faire l'essai et

nous rendre compte s'ils seront en demande. A notre avis, nous ne pouvons être justifiés de prendre cette initiative que si les fabricants de pâtes et papier sont disposés à payer le supplément, qui témoignera de l'utilité de ces wagons.

M. BALCER: Prévoyez-vous que ce supplément sera compensé par les économies que l'expéditeur réalisera dans le transport du bois à pâte? Je me suis laissé dire que certains fabricants de papier estimaient qu'aux États-Unis on transportait le bois à pâte à meilleur compte par camion que par chemin de fer.

M. GORDON: La rumeur est venue jusqu'à nous et nous avons fait enquête. Nous avons examiné la question avec les fabricants de pâtes et papier. Mais il nous faut étudier des cas d'espèces. Parfois il se présente des situations telles qu'un pareil énoncé n'est pas fondé, à cause de la différence de conditions aux États-Unis par rapport au Canada. D'autre part, il y a des conditions propres au Canada, de sorte que cette affirmation n'est pas d'une justesse absolue. Néanmoins, nous construisons un wagon qui va accroître sensiblement le transport du bois à pâte et en réduire le coût.

Si vous jetez un coup d'œil sur la vignette qui représente le wagon, vous verrez en quoi consiste l'innovation et comment le wagon va fonctionner. La charge sera accrue, tandis que le chargement et le déchargement se feront plus rapidement qu'à l'heure actuelle.

M. BALCER: Combien de cordes de bois à pâte pouvez-vous transporter dans un wagon de ce genre? Avez-vous une idée?

M. GORDON: Oui, bien sûr, mais je ne pourrais donner un chiffre précis. Nous prévoyons que le nouveau wagon transportera 70 p. 100 plus de bois à pâte que le wagon plate-forme ordinaire.

M. BALCER: Où faites-vous circuler ces wagons, à l'heure actuelle?

M. GORDON: Ils ne sont pas encore en service: nous en avons seulement fait l'essai. Il y en a un qui sert à la démonstration pratique de l'idée. C'est chose faite à l'heure actuelle. Nous avons réussi à convaincre les fabricants de pâtes et papier, qui sont assez enthousiastes de l'innovation. Si nous en venons à un arrangement avec ces compagnies, nous avons un contrat par lequel nous participons aux économies. Nous ne fournirons pas le wagon si elles sont pour en tirer tous les avantages.

M. BALCER: N'avez-vous qu'un seul wagon à l'heure actuelle?

M. GORDON: En effet, et nous n'en construirons pas d'autres tant que nous ne sommes pas convaincus qu'il existe une demande qui nous procurera un bénéfice raisonnable sur notre mise de fonds.

M. FULTON: Les wagons à double pont ont-ils été en service assez longtemps pour pouvoir déterminer les résultats? Y a-t-il eu accroissement du trafic ou quoi que ce soit du genre?

M. GORDON: Ils ont été en circulation assez longtemps pour nous convaincre qu'il existe une demande suffisante pour nous autoriser à les mettre en service. Nous recevons des demandes de renseignements à leur sujet.

M. BYRNE: La rampe fait partie du wagon?

M. GORDON: Oui. Il y a une vignette en regard de la page 15.

M. FULTON: Se prêtent-ils à la fois au transport à courte et à longue distance?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Dans quelle région seront-ils le plus achalandés, pensez-vous?

M. GORDON: Un bon exemple serait l'Ouest du Canada.

M. FULTON: Vous ne prévoyez pas attirer un volume substantiel de trafic?

M. GORDON: Oui. Nous allons avoir le trafic, croyons-nous, et nous cherchons aussi à nous procurer du transport pour le voyage de retour. Ce sera particulièrement avantageux si nous pouvons nous rendre dans l'Ouest canadien et en revenir avec un chargement de bois d'œuvre. Le problème à l'égard de presque tous les wagons spéciaux consiste en ce que c'est une affaire à sens unique: il n'y a pas de chargement pour le retour.

M. BALCER: La rampe qu'on voit est fixée au wagon?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Pouvez-vous charger du bois d'œuvre sur un tel wagon?

M. GORDON: Je le crois. Qu'en pensez-vous, monsieur Dingle.

M. DINGLE: C'est difficile à dire. Il y a deux ponts d'acier. Si nous pouvons avoir une charge solide, oui. Il pourrait servir pour les instruments aratoires, bien sûr, mais je ne mets pas trop d'espoir dans le transport du bois d'œuvre, pour le moment.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Envisagez-vous d'étendre à d'autres lignes le service porte-remorques, que vous avez entre Toronto et Montréal?

M. GORDON: Oui. Nous aurons recours au service porte-remorques en tout endroit où nous estimerons qu'il y a assez de transport pour le justifier. Il faut que la population de la région soit assez dense. Il s'agit d'un wagon plate-forme ordinaire, muni d'attaches pour les remorques; le chargement n'est pas trop compliqué.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Les entreprises de camionnage en parlent au sujet de la combinaison des deux modes de transport: camion et chemin de fer.

M. GORDON: C'est un sujet d'actualité.

M. FOLLWELL: Je lisais dernièrement que les chemins de fer américains avaient étendu, apparemment avec profit, le service porte-remorques au bénéfice des camionneurs. Le National-Canadien envisage-t-il transporter prochainement des remorques autres que les siennes?

M. GORDON: C'est l'une des controverses de l'heure dans les milieux ferroviaires. Dans certaines parties des États-Unis, les conditions particulières sont telles qu'on en vient à la conclusion que vous avez mentionnée, mais il n'en est pas ainsi dans d'autres endroits. Les chemins des États-Unis diffèrent violemment d'opinion quant à la sagesse de cette pratique. Quant à nous, nous sommes plus ou moins indécis à l'égard des avantages et des inconvénients. C'est une question d'actualité. Je n'aimerais pas prendre parti ni dans un sens ni dans l'autre. Cela dépendra beaucoup du volume du trafic.

M. FULTON: L'an dernier, je pense, vous nous avez donné à entendre que vous n'y songiez pas. Faut-il voir un revirement d'opinion.

M. GORDON: Je ne crois pas, à l'égard de tout facteur relatif au transport, qu'on puisse dire qu'un cas d'espèce va demeurer toujours le même. Nous nous tenons à la page.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle est l'augmentation nette des frais du trafic-marchandises au cours des cinq dernières années? Vous avez mentionné que votre programme de modernisation comportait 23,684 nouveaux wagons.

M. GORDON: A l'égard du matériel?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. GORDON: L'augmentation nette en cinq ans?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. GORDON: Il nous faudra nous renseigner.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce dans la même proportion que celle que nous avons ici?

M. GORDON: Non, ça peut varier d'une année à l'autre, selon le volume du trafic. Je pourrai en dire plus lorsque nous aborderons l'étude du budget.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): On voit qu'à la page 36 vous donnez à entendre que vous pouvez continuer avec le service des voyageurs sans nouveau matériel ou très peu.

M. GORDON: En effet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce cela que vous envisagez pour l'avenir: quoi qu'il advienne, ce sera du domaine de la transformation ou de la modernisation? Avez-vous commandé du nouveau matériel pour le service des voyageurs?

M. GORDON: Non, pas du genre de celui que vous avez à l'esprit, je pense. Il y a des wagons à bagages et à messageries qui sont commandés, au nombre de 72 à la fin de 1956, comme vous pouvez le voir au tableau.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est un bon indice de la tendance: vous n'avez pas de grands besoins de nouveau matériel.

M. GORDON: De fait, jusqu'à il y a deux ou trois ans, nous n'avions pas acheté de nouvelles voitures ordinaires pour voyageurs depuis une vingtaine d'années. Puis, nous nous en sommes procuré pour une valeur de 55 millions, du fait de la modernisation. Nous n'avons pas de besoins immédiats à cet égard.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser au sujet de "La voie"?
A propos de "Nouvelles lignes"?

M. BYRNE: Avez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet?

M. GORDON: Le Pacifique et nous-mêmes, à cause de notre intérêt commun dans la N.A.R. (le chemin de fer du nord de l'Alberta), sommes actuellement à mettre au point une étude sur l'à-propos de construire une ligne vers Pine-Point. Aux dernières nouvelles, le coût de construction serait de l'ordre de 75 millions. Le rapport est déjà vieux d'un an, et nous sommes à le mettre à jour.

M. BYRNE: Rien à propos de Grimshaw?

M. GORDON: C'est un autre projet. Au cours des prochains mois nous étudierons à nouveau l'utilité ou l'opportunité de cette entreprise.

M. KNOWLES: Quelles sont les dispositions prises à l'égard de la construction de l'embranchement de 32 milles de Sipiwesk, sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson, vers le lac Moak?

M. GORDON: Le fait est qu'on a été bien pressé de construire cette ligne. Nous leur avons fait comprendre que, pour nous engager dans la construction de cette voie, il nous fallait l'autorisation du Parlement. A cause de leur impatience, nous en sommes venus à une entente, dont voici les grandes lignes: nous avons dit à l'*International Nickel Company* de "construire avec vos propres deniers, sous notre surveillance, et que nous conviendrions, au fur et à mesure, de la valeur de ce qui sera construit sous notre direction, et qu'entre-temps nous chercherions à obtenir l'autorisation du Parlement". Nous avons présenté le gouvernement pour savoir s'il prendrait à son compte le texte législatif. Éventuellement, la loi nous autorisera à racheter la ligne de l'*International Nickel Company*.

Le PRÉSIDENT: Passons au chapitre "Signaux".

M. FULTON: Je tiens à dire combien je suis heureux de voir que tous les signaux de bloc automatique sont maintenant en place entre Jasper et Hope. J'imagine que les divisionnaires de cette région seront aussi heureux de l'apprendre. Vous nous avez déjà dit, je crois, que ce n'est pas la solution idéale au problème de se prémunir contre les éboulis soudains, mais c'est un

grand pas vers la solution. Vous nous avez déjà dit que ce n'était pas, à votre avis, la solution complète de tous les problèmes de signalisation du chemin de fer. Je songe en particulier à votre déposition de l'an dernier (page 112, fascicule 2 du compte rendu), lorsque vous disiez: "A mon avis, la véritable solution au problème des signaux est le réseau de contrôle centralisé du trafic et cette mesure (les signaux de bloc automatique) est un pas dans cette voie." Vous ajoutiez: "La question est étudiée avec soin à l'heure actuelle." Et vous poursuiviez: "Je ne veux pas autoriser de gros déboursements avant que nous ayons un programme de signalisation bien ordonné, parce que ce n'est pas une bonne pratique de procéder par petits bouts, comme nous l'avons constaté par l'expérience." Or vous dites que vous avez achevé vos études?

M. GORDON: En effet.

M. FULTON: ...une étude complète qui a justifié, motivé l'application sur une haute échelle du système de bloc automatique de signalisation. Et vous parliez d'une forte dépense en immobilisations. Pouvez-vous nous faire un rapport plus complet de vos plans à cet égard, et de ce qu'en sera le coût?

M. GORDON: Nous avons achevé l'étude de tout le réseau de signalisation. Chaque année, dans le budget soumis à l'examen du Comité, nous indiquerons le nombre de milles que nous envisageons pour l'année à venir. Le présent budget a un poste relatif au système de bloc automatique de signalisation. Pour le moment le projet ne vise que les voies principales, et l'installation du réseau de signalisation à l'égard de celles-ci seulement représente une dépense en immobilisations de l'ordre de 40 millions.

M. FULTON: Avez-vous une idée du nombre d'années que vous allez mettre à exécuter tout le travail?

M. GORDON: Cela peut varier. J'imagine que cela prendra une dizaine d'années. Cela dépendra de la main-d'œuvre experte et du matériel dont nous disposerons. Nous souffrons d'une pénurie à l'égard des deux. Nous espérons que, lorsque nous ferons part de ce programme aux manufacturiers de signaux, ils mettront au point les techniques et les fournitures requises.

M. FULTON: N'est-ce pas l'objectif principal de la compagnie, en appliquant ce réseau de signalisation, de réduire les frais de fonctionnement, ou est-ce simplement pour une plus grande sécurité?

M. GORDON: Les deux.

M. FULTON: Les deux objectifs seront atteints?

M. GORDON: En effet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Une plus grande utilité aussi?

M. GORDON: Bien sûr.

M. FULTON: L'an dernier, j'ai cherché à poser une question. Peut-être avez-vous pensé que c'était une affirmation, parce qu'il n'y a pas eu de réponse. C'est toujours au même endroit du compte rendu et c'est au sujet de l'état de préparation du système de contrôle centralisé du trafic. J'avais demandé:

En fait, vous avez actuellement quatre divisions qui sont desservies par des systèmes de signaux à bloc automatique et ces systèmes sont tous prêts à faire partie de votre système de contrôle centralisé du trafic.

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Il n'y a eu ni commentaire ni réponse. Je posais une question, je pense. Est-ce que c'était exact?

M. GORDON: Non, pas quatre divisions.

M. FULTON: C'était l'an dernier. Ce à quoi je veux en venir maintenant est ceci: ce matériel de signalisation à bloc automatique va-t-il devenir partie intégrante de votre système de contrôle centralisé du trafic?

M. GORDON: Il pourrait s'intégrer, de sorte qu'il y aurait récupération de fortes sommes en ce qui concerne la signalisation à bloc automatique déjà installée. Mais si nous établissions un système de contrôle centralisé du trafic, en partant de rien, il ne serait pas entièrement à bloc automatique.

M. FULTON: Donc, en ce qui concerne vos plans, qui ne sont pas tous achevés, à ce que je comprends, est-ce exact que vous n'installez plus de matériel de signalisation à bloc automatique, parce que vous commenceriez...

M. GORDON: Telle est la situation présentement. Nous n'installerons plus de matériel de signalisation à bloc automatique.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, faut-il entendre qu'il s'ensuivra naturellement, en plusieurs endroits, la disparition de la voie double? Je vois qu'il est question d'enlever quarante milles entre deux points du Michigan.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela veut-il dire la disparition éventuelle de la voie double de Montréal jusqu'à Chicago?

M. GORDON: Non, cela dépendra de l'orientation du transport. C'est variable. Dans le cas mentionné ici, notre étude a révélé qu'avec le contrôle centralisé du trafic et le genre de transport que nous faisons à cet endroit, nous pouvons très bien le faire avec efficacité sur une voie simple. Mais nous devons tenir compte, en détruisant une voie double, de la répercussion générale, et non pas seulement les économies que représente la récupération du matériel. Il n'est pas question d'abandonner en entier la voie double: je ne vois guère comment nous pourrions le faire entre Toronto et Montréal.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): D'une façon générale, vous obtenez de meilleurs résultats avec une voie double.

M. GORDON: En certains endroits, bien sûr. C'est pourquoi nous trouverions plus avantageux d'installer plus rapidement les appareils de commande centralisée du trafic le long des voies simples.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

Je connais vos vues sur les services de banlieue, mais par le contrôle centralisé du trafic pourriez-vous faire un usage plus intense de vos facilités dans une région comme Toronto, par exemple? N'avez-vous pas déclaré l'an dernier que vos installations de terminus étaient telles qu'elles ne suffisaient pas pour le fort trafic de banlieue, à l'entrée et à la sortie de la gare Union?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce genre de commande va-t-il accroître l'utilisation de ces facilités?

M. GORDON: C'est exact, mais il y a...

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je sais, il y a quantité de facteurs économiques.

M. GORDON: Mais il y a aussi un embouteillage en ce qui concerne le mouvement des trains, et cela dépend du terminus. Le contrôle centralisé du trafic n'apportera guère d'amélioration en ce qui concerne la congestion du terminus.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous entrerons et sortirons avec plus de facilité?

M. GORDON: De fait, il se peut qu'il entre un plus grand nombre de trains, ce qui accroîtra d'autant la congestion du terminus. Le plan du terminus doit être en relation étroite avec le contrôle centralisé du trafic.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Alors, vous pourriez entrevoir, pourvu qu'on tienne compte des facteurs économiques, que nos facilités d'approche des très grandes villes pourraient recevoir un trafic plus intense, mais nous aurons peut-être à aménager d'autres installations de dépôt?

M. GORDON: Ce peut être le cas. D'ailleurs, au paragraphe 57, vous voyez que je fais mention de plusieurs agrandissements importants pour obvier à la congestion.

M. FULTON: Une autre question à ce sujet: à l'égard du Pacifique, au Canada, et des principaux chemins de fer, aux États-Unis, comment soutenez-vous la comparaison sous le rapport du contrôle centralisé du trafic?

M. GORDON: Le Pacifique n'a pas une seule installation de commande centralisée, mais ils ont beaucoup plus d'appareils automatiques que nous. Je crois avoir un chiffre à ce sujet. D'après la statistique que j'ai en main, le P.-C. aurait la signalisation dans 3,039 milles de territoire, tandis que nous avons en tout 2,223 milles. Dans notre cas, cela englobe toutes les formes de signalisation automatique, y compris le contrôle centralisé du trafic.

M. FULTON: Quelle est la situation en ce qui concerne les principaux chemins de fer des États-Unis?

M. GORDON: Excusez-moi. Je n'aime guère donner des chiffres relativement au Pacifique, mais je veux bien préciser que ceux que je viens de citer sont extraits du rapport de 1955. Je ne sais pas ce que montre le rapport de 1956.

M. FULTON: En général, quelle est la situation des principales lignes ferroviaires des États-Unis? En font-elles un grand usage?

M. GORDON: Bien sûr; d'une façon générale, les chemins de fer de première classe des États-Unis font un plus grand usage que nous de la signalisation automatique. Le mouvement des trains est plus intense et ils y sont naturellement amenés.

M. FULTON: Faut-il entendre que la majeure partie a le contrôle centralisé du trafic?

M. GORDON: Ici encore il faut distinguer. A vrai dire, ils ont les deux. Il y a une statistique là-dessus, mais je me demande si j'ai ce renseignement dans le moment. Voici: apparemment, les chemins de fer américains de première classe ont 378,896 milles de voie, dont 111,745 milles ont des signaux à bloc automatique et 26,038 milles d'autres appareils de commande pour la circulation des trains. Il y a contrôle centralisé du trafic sur 28,428 milles, et sur 29,545 milles, ce qu'on appelle une signalisation à bloc non automatique. Ici encore, ce sont les chiffres de 1955.

M. FULTON: La proportion du contrôle centralisé du trafic est en réalité bien peu élevée?

M. GORDON: En effet.

M. FULTON: Quel est le coût d'installation, comparativement: contrôle centralisé du trafic et signalisation à bloc automatique?

M. GORDON: Il fut un temps où l'un était beaucoup plus élevé, mais en ces derniers temps ça revient pas mal au même. Ces chemins de fer avaient l'avantage sur nous, avec ce matériel de signalisation à bloc automatique, qui était alors au niveau des derniers progrès. Nous sommes en retard, mais nous aurons l'avantage de posséder un réseau de signalisation bien plus moderne.

L'hon. M. MARLER: Monsieur Gordon, cette question de préférence entre la signalisation à bloc automatique et le contrôle centralisé du trafic ne dépendrait-elle pas, dans une grande mesure, de l'étendue des voies doubles?

M. GORDON: C'est juste. En résumé, l'avantage le plus immédiat, tant au point de vue du coût de fonctionnement que de la sécurité, se trouve être dans le domaine des voies simples. En somme, le contrôle centralisé du trafic donne à la voie simple la souplesse de la voie double.

M. FULTON: Bien, il n'y a pas différence de coût sensible entre les deux modes.

M. GORDON: Nous sommes nettement d'avis que le contrôle centralisé du trafic est un mode bien supérieur et plus efficace.

L'hon. M. MARLER: Le point que je voulais voir établi par M. Gordon est celui-ci: en comparant les deux chemins de fer il faut tenir compte de leur situation respective à l'égard de l'intensité du trafic et du genre de trafic.

M. GORDON: En effet. A mon avis, cependant, on peut dire que le P.-C. est aujourd'hui dans une meilleure situation que nous en ce qui concerne la signalisation automatique.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout à propos du chapitre "Signaux"?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les progrès du contrôle centralisé du trafic n'ont pas été tels, je présume, que vous soyez amenés à entamer des pourparlers avec les municipalités à l'égard des services de banlieue?

M. GORDON: Non, et je ne crois pas que le contrôle centralisé du trafic puisse aider beaucoup à la solution des problèmes posés par la circulation de banlieue. Je ne le crois vraiment pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourtant, monsieur Gordon, étant donné les dispositions prises par la C.C.T. et vu que les lignes aériennes vont sans doute vous enlever une bonne partie de vos transports de voyageurs, il y aura, à la longue, toute raison d'établir des services d'abonnés si vous pouvez en régler l'économie du moins en partie.

M. GORDON: Mais non. Du point de vue de l'économie un problème fondamental se pose par rapport aux services d'abonnés du fait que c'est un service d'heure de pointe. Les gens s'en servent en bloc pendant une heure ou une heure et demie le matin et, peut-être, le soir, et le restant de la journée le matériel reste à ne rien faire de même que l'équipe. Nous ne pouvons même pas disposer entièrement des équipes. Même si l'on augmentait le nombre de trains qui effectuent ce service je doute fort que cela remédierait à la situation. Dans certains cas cela ne fait qu'ajouter à l'encombrement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Par conséquent c'est tout bonnement une question de population?

M. GORDON: Comme je l'ai dit hier, et je le répète sans hésiter, les chemins de fer n'ont pas été faits pour transporter des voyageurs entre des endroits rapprochés. Nos aménagements ne sont pas faits pour cela; ce genre d'affaires ne nous convient pas et nous ne devrions pas nous en occuper. Les chemins de fer sont faits pour le transport à longue distance de gros chargements, et si nous nous occupons de petits parcours de cinq, de six, de dix ou de quinze milles il nous est absolument impossible de gagner de l'argent. Les chemins de fer n'ont pas été construits pour cela.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la rubrique "Signaux" est approuvée?

Assentiment.

Et la rubrique "Gares de triage et termini"? Est-elle également approuvée?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous pu régler la question de l'emplacement des gares de triage, ou en tout cas celle que vous discutiez à Oakville, monsieur Gordon? Avez-vous réglé les choses de manière satisfaisante avec les gens de la région?

M. GORDON: Oui, l'affaire a été réglée et, pour autant que je sache, à la satisfaction de tous. C'est d'ailleurs le seul événement miraculeux, ou presque, que j'aie à vous annoncer.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Gares de triage et termini" est donc approuvée?

Assentiment.

Est-ce que la rubrique "Travaux d'aménagement du terminus de Montréal" est approuvée?

Assentiment.

Est-ce que la rubrique "Hôtels" est approuvée?

Assentiment.

Est-ce que la rubrique "Communications" est approuvée?

M. CARTER: Je tiens à exprimer nos remerciements à M. White, qui fait partie de la direction de la compagnie des télégraphes du National-Canadien, pour la collaboration qu'il nous a apportée. Il n'a pas pu accéder à toutes nos demandes mais il nous a écoutés avec sympathie et j'estime que ceci devrait être consigné au compte rendu.

Maintenant, on est en train de remplacer les instruments du système Morse par ceux de la télégraphie dans beaucoup de bureaux et ce changement nous inquiète un peu. J'espère que vous n'irez pas trop vite et que vous tiendrez compte du fait que le personnel, dont la situation n'est pas la même que dans d'autres parties du Canada, ressentira les effets de ce changement.

M. GORDON: Avec ce problème-là, évidemment, nous sommes aux prises d'un bout à l'autre du Canada. On se sert de moins en moins du système Morse et les jeunes gens ne s'intéressent pas à ce métier. Nous devons donc prévoir qu'il n'y aura pas de remplaçants pour ceux qui font actuellement ce travail. On ne peut pas former des jeunes parce qu'ils ne veulent pas apprendre le système Morse. Ils ne veulent pas apprendre cette méthode démodée du message par tic-tac! Par conséquent ce système va disparaître inévitablement, et ce n'est pas parce que nous aurons réussi à le maintenir en dépit de l'âge du dernier employé, pour ainsi dire, que nous pourrions prétendre que nous avons fait des progrès.

M. CARTER: A Terre-Neuve, évidemment, les conditions sont bien autres que sur le continent.

M. GORDON: Je crois comprendre ce que vous voulez dire.

M. CARTER: Je ne veux pas insister, mais cela est vrai pour les communications et pour d'autres phases de votre exploitation.

M. GORDON: Allons, monsieur Carter, soyons francs. Cela ne peut pas jouer dans les deux sens. Vous allez exiger que je fournisse des moyens de communication modernes, ou bien me permettre de m'arranger avec le matériel dont je dispose. Le système Morse est un service démodé mais si c'est celui que vous choisissez ne vous plaignez pas que les services de communication que nous fournissons ne sont pas modernes, car il n'y a pas moyen d'avoir les deux.

M. CARTER: Non mais tout de même, quand vous dites que vous modernisez vos services, ce n'est pas nécessairement parce que vous adoptez le système de télégraphie sans fil que vous améliorez les services de télégraphie Morse aux endroits où vous vous en êtes servis jusqu'à présent. Je pense, toutefois, que cela vous a permis d'inaugurer des services entre certains points à bien meilleur compte que vous n'auriez pu le faire autrement.

M. GORDON: Certainement; en outre nous avons pu étendre notre service et desservir des endroits que, du point de vue économique, tout autre système nous aurait interdit d'atteindre.

M. CARTER: Mais je ne vois pas comment vous pourriez vous passer entièrement des opérateurs de Morse.

M. GORDON: A partir de maintenant?

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Non, bien sûr, mais le moment viendra où il faudra les remplacer. A vrai dire ils sont en train de s'éliminer par eux-mêmes du fait que personne n'apprend le métier de télégraphiste Morse dans le but de les remplacer.

M. CARTER: Oui, mais je crois qu'en ce qui concerne Terre-Neuve il y a d'autres raisons; à vrai dire on ne devrait pas manquer de télégraphistes Morse à Terre-Neuve. S'il y a pénurie c'est uniquement parce que des changements se sont produits dans le service depuis l'Union.

L'hon. M. MARLER: Est-ce que vous conseillerez à un de vos amis de se faire une carrière dans la télégraphie Morse?

M. CARTER: Oui, s'il peut gagner sa vie de cette façon.

M. GORDON: Et où gagnerait-il sa vie? Voudriez-vous le condamner à exercer le même métier au même endroit toute sa vie? S'il se trouve à Terre-Neuve ce serait le cas car c'est le seul endroit où nous pourrions l'employer. Il n'y a aucun autre endroit au Canada où nous pourrions utiliser ses services.

M. CARTER: Il y a bien des gens qui, par suite de leur état physique, ne peuvent faire qu'un travail de ce genre-là. Il y a des estropiés ou des gens qui sont nés avec un défaut physique qui pourraient gagner leur vie en faisant ce genre de travail mais qui ne pourraient pas travailler comme déchargeurs.

M. GORDON: Il me semble pourtant qu'on pourrait leur trouver un travail courant où les conditions seraient celles qu'on trouve partout plutôt que de s'en servir pour perpétuer un système démodé.

M. CARTER: Je ne vous demande pas de perpétuer un système démodé mais de procéder doucement afin que les gens qui occupent ces postes ne souffrent pas trop des changements qui s'opèrent.

M. GORDON: Je puis vous assurer que nous n'avons pas délibérément activé notre programme pour que ces hommes se trouvent sans emploi mais, comme je viens de le dire, si nous voulons faire des progrès et moderniser les moyens de communication à Terre-Neuve et ailleurs, nous devons établir nos plans intelligemment.

M. CARTER: Évidemment, mais je pense surtout à l'homme qui remplit cette fonction depuis 20 ans, mettons. Il s'est habitué à la petite colonie où il se trouve, il y a pris racine et voilà que vous lui enlevez son appareil Morse; vous le remplacez par un téléphone, son revenu baisse proportionnellement et il ne gagne plus aussi bien sa vie.

L'hon. M. MARLER: Mais est-ce que les gens ne bénéficient pas ainsi d'un meilleur service?

M. CARTER: Non, pas nécessairement. Je ne crois pas que les gens trouvent que le service s'améliore.

L'hon. M. MARLER: Mais n'est-il pas plus commode de téléphoner que d'envoyer des messages par le système Morse?

M. CARTER: Eh bien, voyez-vous, ces appareils ressemblent un peu aux téléphones portatifs qui fonctionnent au moyen d'un accumulateur. Le technicien installe l'appareil et s'en retourne à St-Jean. Deux heures plus tard l'appareil est en panne, il n'y a personne sur les lieux pour le réparer et nous devons attendre deux ou trois semaines avant que l'homme revienne. Par conséquent on ne peut pas dire, dans l'ensemble, que le service est amélioré.

M. GORDON: Ce que vous citez là n'est pas un fait.

M. CARTER: Oh que si!

M. GORDON: Ça ne l'est certainement pas si l'on considère toutes les installations que nous avons faites. Tout le monde sait qu'avec des appareils mécaniques il y a de temps en temps des ennuis, mais dire que cela se produit souvent à Terre-Neuve, je ne suis pas d'accord. Au contraire, vous bénéficiez maintenant d'un service bien plus étendu et bien meilleur qu'avant l'Union. Si ce n'est pas le cas, alors nous aurions dépensé des milliers de dollars pour rien, ce dont je doute fort!

M. CARTER: Non, sûrement pas. Vous avez fait de vaillants efforts mais l'appareil dont vous vous êtes servis pour améliorer le service a des défauts d'ordre mécanique qui parfois l'empêchent de fonctionner.

M. GORDON: Naturellement. Tout appareil mécanique peut mal fonctionner par moments. Je suis persuadé que les opérateurs d'appareils Morse ont parfois mal fait leur travail et qu'avant l'Union on s'est également plaint du service.

M. CARTER: Le nouveau système présente un autre sérieux inconvénient: n'importe qui peut capter les messages. Un message envoyé par télégraphie sans fil n'est pas à l'abri des indiscretions, les gens n'ont qu'à tourner le bouton de leur radio pour l'entendre.

M. GORDON: Oui, c'est juste. C'est d'ailleurs pour tâcher de résoudre ce genre de problème que nous nous sommes arrangés pour que M. White s'entretienne avec les députés de Terre-Neuve. Nous vous avions avertis qu'en installant ce nouveau système on serait aux prises avec des difficultés. En ce moment nous essayons de trouver le moyen de brouiller les messages transmis par ondes. Tout cela fait partie de l'évolution du système. Paris n'a pas été bâti en un jour et, de même, on ne peut pas remettre tout à neuf en Terre-Neuve dans l'espace de trois années.

M. CARTER: Je n'avais pas l'intention de me plaindre. Comme je l'ai dit, nous apprécions la collaboration que M. White nous a apportée et nous lui en savons gré. Nous apprécions également à leur juste valeur les efforts que la compagnie des télégraphes du National-Canadien a faits pour améliorer le service. Toutefois, par suite du changement qui s'est produit, les employés qui ont accumulé un bon nombre d'années de service avant l'Union, et depuis lors, voient baisser leur revenu à tel point qu'il devient inférieur au minimum vital à cause de circonstances indépendantes de leur volonté.

M. GORDON: Pourtant il ne serait ni charitable ni juste de ma part d'encourager les hommes qui ont rempli la fonction d'opérateur Morse à croire qu'ils auront un emploi pour le restant de leurs jours parce qu'on maintiendra le système actuel. Ce ne serait pas juste. Ces hommes doivent faire face aux réalités et se rendre compte qu'ils font un travail qui est appelé à disparaître, qu'il n'y en a plus pour longtemps et qu'ils doivent commencer à se préparer pour un autre genre d'emploi.

M. CARTER: Ce n'est guère possible pour des hommes qui ont de 40 à 60 ans.

M. GORDON: Et pour nous il n'est guère possible de garder des ouvriers qui font un travail qui disparaît petit à petit.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Communications" est approuvée.
"Améliorations du service".

M. FULTON: Il a été question hier des autorails. Vous nous avez dit l'an passé que quatorze projets étaient à l'étude. Et voilà maintenant que nous nous demandons si oui ou non il serait sage de fournir un service d'autorails. Cette année vous ne parlez que d'un seul, celui que vous avez mis en service entre Calgary et Edmonton. Est-ce que vous auriez décidé d'abandonner les autres?

M. GORDON: Non, pas du tout, mais il faut du temps pour obtenir des autorails. Combien en avons-nous en commande dans le moment?

M. FULTON: Je ne vois pas que ce soit indiqué à la page 36. Vous n'avez pas de rubrique séparée pour les autorails.

M. GORDON: Ce sont les automotrices qui sont indiquées sous l'entête "Matériel pour voyageurs". Il y en avait neuf en commande à la fin de l'année.

M. FULTON: Automotrice veut dire la même chose qu'autorail?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: En d'autres termes l'expérience que vous en avez faite...

M. GORDON: Nous en avons neuf en commande à l'heure actuelle et notre budget nous permet d'envisager d'autres en cas d'imprévu.

M. FULTON: Vous avez dit l'an passer que vous n'aimiez pas parler des parcours que vous étiez simplement en train d'étudier. Je voudrais bien savoir s'il y a des parcours sur lesquels vous êtes décidés de mettre des autorails en service dès qu'il vous sera possible de le faire?

M. GORDON: Dire que nous sommes décidés est un peu trop positif. Je ne tiens pas à faire une déclaration devant le Comité car le public en aura immédiatement connaissance. Je puis vous dire toutefois que nous avons l'intention de mettre des autorails en service sur le parcours Regina—Saskatoon—Prince-Albert cette année. Nous pensons pouvoir le faire également pour le parcours Montréal—Richmond—Sherbrooke et nous avons déjà un second autorail en service entre Calgary et Edmonton.

M. FULTON: Quand vous établissez un service d'autorail est-ce simplement pour réduire vos frais ou comptez-vous en tirer des bénéfices?

M. GORDON: C'est tout d'abord pour réduire nos frais mais c'est aussi dans l'espoir de réduire nos pertes d'exploitation. Nous espérons également que les autorails encourageront les gens à voyager à tel point que le volume du trafic nous rapportera des bénéfices. Pour le moment, toutefois, aucun de ces services nous rapporte.

M. FULTON: Même pas celui entre Calgary et Edmonton?

M. GORDON: Pas pour le moment. Si le nombre de voyageurs augmente alors nous en retirerons quelque chose.

M. FULTON: Mais les choses n'en sont pas encore là?

M. GORDON: Non, mais quand nous aurons réduit nos pertes, ce qui est également important, je crois que ce service nous rapportera.

M. FULTON: Estimez-vous que cette innovation soit une de celles qui vous permettront de modifier la situation par rapport aux pertes d'exploitation que vous subissez dans l'ensemble des transports de voyageurs et qu'ainsi, dans certaines régions au moins, vous pourrez réaliser des bénéfices sur ce genre de transports?

M. GORDON: Il est très possible que ce soit le cas dans les régions en question. Toutefois, je ne crois pas que les autorails remplaceront les trains à locomotive pour les trajets transcontinentaux où pour les parcours entre des localités très peuplées. Il ne faut pas oublier que l'autorail est un wagon auto-moteur et qu'il est utile surtout quand il circule seul, sans qu'on y attache d'autres wagons. A l'heure actuelle le coût d'exploitation des autorails est d'environ \$200,000 par unité.

M. BALZER: Où sont-ils construits?

M. GORDON: Ils étaient construits par la *Budd Company* des États-Unis mais depuis quelques temps nous avons une entente avec la *Canadian Car*

and Foundry Company Limited qui est associée avec la *Budd Company* pour certains brevets et autre chose de ce genre, et c'est maintenant cette société qui les construit.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cette société fait partie de la *A. V. Roe Company of Canada*, n'est-ce pas

M. GORDON: Oui, elle en fait maintenant partie.

M. FULTON: Quelle est à votre avis le parcours maximum pour lequel il convient d'utiliser un autorail?

M. GORDON: Je ne pense pas que la distance ait beaucoup d'importance. Ce qui compte surtout c'est le trafic qui se fait. Dans le cas du parcours Ottawa—Montréal, par exemple, si les conditions le justifiaient nous pourrions mettre en service un autorail. Pour ce qui en est de la distance, il n'y a vraiment aucune limite.

M. FULTON: Je vous ai posé cette question en songeant à ce que vous nous avez dit hier à propos du *Super Continental* en matière de service interurbain.

M. GORDON: Je ne pense pas que l'autorail offre une bonne solution pour les parcours interurbains car le volume de transports que nous cherchons à obtenir dépasse de beaucoup la capacité du wagon unique d'un autorail.

M. FULTON: Et pour le moment du moins ils ne peuvent pas remorquer d'autres wagons?

M. GORDON: Si, ils le peuvent mais ce serait contraire aux lois de l'économie car ces autorails sont des wagons automoteurs.

M. KNIGHT: Est-ce qu'on peut y accrocher un wagon ordinaire?

M. GORDON: Nous ne nous en sommes pas servis comme remorqueurs, mais on peut les ajuster de manière à y attacher d'autres wagons.

M. FULTON: Est-ce qu'ils coûtent plus cher que les locomotives Diesel?

M. GORDON: Non, un peu moins. Le prix courant des Diesels est de \$230,000 ou \$235,000 environ et les automotrices, nous l'espérons, ne coûteront que \$200,000. Nous n'en connaissons pas encore le prix définitif.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que vous pouvez ajouter des wagons automoteurs les uns aux autres? Vous ne vous en êtes pas servis pour remorquer d'autres wagons automoteurs?

M. GORDON: Non. Là encore ce serait contraire aux lois de l'économie.

M. FULTON: Au lieu d'y ajouter un autre wagon automoteur il vaudrait peut-être mieux y accrocher un wagon simple.

M. GORDON: Il faudrait voir si nous pourrions construire en quelque sorte un wagon-remorque que l'on pourrait accrocher à l'automotrice. Pour le moment cela n'est pas indiqué, à cause de la force motrice qui est prévue pour le wagon unique et qui ne suffirait pas pour remorquer un wagon supplémentaire.

M. FOLLWELL: Je ne sais pas si c'est le moment d'en parler, mais je voudrais simplement vous demander si vous exploitez des lignes d'autobus en ce moment, monsieur Gordon, ou si vous avez augmenté vos services de camionnage l'an passé?

M. GORDON: Je ne crois pas que nous ayons augmenté nos services.

M. FOLLWELL: Je crois que vous m'avez dit l'année dernière que vous pensiez acheter une ligne de camionnage ou une ligne d'autobus.

M. GORDON: Nous avons inauguré un service routier entre Fort-William et Long-Lac en remplacement du service ferroviaire. Je crois que c'est tout. Nous avons cessé le service d'autobus qui allait de la baie des Glaces jusqu'à Calaise, dans le Maine. Nous avons discontinué parce que les résultats n'étaient pas satisfaisants.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Permettez-moi de vous demander ceci: pourquoi vous servez-vous d'autobus entre Fort-William et Long-Lac au lieu d'utiliser des automotrices? De quelles circonstances devez-vous tenir compte?

M. GORDON: Du volume de trafic disponible. Nous avons analysé la situation et nous avons constaté qu'un service d'autobus nous coûterait moins cher qu'un autorail.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ainsi vous avez abandonné les locomotives à vapeur pour vous servir d'autobus?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'avez pas procédé par stades en vous servant d'autres moyens de transport?

M. GORDON: Non. Je puis vous dire que parfois, lorsque nous avons demandé à la Commission des transports la permission d'abandonner une ligne, nous avons pu lui démontrer qu'il n'y avait même pas un voyageur par jour sur cette ligne.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que cette ligne d'autobus vous rapporte?

M. GORDON: Là encore, elle nous permet de réduire nos pertes. Je n'ai pas encore analysé les résultats et par conséquent je ne sais pas si, dans l'ensemble, cette ligne nous rapporte.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout pour la rubrique "Améliorations du service"?

M. CARTER: Non monsieur le président, j'ai encore plusieurs questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Nous reprendrons la séance à 3 h. 15 et nous commencerons par la rubrique "Améliorations du service".

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

3 h. 15 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous sommes en nombre.

M. McCULLOCH (*Pictou*): Monsieur le président, je sais que la rubrique concernant les hôtels a été approuvée mais le bruit court à Halifax que l'hôtel Nova-Scotian doit être agrandi.

M. GORDON: Il est possible qu'il soit agrandi, oui; nous étudions la question de très près en ce moment. Un problème se pose par rapport au sous-sol qui se trouve autour de l'hôtel Nova-Scotian: nos ingénieurs sont d'avis qu'il faudrait bien examiner le massif de base avant d'agrandir l'hôtel. Donc, nous étudions en ce moment deux ou trois solutions possibles. Nous n'avons pas l'intention de commencer les travaux immédiatement mais lorsque nous nous serons décidés et quand nous connaîtrons les résultats de l'étude du sous-sol, nous discuterons probablement l'affaire avec les autorités de la ville et d'autres, pour arriver à une entente. Nous nous prononcerons sur le sujet dès que nous connaîtront les faits constatés par les ingénieurs.

M. McCULLOCH (*Pictou*): Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de la rubrique "Améliorations du service"?

M. CARTER: Oui monsieur le président, j'ai trois ou quatre questions à poser à ce sujet.

Comme M. Gordon le sait, je me plains chaque année, et depuis cinq ans je crois bien, du service sur la baie de plaisance et, en particulier, du bateau à moteur le *Beurin*. Est-ce que M. Gordon pourrait nous dire quand, à peu près, ce service sera amélioré?

M. GORDON: J'en reviens toujours à la déclaration que j'ai faite à maintes reprises et qui fait l'objet du paragraphe 70. Depuis un an ce comité étudie de très près toutes les questions qui intéressent Terre-Neuve. Des membres du comité se sont rendus là-bas, ont visité différents endroits, se sont entretenus avec les autorités locales et les ont invitées à leur soumettre leurs griefs au sujet des services et de leur faire des propositions en vue de les améliorer. D'après le rapport analytique du comité, je verrai ce que la compagnie des chemins de fer peut accomplir ou j'indiquerai au gouvernement les services que nous jugeons utile d'améliorer. A la même occasion j'exprimerai mon opinion au sujet des vaisseaux côtiers dont vous venez de parler, et j'indiquerai s'ils sont suffisants ou non. Il se peut très bien qu'on doive en augmenter le nombre.

M. CARTER: Le nombre de bateaux ne m'intéresse pas. Vous n'allez tout de même pas me dire que vous devez attendre jusqu'à ce que le comité vous remette son rapport. Vous avez certainement reçu des rapports sur le bateau en question? Il me semble que je m'en suis suffisamment plaint pour que vous fassiez une enquête qui vous permette de décider si oui ou non ce genre de service est satisfaisant?

M. GORDON: Certainement. Mais n'oubliez pas qu'entretemps deux nouveaux bateaux ont été mis en service.

M. CARTER: Oui; ce n'est pas de cela que je me plains. Je me plains de ce que le service en question n'a pas été amélioré. Combien de temps devons-nous attendre encore? Après tout, ce service fonctionne depuis cinq ans et il ne s'est pas amélioré le moins du monde. Il est devenu de plus en plus mauvais.

M. GORDON: Oui, mais permettez-moi de vous rappeler également que ces bateaux ne nous appartiennent pas.

M. CARTER: Que voulez-vous dire?

M. GORDON: Qu'ils ne nous appartiennent pas, tout simplement. Nous ne faisons que les exploiter.

M. CARTER: Ce n'est donc pas à vous que je devrais me plaindre mais à...

M. GORDON: Si vous avez à vous plaindre de bateaux défectueux c'est, à mon avis, au gouvernement que vous devriez vous plaindre. Comme je viens de vous le dire nous les exploitons simplement et nous nous arrangeons le mieux que nous pouvons avec ceux qu'on nous fournit. Une étude est en cours en ce moment et lorsqu'elle sera terminée j'ai l'intention de soumettre toute la question des services maritimes au gouvernement. Quant à savoir si j'aurai plus de succès que vous auprès du gouvernement, je l'ignore.

M. CARTER: J'ai trop importuné le gouvernement à ce sujet car on m'a fait comprendre que des réclamations de ce genre devaient en premier lieu être soumises à la compagnie du National-Canadien.

M. GORDON: Le National-Canadien exploite ces bateaux mais n'en est pas le propriétaire.

M. CARTER: Vous ne pouvez avoir d'autres bateaux que ceux que le gouvernement vous fournit, est-ce exact?

M. GORDON: Dans le cas en question nous devrions demander un autre bateau au gouvernement et nous aurions sans doute à expliquer pourquoi il nous est nécessaire.

M. CARTER: Voilà, nous sommes sur le bon chemin! Ainsi le gouvernement ne peut rien faire avant que vous ne lui soumettiez une demande?

M. GORDON: Il ne m'a jamais été donné d'influencer le gouvernement dans ce qu'il fait. En ce qui me concerne, il peut agir comme bon lui semble.

M. CARTER: Mais vous venez de déclarer que lorsque vous recevrez le rapport vous soumettrez le cas au gouvernement.

M. GORDON: Oui, en effet.

M. CARTER: Mais pourquoi devez-vous attendre le rapport pour le faire? Pourquoi ne l'avez-vous pas fait il y a deux ans?

M. GORDON: Parce que je voulais connaître tous les détails et savoir exactement quelle était la situation à Terre-Neuve par rapport aux transports. La question qui vous intéresse sera traitée dans le rapport sur l'ensemble de la situation à Terre-Neuve.

M. CARTER: Mais vous n'avez pas attendu un rapport pour fournir le *Bonavista* et le *Nonia*: vous vous êtes arrangé pour ces deux bateaux-là. Pourquoi faites-vous exception pour les gens de la baie de Plaisance?

M. GORDON: Nous faisons exception pour les gens de la baie de Plaisance? Je ne vois pas ce que vous voulez dire.

M. CARTER: Vous faites exception pour ces gens-là parce que, en matière de transports, ce sont les seuls que l'on traite comme du bétail. Voilà ce que je veux dire. On ne les traite même pas comme des êtres humains.

M. GORDON: Je ne sais vraiment pas ce que vous voulez dire.

M. CARTER: Ce que je veux dire, c'est que ce bateau ne convient pas pour transporter des voyageurs. Le bateau qui effectue ce service est inférieur à ceux qui desservent toutes les autres parties de l'île.

M. GORDON: Vous exprimez une opinion, mais ce n'est pas un fait.

M. CARTER: Si, c'est un fait.

M. GORDON: C'est votre opinion.

M. CARTER: Ce n'est pas seulement mon opinion, c'est aussi un fait.

M. GORDON: Bon, alors vous n'avez qu'à faire part de ce fait au gouvernement, ou lui faire connaître votre opinion, et lui demander de fournir un bateau; ensuite nous pourrions faire quelque chose.

M. CARTER: J'en fais part maintenant à M. Marler et lorsque les prévisions budgétaires seront sur le tapis... Maintenant je me sens appuyé parce que vous avez dit, soit, que si le service doit être amélioré c'est au gouvernement de le faire.

M. GORDON: Le gouvernement fournit les moyens. Il fournit des bateaux et nous les exploitons.

M. CARTER: Je vois, et si, depuis cinq ans, on impose aux gens de ce secteur de ma circonscription ce service scandaleux c'est parce que le gouvernement n'a pas fourni de meilleurs services?

M. GORDON: Pardon! Si le service dont vous nous parlez est tel c'est parce que nous en avons hérité du gouvernement de Terre-Neuve. Nous avons maintenu le même genre de service que celui qui était fourni auparavant par le gouvernement de Terre-Neuve.

M. CARTER: Ah ça non! Nous avons un bien meilleur bateau pour le parcours en question, le *Barhaven*, mais vous l'avez enlevé pour vous en servir ailleurs. Le gouvernement de Terre-Neuve n'a jamais fourni un bateau de ce genre-là pour transporter des voyageurs.

M. GORDON: D'où venait le bateau dont vous parlez?

M. CARTER: C'était un cargo qui transportait le poisson entre Terre-Neuve et les Antilles; il n'avait jamais servi à autre chose avant que le National-Canadien le mette à l'usage des passagers.

M. GORDON: Pour assurer le service côtier.

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Nous avons fait le meilleur usage possible des navires que nous avons à notre disposition.

M. CARTER: Nous sommes des gens raisonnables; nous n'espérons pas que les transformations vont se faire du jour au lendemain.

M. GORDON: C'est à voir.

M. CARTER: N'est-ce pas se montrer raisonnable que d'attendre plus de huit ans pour obtenir un meilleur service?

M. GORDON: Monsieur Carter, si je pouvais énumérer toutes les dépenses que le National-Canadien a faites pour Terre-Neuve et toutes les commodités qu'il y a installées, je pourrais vous prouver sans difficulté que nous avons fait beaucoup plus pour cette province que pour tout autre endroit du Canada, tant au point de vue des sommes déboursés qu'au point de vue des améliorations apportées au service.

Vous semblez croire que, du jour au lendemain, nous aurions pu prendre un réseau de transport délabré, et dont vous dites vous-mêmes qu'il était une honte... et, dans l'espace de quelques années, l'établir sur le même pied que celui du continent. Je dois vous dire que c'est une impossibilité matérielle et technique. Et je soutiens que les progrès accomplis devraient faire l'objet de félicitations et non de récriminations. Si encore on nous remerciait à l'occasion au lieu de manifester ce genre de mécontentement, nous agirions peut-être plus vite, étant donné qu'il est humain d'être sensible à la gratitude.

M. CARTER: Si vous étiez obligé de voyager sur ce bateau, monsieur Gordon, comme d'autres doivent le faire, vous vous plaindriez comme nous.

M. GORDON: C'est très bien de se plaindre, si les réclamations sont raisonnables.

M. CARTER: Lesquelles de nos réclamations sont déraisonnables? Je voudrais bien le savoir.

M. GORDON: Je vous ai dit tout à l'heure que nous avons sur les bras une tâche plus vaste et beaucoup plus compliquée que tout ce qu'on a pu faire dans le domaine du transport ailleurs au Canada. Je vous ai dit que, dès que nous posséderons toutes les données sur lesquelles nous pourrions fonder notre programme, nous nous mettrons à l'œuvre le plus rapidement possible. Mais vous me demandez tout de suite pourquoi je n'ai pas fait cela il y a cinq ans.

M. CARTER: Parce que j'ai formulé des plaintes il y a cinq ans et que j'ai cru comprendre alors que vous faisiez une enquête au sujet de ces plaintes.

M. GORDON: Nous avons cependant apporté des améliorations au cours de ces cinq années.

M. CARTER: Quelles améliorations?

M. GORDON: Il est vrai que tout n'a pas été transformé, j'en conviens, mais il y a eu amélioration.

M. CARTER: Me diriez-vous quelles améliorations ont été apportées dans ma circonscription, s'il vous plaît? Dites-moi quels sont les bateaux que nous avons maintenant et que nous n'avions pas alors?

M. GORDON: Vous parlez de bateaux, mais je parle du régime de transport en général.

M. CARTER: Je parle des conditions qui règnent dans ma propre circonscription. C'est cela qui m'intéresse. Énumérez les améliorations que nous avons obtenus au cours de ces cinq ans.

M. GORDON: Je ne puis répondre au pied levé. Pour faire la preuve, il faudrait nous engager dans une longue étude des transports autour de l'île de Terre-Neuve.

M. CARTER: Il y a des femmes et des enfants qui voyagent sur ce bateau, et qui n'ont pas de lit pour se coucher ni même parfois de place pour s'asseoir. Ils ne peuvent pas se coucher pendant les tempêtes, ni dans les longs voyages des nuits d'hiver. Ils doivent s'entasser dans des couloirs encombrés. Vous dites que ce n'est pas raisonnable de demander qu'on améliore ces conditions?

M. GORDON: Je puis bien vous dire aussi, et c'est un fait, que, à certains endroits, il n'y a pas de quai et qu'on n'a rien prévu pour l'accostage convenable des bateaux. Mais les choses étaient ainsi sous le gouvernement de Terre-Neuve et nous n'avons pas encore pu résoudre tous les problèmes. Il y a mille choses à réparer. Lorsque vous aurez terminé vos récriminations, je pourrai vous révéler un grand nombre de choses que vous ne savez pas au sujet de Terre-Neuve...

M. CARTER: Vous ne m'apprendrez rien sur ma circonscription.

M. GORDON: ...y compris le fait que la main-d'œuvre compétente est plus rare à Terre-Neuve qu'ailleurs. Les insulaires ne savent pas se servir de l'outillage moderne. Il y a beaucoup de choses que je pourrais vous apprendre.

M. CARTER: Parlez-vous des petits ports?

M. GORDON: Je parle des navires côtiers de Terre-Neuve. Nous avons toutes les peines du monde à obtenir des résultats normaux de l'emploi des appareils destinés à diminuer la main-d'œuvre.

M. CARTER: Je ne sais de quels appareils vous parlez.

M. GORDON: Ce sont les...

M. CARTER: Qui doit fournir cet outillage? Est-ce le gouvernement?

M. GORDON: Il s'agit d'une partie de l'outillage des bateaux.

M. CARTER: Vous voulez parler des dispositifs placés sur les navires pour éliminer une partie de la main-d'œuvre?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: C'est sûrement là un problème que vous devez régler avec le gouvernement.

M. GORDON: Je dois aussi le régler avec la main-d'œuvre.

M. CARTER: Voulez-vous dire que vous fournissez l'outillage et que les intéressés ne veulent pas s'en servir?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Ils n'acceptent pas cet outillage?

M. GORDON: C'est exact.

M. CARTER: Ils refusent de l'installer sur les bateaux?

M. GORDON: Ils refusent de s'en servir.

M. CARTER: Ils ont l'outillage et ne veulent pas s'en servir?

M. GORDON: C'est cela.

M. CARTER: Pouvez-vous donner des exemples précis?

M. GORDON: Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les cas particuliers.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il faille entrer dans tous les cas particuliers. Le sujet à l'étude est celui de l'amélioration du service. Monsieur Carter, vous avez eu l'occasion aujourd'hui de faire valoir vos griefs.

M. CARTER: Je n'en ai exprimé que la moitié, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Et M. Gordon a donné ses explications sur ces questions. Si vous voulez exposer d'autres griefs, faites-les valoir.

M. CARTER: Si je comprends bien, monsieur Gordon, nous ne pouvons espérer qu'il y aura d'autres améliorations au service cette année? Il n'y en a pas de prévue?

M. GORDON: Je n'ai pas dit cela. Le service a été amélioré à Terre-Neuve.

M. CARTER: Et dans la région que j'ai mentionnée, à savoir la baie de Plaisance?

M. GORDON: Je n'en sais rien. Il faudrait que je m'informe de ce détail.

M. CARTER: Récapitulons ce que vous avez dit. Vous attendez un rapport de la commission intéressée ?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Et quand vous aurez reçu le rapport, vous allez probablement présenter au gouvernement vos recommandations?

M. GORDON: Oui, et nous allons examiner nous-mêmes la question.

M. CARTER: Je sais, d'expérience, que la seule façon d'améliorer le service est d'y affecter un autre bateau. Or, un bateau ne se construit pas dans un jour. Cela prendra au moins six ou huit autres mois, ce qui veut dire qu'il n'y aura pas encore d'amélioration avant un an.

M. GORDON: Sauf erreur, vous faites là une affirmation; vous ne posez pas une question.

M. CARTER: Je vous demande si ma supposition est justifiée.

M. GORDON: Sur la possibilité de fournir un bateau neuf pour le service de cette région?

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Non, vraiment, au pied levé, je ne puis voir comment on pourrait construire un nouveau bateau en six mois. Mais on peut procéder autrement. Il n'est pas nécessaire que ce soit un bateau neuf.

M. CARTER: Est-il possible d'y affecter un autre bateau?

M. GORDON: Je ne nie pas cette possibilité, mais je n'ai pas l'intention de faire des promesses sans savoir si je pourrai les tenir. Tout ce que je puis dire, c'est que la question fait l'objet d'une étude très sérieuse et qu'il est possible d'apporter des améliorations d'une autre façon. Il n'est pas absolument nécessaire que ce soit par la construction d'un nouveau bateau.

M. CARTER: Tout ce que nous voulons, c'est qu'on donne un meilleur service aux passagers. C'est là une demande raisonnable et j'estime que les gens ont été bien patients d'endurer la situation durant huit ans.

Mon autre question se rapporte au transport du poisson. J'ai échangé passablement de correspondance avec M. Marler, le ministre des Transports, et M. Dingle, et j'ai causé plusieurs fois avec eux au sujet du transport du poisson de la région de Port-aux-Basques, en particulier. Lorsqu'il y a embâcle de glace dans le golfe, la traversée est tellement ralentie que le poisson se détériore avant d'attendre la destination. J'ai déjà proposé, il y a quelque temps, que le *William Carson*, qui fait la navette entre North-Sydney et Argentia, fasse escale à Port-aux-Basques au retour et charge le poisson qui s'y trouve pour le transporter à North-Sydney afin de remédier à la situation. Mes entretiens avec MM. Marler et Dingle me donnent à entendre qu'on ne peut espérer cette solution à cause de l'existence de certains dangers d'accostage à Port-aux-Basques. Pouvez-vous nous donner des renseignements au sujet de ces dangers?

M. GORDON: Il n'est vraiment pas nécessaire d'entrer dans les détails, On a simplement déclaré, à plusieurs reprises, que les installations portuaires

de Port-aux-Basques et les conditions d'accès à ce port empêchent le *William Carson* d'y accoster en toute sûreté. Le gouvernement a annoncé que des mesures remédiatrices sont envisagées, qui feront de ce port un endroit sûr, auquel les navires pourront accéder sans danger. On prévoit, entre autres améliorations, la construction d'un brise-lames. Tout ce que nous avons demandé, pour la sécurité du navire, c'est un port où l'eau est calme.

M. CARTER: Tout ce que vous avez exigé, monsieur Gordon, c'est que la mer soit calme quand le temps est mauvais. Or, le temps n'est pas toujours mauvais?

M. GORDON: De toute évidence.

M. CARTER: Lorsque la glace ne s'accumule pas dans le port et que le vent ne souffle pas, les eaux y sont calmes.

M. GORDON: Vous ne voudriez pas qu'on ordonne au *William Carson* d'accoster régulièrement à Port-aux-Basques avec l'espérance que le temps sera au beau au moment de l'accostage.

M. CARTER: Non, je ne vous demande pas de créer un service régulier. Mais vous avez là des installations et nous vous demandons que le navire atterrisse, au retour lorsque le temps le permet. La raison de cette demande, c'est que le bateau pourrait charger le poisson qui s'y trouve et que cela contribuerait à résoudre le problème.

M. GORDON: Le capitaine du bateau, qui est un marin très-compétent, m'a fait savoir que les dangers sont tels qu'il ne consentira à accoster le *William Carson* à Port-aux-Basques que lorsque ces travaux auront été exécutés.

M. CARTER: Pouvez-vous m'expliquer, monsieur Gordon, pourquoi il serait plus dangereux pour le *William Carson* d'accoster à Port-aux-Basques que pour les autres gros navires, comme les navires de Bowater.

M. GORDON: Je pourrais vous donner plusieurs raisons pour cela. Nous abordons ici des aspects techniques de la navigation, sur lesquels je ne prétends pas, personnellement, être un expert; mais ce sont des experts qui nous conseillent en cette matière. On nous dit que le *William Carson* est un bateau d'un genre à part, en ce sens qu'il est particulièrement vulnérable au vent et qu'il diffère en cela des autres navires. Ses surfaces latérales sont considérables et, par conséquent, vulnérables aux poussées de vent. De plus, le *William Carson* n'a pas de quille, et ce fait en rend la manœuvre très difficile.

Sauf erreur, lorsque le *William Carson* s'engage dans le chenal étroit qui mène à Port-aux-Basques, et vous savez que ce chenal est très long, il ne peut plus se désengager parce qu'il est trop gros pour virer de bord. Il est trop volumineux pour s'adapter aux changements de manœuvre lorsque le vent tourne brusquement. Il n'est pas assez souple à manœuvrer pour entrer dans le port en toute sécurité avant qu'on ait fini d'apporter à celui-ci les améliorations en vue.

M. CARTER: Ce que vous dites s'applique également au *Margaret Bonavista*, qui jauge 8,500 tonnes.

M. GORDON: Ce n'est pas la même chose du tout, car ce navire est d'une forme différente. Vous m'avez demandé pourquoi le *William Carson* entre difficilement dans le port, et je vous ai répondu. Je ne suis pas au courant de ce que peuvent faire les autres navires. Je vous parle des dangers courus par le *William Carson*, d'après les rapports de son capitaine.

M. CARTER: Vous venez de dire que le plus grand danger vient du vent.

M. GORDON: Exactement. C'est un des dangers.

M. CARTER: Un brise-lames a-t-il jamais empêché le vent de souffler?

M. GORDON: Là n'est pas la question. Il s'agit d'un problème de manœuvre du bateau. Et le fait que le *William Carson* est particulièrement sensible au

vent complique ce problème. Chaque fois qu'il doit accoster, on doit calculer si le port permet de faire un tour complet et si la mer n'est pas trop houleuse pour permettre de mouiller en toute sécurité. En d'autres termes, pour que le navire puisse entrer et sortir du port, sans danger, il faut que l'eau y soit calme.

M. CARTER: Cette vérité s'applique aisément à d'autres navires de même taille. Ils ne pourraient mouiller le long du quai s'il y avait de la houle.

M. GORDON: Je ne connais pas d'autre bateau qui présente les mêmes problèmes de chargement et de déchargement que le *William Carson*. C'est un bateau spécial.

M. CARTER: Absolument. Nous en convenons.

M. GORDON: Un navire spécial.

M. CARTER: Oui, j'en conviens. Mais, quand le vent souffle au large et qu'il n'y a pas de houle dans le port, il n'y a plus de danger.

M. GORDON: C'est exact. Nous ne nous attendons pas à jouir de conditions idéales en tout temps. Le problème est celui-ci: il n'est pas sûr, dans les conditions actuelles, pour le *William Carson*, d'entrer au port de Port-aux-Basques ou d'en sortir. Vous savez mieux que personne combien le temps change rapidement autour de Terre-Neuve. C'est pourquoi nous ne voulons pas risquer le navire en nous fondant sur l'espérance que le temps sera favorable.

M. CARTER: Je me le demande... Quand la glace est prise, plus haut, la mer est relativement calme.

M. GORDON: Nous ne pouvons nous fier à cela pour instituer un service. La glace peut descendre dans l'espace de cinq heures!

M. CARTER: Je ne vous demande pas d'y faire le service régulièrement, mais de porter secours en cas de besoin.

M. GORDON: Jusqu'à présent, le *William Carson* a rendu des services remarquables dans les situations d'urgence causées par les glaces. La situation n'est pas la même à Argentinia, d'où nous pouvons transporter les marchandises par chemin de fer dans les deux sens. Cela permet un service qui serait impossible autrement. De sorte que tout le monde peut s'approvisionner. Le problème des glaces dans cette région est exceptionnel. Nous avons subi une suite de malchances.

Il est curieux de constater que, il y a quelques mois, les communications entre le continent et Terre-Neuve étaient meilleures que jamais. Nous étions très peu en retard dans le transport et nous étions passés par la période des fêtes sans inconvénient, ou presque. Nous étions très satisfaits. Mais une suite de malchances s'est abattue sur nous. Tout d'abord, le *Cabot Straits*, poussé par une tempête qui soufflait à cent milles à l'heure, s'est échoué. Un peu plus et nous le perdions. Nous avons tout de même réussi à le rattraper et il est maintenant en cale-sèche à Saint-Jean. Il devrait reprendre la mer au début d'avril. Puis, nos deux gros navires neufs, le *Nonia* et le *Bonavista*, ont brisé leurs hélices dans les glaces et nous avons dû les retirer de la circulation. La glace a causé les mêmes avaries à d'autres navires que nous avons voulu mettre en service.

Cette suite de malheurs nous a mis en fort mauvaise posture, malgré tout ce que nous avons pu faire. Il y a eu des retards inévitables, et c'est la glace qui en est responsable.

M. CARTER: Serait-ce déraisonnable de laisser au capitaine le soin de juger si le temps permet au *William Carson* d'aborder à Port-aux-Basques lorsqu'il y a un état d'urgence?

M. GORDON: Monsieur Carter, nous dirigeons un réseau de transport qui repose sur la coordination de plusieurs éléments qui sont continuellement

en activité. On ne peut pas dire à un capitaine de navire de décider lui-même s'il se rendra ou non dans tel port. Cela ne se fait pas. Il faut que, au point vers lequel il se dirige, les moyens de déchargement et les manœuvres l'attendent; il doit y trouver des wagons de chemin de fer. On ne peut pas transporter d'un seul coup tous les wagons d'Argentia à Port-aux-Basques.

M. CARTER: Vous parlez du trafic en général. Je parlais uniquement du poisson, ce qui est bien différent.

M. GORDON: Très bien, mais ce transport fait partie de l'ensemble. Il ne saurait être question d'envoyer le *William Carson* à Port-aux-Basques pour y charger uniquement du poisson.

M. CARTER: Si le bateau passe à proximité, pourquoi n'y arrêterait-il pas une heure ou deux, le temps d'en charger une partie?

L'hon. M. MARLER: Le temps de prendre le thé, quoi!

M. GORDON: Je m'en tiens à ce que je vous ai dit. Le capitaine est un des navigateurs les plus compétents de Terre-Neuve, et il ne se rendra pas à cet endroit de son propre chef tant qu'on n'y aura pas fait disparaître les risques d'accident. Il ne le fera que lorsqu'il en recevra l'ordre, et je n'ai pas du tout l'intention de lui donner cet ordre. Je ne veux pas risquer une valeur de 12 millions de dollars tant qu'on n'aura pas corrigé la situation.

M. BYRNE: Pour un plat de poisson.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle approuvée?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Pendant que nous en sommes sur cette question, je voudrais demander à M. Gordon si on a l'intention d'améliorer la route du *Railiner* entre Calgary et Edmonton. Je veux parler de l'état de la superstructure de la voie, qui est particulièrement mauvais. Quand on voyage par le *Railiner* du National-Canadien, entre Calgary et Edmonton, on se fait secouer. Sans exagérer, je puis dire que je n'ai jamais fait un aussi mauvais voyage sur rail. Avez-vous songé à des améliorations dans ce secteur? Je sais que de reconstruire la superstructure d'une voie est une entreprise d'envergure et que, pour améliorer la situation, il faudra peut-être, dans le cas que je signale à votre attention, redresser des courbes trop accentuées. Avez-vous des améliorations en vue à cet égard?

M. GORDON: Nous avons élaboré un programme général d'améliorations pour toute la région de l'Ouest, mais ce programme sera très onéreux et sa mise à exécution prendra beaucoup de temps. Nous estimons que des travaux d'amélioration au coût de 46 millions de dollars devront être entrepris dans ce secteur. Le tronçon de Calgary à Edmonton entrera dans ce programme pour ce qui est de l'amélioration du ballast et l'entretien général de la voie. Cependant, ce programme ne comprend pas le redressement de la voie ou des courbes, car cette entreprise serait vraiment trop coûteuse. Nous espérons toutefois améliorer la voie pour rendre le voyage plus confortable.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): L'amélioration serait bienvenue. Commencerez-vous les travaux l'an prochain?

M. GORDON: Oui, nous en ferons une certaine partie. Une partie des améliorations seront exécutées cette année. Naturellement, cela fait partie de notre programme général qui est prévu dans le budget.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Donc, l'amélioration de cette voie est prévue dans le budget?

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle approuvée?

Approuvée.

"Recherche et expérimentation" est la rubrique suivante.

M. CARTER: Un moment, si vous le voulez bien. Je veux demander à M. Gordon s'il a l'intention d'améliorer la gare de Saint-Jean?

M. GORDON: Non, le budget de cette année ne contient rien qui ait trait à des améliorations à la gare de Saint-Jean (T.-N.).

M. CARTER: La question sera étudiée, je suppose, dans le rapport du comité?

M. GORDON: Je ne le crois pas. Je pense qu'il s'agira d'une affaire entièrement à part. Au fait, cette question générale sera soulevée dans notre discussion au sujet du budget. Dans le budget de cette année en particulier, nous avons décidé, à titre de ligne de conduite voulue, de tout remettre autant que possible à plus tard, étant donné la situation inflationniste qui se manifeste au pays à l'heure actuelle. Conséquemment, à moins qu'elles ne requièrent des améliorations d'ordre fonctionnel, soit quelque chose qui est nécessaire pour leur fonctionnement, les gares ne sont pas du tout incluses dans le budget de cette année.

M. HAHN: Monsieur Gordon, quels sont les arrangements qui ont été faits pour que le Grand-Nord puisse utiliser la nouvelle gare que l'on est à construire à New-Westminster?

M. GORDON: Nous avons une entente commune à ce sujet, fondée sur le partage et nous nous servons de la gare en même temps qu'eux.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée?

M. CARTER: Oh! non. J'ai posé une question, ce matin, et je pense qu'on en a retardé la réponse jusqu'au moment où nous arriverions à la présente rubrique "Recherche et expérimentation". Y a-t-il eu quelques développements depuis l'an dernier quand vous avez comparu, concernant la question de turbine à gaz?

M. GORDON: En ce qui nous concerne, j'imagine que le rapport va montrer un manque de progrès. L'expérience commencée à l'Université McGill et qui avait pour objet de produire une turbine à gaz chauffée au charbon, soit l'équivalent d'un échangeur de chaleur pour tout usage et toute forme de centrale électrique, et qui alternativement eût pu servir dans une locomotive, pour autant que je sache, a été discontinuée, et l'aide financière qu'avait consentie le gouvernement fédéral a également été retirée. Pour ce que j'en sais, voilà la situation où se trouve l'expérimentation. Peut-être suis-je trop catégorique à ce propos, car il se peut que McGill ait d'autres projets.

M. BYRNE: Il y a un poste, cette année (en ce qui concerne le gouvernement, ce ne sera pas une expérience), mais il ne s'agit pas d'un abandon complet de l'expérimentation elle-même.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, je pense que, soit cette année ou l'an dernier, le ministre des Mines et des Relevés techniques nous a indiqué, dans sa déclaration, que cette expérimentation progressait de façon satisfaisante. Au fait, je crois me rappeler qu'il a comparé ce progrès à celui réalisé aux États-Unis où, à mon sens, il y a un train ou un moteur de chemin de fer en circulation et qui est actionné par une turbine à gaz.

M. GORDON: Oui, mais cette fois il s'agit d'une turbine à gaz chauffée à l'huile et c'est la *Union Pacific* qui s'en sert. Nous parlons ici d'un brûleur au charbon.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ce dont il a été question à la Chambre, c'est d'un brûleur au charbon et une discussion s'est élevée au sujet du programme mis à exécution, au Canada, et des avantages que présente une turbine à gaz. A ce moment, le ministre a indiqué qu'il s'agissait d'un programme fort satisfaisant et il est allé jusqu'à dire que les députés auraient grand avantage à visiter l'usine en question, à Montréal.

M. GORDON: On faisait l'expérimentation à Montréal.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Oui, le ministre a dit que les députés auraient avantage à aller visiter l'usine. J'avoue que c'est ce que le ministre a dit lui-même, à ce propos.

M. GORDON: Je ne parle que d'après mes propres connaissances au National-Canadien. A mon sens, l'expérimentation ne s'est pas faite de façon à établir qu'il y aurait intérêt à utiliser une locomotive actionnée par une turbine à gaz.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'accepte votre explication, car nous n'avons certainement pas fait beaucoup de progrès dans ce domaine. Mais il s'agit de savoir si oui ou non, il devient profitable au point de vue commercial d'utiliser une turbine à gaz. J'ai du mal à apprécier les déclarations que vous venez de faire. Mais je suis d'accord avec vous en ce qui concerne ce que le ministre a dit, car il a donné à la Chambre l'impression que l'expérience se poursuivait de très bonne façon.

L'hon. M. MARLER: Y a-t-il une distinction à faire entre le développement de la turbine à gaz et son usage sur les chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: Et à d'autres fins également?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je ne le crois pas, car je me rappelle avoir mentionné au ministre que l'expérimentation qui a été faite aux États-Unis était semblable à la nôtre, et je pense qu'il en a convenu. Il a alors ajouté qu'on la surveillait de près. Je suis maintenant étonné d'apprendre que les expériences ayant trait à la turbine à gaz, en ce qui concerne le Canada, en sont presque restées au même point. Au fait, elles n'avancent plus. La raison en est que nous, de l'Ouest particulièrement (et les Maritimes en faisaient autant) fondions nos espoirs sur le fait que le résultat du développement de cette sorte de moteur aiderait à régler notre problème du charbon.

M. KNIGHT: Je me rappelle fort bien ce qu'a dit le ministre, en réponse à une question de M. Gillis. Je n'ai pas eu l'impression qu'on faisait beaucoup de progrès.

M. GORDON: Peut-être pourrais-je faire une remarque, au risque de m'attirer des ennuis. A mon avis, l'expérimentation de McGill avait pour but spécialement de trouver un moyen d'utiliser le charbon de la Nouvelle-Écosse. C'était pour utiliser le charbon de la Nouvelle-Écosse qu'on a tenté de mener à bien ce projet. On s'est heurté à des difficultés à propos de la cendre volante dans l'échangeur de chaleur ou quelque chose du même genre.

Au Royaume-Uni, on est à faire une expérimentation intéressante relativement à l'usage des turbines à gaz chauffées au charbon. La *British Transportation Commission* s'intéresse vivement à cette expérience ainsi qu'aux essais des locomotives. Nous suivons de près l'expérience et serons en mesure de nous former une opinion en temps et lieu.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous voulez dire vous-même et vos hauts fonctionnaires, en ce qui concerne le chemin de fer?

M. GORDON: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Le gouvernement se tient-il aussi au courant?

M. GORDON: Je n'en ai aucune idée.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ou encore le ministère des Mines et Relevés techniques?

L'hon. M. MARLER: Je ne pense pas qu'il soit raisonnable de demander à M. Gordon de répondre à des questions de ce genre, ayant trait au ministère des Mines et Relevés techniques.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'en conviens. Je crois que nous étions portés à devenir par trop optimistes concernant ce qu'a dit le ministre à la Chambre.

M. BYRNE: Je sais quelque chose au sujet de cette expérimentation. Je m'y suis intéressé au point de faire deux voyages à McGill où le professeur Mordell poursuit ses travaux. Si M. Johnston avait à discuter de la question avec M. Ignatief, de notre service du combustible, il verrait que le professeur Mordell a bien confiance d'en arriver à produire une turbine à gaz chauffée au charbon. Le gouvernement y a aussi consacré une somme d'argent considérable. On en est rendu à un point où la question intéresse l'industrie en général et non pas uniquement l'industrie du charbon et celle des chemins de fer. Toutefois, actuellement, avec le programme de dieselisation qui est en voie d'exécution, il ne faut pas s'attendre que les chemins de fer s'intéressent à la turbine chauffée au charbon pour remplacer les moteurs diesel. Le professeur Mordell croit que les perspectives sont excellentes. La seule difficulté en ce moment est celle de trouver un alliage qui ne va pas se ronger à l'action de la chaleur. En ce qui concerne le gouvernement, il y a cette année de \$25,000 à \$50,000 à dépenser pour des expériences. Et l'expérience qu'on est à faire en vaut la peine. Il s'agit d'une chose tout à fait différente de ce qui se fait aux États-Unis et au Royaume-Uni à l'égard de cet air frais,—c'est-à-dire que l'air n'a rien à voir avec le foyer lui-même. Il passe à travers un échangeur de chaleur pour faire marcher la turbine. Cela ferait un engin bien efficace, mais au moment où il y a du gaz et de l'huile à profusion, peut-être ne montre-t-on pas un bien grand zèle à le mettre au point. De toute façon, il ne fait aucun doute que l'expérience est fort bonne et que l'avenir nous réserve la mise au point d'une bonne turbine.

Le PRÉSIDENT: Je pense que toute autre discussion concernant la turbine à gaz pourrait être laissée au ministère des Mines et Relevés techniques. S'il y a maintenant quelque autre affaire concernant la recherche pour le National-Canadien, nous pourrions nous en occuper à l'instant même.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je veux relier ceci au National-Canadien. Il semble que M. Byrne soit un meilleur expert que M. Gordon, mais je m'en rapporte tout de même à la déclaration de ce dernier, lorsqu'il prétend que dans ce domaine, l'affaire en est encore au *statu quo*.

M. GORDON: Voici la situation, comme je l'entends, et je ne fais que répéter ce que les fonctionnaires-techniciens me disent être le résultat de leurs observations. Tout le problème concernant la turbine à gaz chauffée au charbon se trouve concentré dans cette question de l'échangeur de chaleur qui n'a pas été nécessairement conçu pour servir à une locomotive. Si l'on réussit à résoudre le problème il sera peut-être possible d'intéresser à cette affaire les centrales électriques industrielles.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Elles pourraient peut-être s'en servir.

M. GORDON: Oui, mais conformément aux renseignements que j'ai obtenus récemment, la difficulté relative à l'échangeur de chaleur n'a pas été surmontée de façon à présenter quelque intérêt pour le fonctionnement d'une locomotive. Pour le moment, nous ne croyons pas qu'au point de vue pratique il y ait possibilité d'adapter la turbine à gaz chauffée au charbon au fonctionnement d'une locomotive.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'accepte cette théorie et je suis d'accord avec vous.

M. GORDON: Nous sommes au courant du projet britannique et il se peut que ce soit tout à fait différent. Mes spécialistes peuvent m'annoncer, d'ici trois mois, qu'ils en sont arrivés à des résultats. Il en est de même des États-Unis avec leurs brûleurs à l'huile, etc. Nous nous renseignons.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il encore des questions touchant la rubrique "Recherche et expérimentation". Est-elle approuvée?

Assentiment.

"Concurrence"

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien de contrats à tarifs forfaitaires avez-vous en ce moment?

M. GORDON: D'après le renseignement le plus récent dont je dispose et qui date, semble-t-il, de la dernière semaine de février, il y en a 167.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au point de vue de la concurrence, ces contrats ont-ils été à votre avantage?

M. GORDON: Oui, tout à fait. C'est l'instrument le plus efficace que nous ayons découvert, dans le domaine de la concurrence. Il nous donne la chance d'utiliser le privilège propre aux chemins de fer de garder le trafic ou de le faire revenir aux chemins de fer, sans quoi il se dirigerait vers le camionnage.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je pense que cela devrait aller sous la même rubrique. Grâce aux taux forfaitaires, il vous est loisible d'utiliser vos camions en les plaçant sur des wagons plate-formes, qui font fonction de porte-remorques.

M. GORDON: Non, non! il ne s'agit pas de cela du tout.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Dans la plupart des cas, lorsqu'il s'agit de tarifs forfaitaires, il n'est pas question de transporter des voitures ou des camions par chemin de fer.

M. GORDON: Non, le tarif forfaitaire est une sorte de taux de concurrence où l'expéditeur garantit un certain pourcentage de son trafic et il est protégé par un contrat. Il accepte de nous confier un certain pourcentage de son trafic et nous lui faisons une réduction dans les taux. Quand nous concluons une entente de ce genre, tout expéditeur de marchandises semblables qui sont transportées dans des conditions à peu près analogues acquiert le droit de participer aux taux forfaitaires mis en vigueur. Il n'a qu'à en faire la demande et à se conformer aux conditions du contrat. Du point de vue technique, les tarifs forfaitaires sont des taxes convenues, et cela n'a rien à voir avec le transport par remorques.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est un tarif de concurrence pouvant s'appliquer à tous les chemins de fer?

M. GORDON: Vous avez raison.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Qu'il s'agisse de votre compagnie, du Pacifique-Canadien ou de toute autre compagnie?

M. GORDON: Précisément. Et, si je me souviens bien, tous les chemins de fer doivent accepter cet accord.

L'hon. M. MARLER: Non, une seule compagnie peut l'accepter.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je n'ai pas entendu la déclaration du ministre.

L'hon. M. MARLER: On m'a demandé si tous les chemins de fer devaient prendre part aux tarifs forfaitaires. Je pense que si vous consultez la loi, vous vous rendrez compte que ce n'est pas une condition nécessaire.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Non, mais ils peuvent en profiter s'ils le veulent.

L'hon. M. MARLER: Parfaitement.

M. FULTON: S'il y a négociation au sujet des tarifs forfaitaires,—prenons le cas cité par M. Hahn,—entre Prince-George et Vancouver. Cela ne veut pas dire que ceux qui font des expéditions de Kamloops à Vancouver pourraient profiter de l'avantage?

M. GORDON: Non. Il faudrait qu'ils s'en tinsent aux conditions du contrat telles qu'elles sont spécifiées.

L'hon. M. MARLER: Il faudrait que ce fût dans des conditions semblables.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle approuvée?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle augmentation y a-t-il eu, l'an dernier, dans le nombre des contrats à tarifs forfaitaires? Vous dites qu'il y en a actuellement 167.

M. GORDON: En juillet 1955, il y en a eu 70. Tenons-nous en aux chiffres à la fin de chaque année. Il y en a eu 60 qui ont été ajoutés en 1956.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): A la page 23, vous dites:

Le service rail-route a continué d'attirer un volume accru de trafic, de sorte que 26 nouvelles remorques ont dû être mises en service au cours de l'année.

Quel est le taux en vigueur pour ce service de remorque relativement au transport des camions par chemins de fer.

M. GORDON: Le service de remorque n'est fourni que par la compagnie de chemin de fer elle-même. Nous soumettons un taux pour le transport des remorques que nous prenons à l'endroit où se trouve l'expéditeur, nous les expédions à destination pour faire ensuite la livraison à l'endroit où le veut l'expéditeur. Autrement dit, l'expédition se fait dans une remorque placée sur un wagon plate-forme, mais c'est notre propre remorque. C'est une remorque de la compagnie de chemin de fer. La remorque n'appartient ni à l'expéditeur, ni à une compagnie de camionnage. Nous ne faisons le transport d'aucune remorque de compagnies de camionnage.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Quelle que soit la sorte de marchandise expédiée, le taux est toujours le même?

M. GORDON: Il y a un tarif qui est soumis conformément à la marchandise qui est transportée dans la remorque.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Y a-t-il un taux accordé aux camionneurs qui participent à ce service? Y a-t-il un taux quelconque payé aux camionneurs pour fournir ce service?

M. GORDON: Non. Cela ne regarde que les chemins de fer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Le service ne peut être fourni par nul autre camionneur?

M. GORDON: Non.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce la même chose aux États-Unis?

M. GORDON: Cela varie, là-bas. Il y a des compagnies qui le font et d'autres qui ne le font pas.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Avez-vous une idée des compagnies qui offrent ce service, à part la vôtre?

M. GORDON: Je pourrais obtenir le renseignement. Il faudrait vérifier. Mais la mieux connue est celle du *Pennsylvania Railroad*.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Y a-t-il quelqu'un dans l'industrie du camionnage qui ait demandé l'autorisation d'expédier leurs remorques sur des wagons plates-formes?

M. GORDON: Il a été question que nous nous occupions du transport des camions sur nos wagons plates-formes. Jusqu'à présent, nous n'avons pas établi de taux à ce sujet.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Jusqu'ici vous avez empêché le transport des camions de cette façon.

M. GORDON: Jusqu'ici, nous n'avons pas soumis de taux.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cela veut-il dire que les camionneurs sont empêchés de participer à ce service?

M. GORDON: Cela signifie qu'ils ne peuvent utiliser ce service qui est propre aux chemins de fer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Le National-Canadien a-t-il quelque projet en tête concernant la mise en disponibilité de ce service?

M. GORDON: Considérons l'affaire de cette façon-ci: Admettons qu'un expéditeur vienne à nous et insiste pour que nous transportions ses camions chargés de marchandises, et qu'il réclame le privilège, à titre de transporteur, il bénéficierait du taux, mais ce n'est pas un taux qu'il utiliserait.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Concurrence" est-elle approuvée?

M. GORDON: En d'autres termes, le taux normal, à son point de vue, serait prohibitif.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Au même alinéa, vous dites que vous avez mieux réussi à procurer des repas moins chers dans les trains.

L'hon. M. MARLER: Je pensais que nous avions terminé la discussion à ce propos.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je ne veux pas prolonger les délibérations, mais je me demande s'il est uniquement question ici de méthodes améliorées que les chemins de fer appliquent aux wagons-dinettes et aux buffets.

M. GORDON: Il s'agit d'un wagon-dinette et du nouveau wagon que j'ai désigné comme étant un wagon-cafeteria, d'un wagon que nous venons de mettre en service.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): A part cela, il n'y a aucune autre amélioration?

M. GORDON: Voilà ce que nous avons à l'esprit.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant à la rubrique "Coopération en vertu de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien", 1933.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il une raison pour laquelle nous ne pourrions avoir le renseignement concernant la part qui revient au National-Canadien dans la mise en commun des trains? Je ne veux pas dire le volume, mais bien le pourcentage.

M. GORDON: Je me trouve un peu dans une situation embarrassante, car il s'agit d'une entreprise conjointe avec le Pacifique-Canadien et d'après le renseignement que je vous donnerai, quel qu'il soit, vous serez en mesure d'établir quelle est leur part.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais je n'ai pu me représenter comment on procède, quelle peut-être la proportion des billets ou autre chose de même nature. Je pense qu'il serait intéressant de savoir ce que le National-Canadien retire de ce service.

M. GORDON: Me permettra-t-on d'essayer de simplifier la question? Vous voulez savoir quelle est la participation du National-Canadien dans la mise en commun et le pourcentage qu'il en retire?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. GORDON: Je vais examiner la question et voir ce que je peux faire.

M. FULTON: N'est-ce pas le pourcentage du revenu net du National-Canadien dont il s'agit?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le pourcentage du revenu net que retire le National-Canadien de la mise en commun.

M. ARMSTRONG: Voulez-vous dire le pourcentage du revenu net du National-Canadien?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quel est le pourcentage de la part que reçoit le National-Canadien de la mise en commun?

M. GORDON: Après avoir établi le revenu total obtenu de la mise en commun, quel est le pourcentage qu'obtient le National-Canadien?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. GORDON: Je puis tout aussi bien vous dire que ce reçoit le Pacifique-Canadien. Je vais consulter le Pacifique-Canadien et voir si l'on va s'opposer à cela. Soit que je réponde à la question ou que je dise au Comité quelles sont les objections du Pacifique-Canadien.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je ne vois pas comment on pourrait s'opposer particulièrement, lors qu'il n'est pas question de la formule employée. Ils ont de si nombreuses voies ferrées, tant d'outillage et d'endroits où vendre des billets! je pense que nous devrions savoir ce que retire le National-Canadien au point de vue des revenus nets.

M. GORDON: Je vais tenter d'obtenir le renseignement, mais, question de bons procédés, je demande qu'on me permette de consulter le Pacifique-Canadien pour savoir s'ils ont quelque objection à formuler.

M. HAHN: Cette loi ne concerne que la mise en commun?

M. GORDON: Non! Non! La Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1933, est une loi générale couvrant toutes sortes de choses qui permettent aux deux compagnies de chemins de fer de faire autant d'économies qu'elles le peuvent dans l'exploitation, là où un service conjoint est approprié.

M. HAHN: Je pense à la question des basses terres de la partie continentale de la Colombie-Britannique qui toucherait non seulement le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, mais aussi les lignes de chemin de fer qui desservent cette région. Je songe surtout à un terminus central pour le trafic-marchandises. Nous avons tellement de lignes qui desservent la région métropolitaine que vous vous rendez compte, j'en suis certain, du problème qui se posera dans l'avenir. Je me demande si on a déjà songé sérieusement à un terminus central pour les autres services.

M. GORDON: A Vancouver?

M. HAHN: Et à New-Westminster.

M. GORDON: Il n'y a pas d'étude en cours à ce sujet. Il faudrait que la question soit soulevée à la suite d'une entente commune entre les chemins de fer intéressés.

M. HAHN: Personne n'a jamais abordé la question?

M. GORDON: Non, monsieur, pas à ma connaissance.

M. HAHN: J'aurais une autre question à poser. Trouvez-vous qu'il serait profitable d'entreprendre une telle étude à l'heure actuelle?

M. GORDON: Je ne le sais pas; mais, ce que je sais, c'est que nous avons tellement d'études en cours que j'hésiterais à en entreprendre une autre. Je ne puis répondre à votre question et vous dire s'il serait sage ou non d'entreprendre l'étude dont vous parlez. Je crois que la première réaction des intéressés serait de nature à déconseiller l'entreprise.

M. HAHN: Serait-il possible d'entrer en communication avec les autres chemins de fer pour savoir si l'un d'entre eux voudrait entreprendre cette étude? A mon avis, cette étude doit commencer quelque part et, sans aucun doute, c'est au niveau gouvernemental que la chose devrait normalement être entreprise.

M. GORDON: Il y a beaucoup de ces idées qui à première vue semblent intéressantes, mais qui, du point de vue pratique de l'exploitation des chemins de fer, ne sont absolument pas possibles. Je crois que la question du terminus de Vancouver tombe dans cette catégorie. C'est là mon avis au premier abord.

Toutefois, je prends note du projet et j'en étudierai les grandes lignes. Je ne veux certainement pas m'engager dans toute une série de nouvelles études.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Serait-il juste de dire que l'application de la loi à l'étude dépend plus des conditions économiques que d'un simple cas de chevauchement. Voici ce que je veux dire. La loi n'est pas plus rigoureusement observée ou appliquée en temps de dépression qu'en temps de prospérité?

M. GORDON: Je trouve votre remarque très appropriée et c'est un fait que tout ce qu'on a accompli en vertu de cette loi a subi l'influence des tendances économiques.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cet état de choses s'est-il prolongé après 1945 ou 1946?

M. GORDON: Pas au sujet du service en commun. Je suppose que vous parlez du service en commun?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. GORDON: Cet état de choses ne s'est pas prolongé, mais il y eu d'autres choses qui se sont produites, comme, par exemple, un effort conjoint pour standardiser l'outillage et plusieurs autres choses. Nous avons discuté entre nous de l'exploitation des chemins de fer, des conditions d'exploitation et de la description précise de l'outillage, ce qui a entraîné une standardisation considérable et la réalisation d'économies intéressantes. Mais cette question du service en commun était une décision portant sur un problème unique et je ne veux pas prédire que nous verrons une question de ce genre se présenter de nouveau. Beaucoup de gens sont convaincus qu'on devrait maintenant abolir cet arrangement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que les événements ont tourné de façon à ce que le National-Canadien estime qu'il lui serait plus avantageux du point de vue de la concurrence d'être indépendant et libéré de ce service en commun.

M. GORDON: Certains de nos fonctionnaires sont d'avis que nous devrions cesser d'opérer en commun, tandis que d'autres croient que, du point de vue économique, nous aurions tort de le faire. Les objections s'appuient surtout sur l'argument du prestige de la compagnie et du moral des employés; mais, du point de vue économique, l'exploitation en commun a prouvé son utilité.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au sujet de la perte de notre trafic-voyageurs qui s'adresse plutôt au transport aérien, est-ce que cela ne nous remet pas dans une situation où la mise en vigueur de la loi en question redevient importante?

M. GORDON: Je ne pourrais que vous donner une réponse approximative. Je ne le sais pas. Je crois que la concurrence est de plus en plus vive. Je ne veux pas dire que la loi ne deviendra pas plus importante, mais je ne possède aucun renseignement à ce sujet.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je me demande si on pourrait répondre aux questions que j'ai posées hier relativement au mouvement du courrier entre Palmerston et Southampton?

M. GORDON: Nous nous préparons actuellement à répondre d'un seul coup à toutes les questions en suspens. Toutefois, peut-être que je pourrais répondre à l'une de ces questions en suspens. Je crois que vous avez soulevé la question d'Owen-Sound. Voici les renseignements que je possède à ce sujet.

L'élévateur, qui appartient à la *Great Lakes Elevator Company, Limited*, se trouve sur les voies du National-Canadien. Le Pacifique-Canadien absorbe une partie des frais d'aiguillage pour les chargements dirigés vers les points locaux qu'il dessert et tous les frais d'aiguillage pour le trafic de concurrence, que ce soit pour l'exportation ou pour le commerce intérieur. Quand l'élévateur a été construit, vers 1929, la ville

a construit un raccordement entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, qui possèdent les voies et qui paient des frais d'entretien considérables pour ces voies, qui comportent un pont qui traverse la rivière Saugeen et qui relie les voies du National-Canadien à celles du Pacifique-Canadien. C'est notre compagnie qui s'occupe de la manœuvre.

De fait, je ne crois pas que votre affirmation soit exacte, quand vous dites que le Pacifique-Canadien a la plus grande partie des affaires, car elles sont réparties assez également entre les deux compagnies de chemin de fer.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Quel est votre pourcentage?

M. GORDON: En 1956, nous avons obtenu 45 p. 100 du trafic.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Le National-Canadien a obtenu 45 p. 100 du trafic?

M. GORDON: Oui, monsieur. Vous avez en vue particulièrement le service Palmerston-Kincardine et le service Palmerston-Southampton?

M. HOWE: Oui, monsieur.

M. GORDON: Il n'y a pas eu de changements dans les services Palmerston-Kincardine et Palmerston-Southampton, mais l'été dernier nous avons dit au ministère des Postes que nous songions à cesser notre service en raison de pertes évidentes. Depuis qu'il a été mis au courant de notre projet, à compter de septembre, le ministère des Postes a employé les grandes routes, non seulement celles que je viens de mentionner mais aussi celles de Stratford-Goderich, London-Palmerston et Palmerston-Durham. C'est là une décision du ministère des Postes. Les chemins de fer sont la cause de cette décision. Il est vrai que nous n'avions rien changé encore à notre service, mais nous avons laissé entendre que le projet était à l'étude. Nous avons de fréquentes discussions avec le ministère des Postes au sujet de divers genres de services. C'est le ministère qui a décidé lui-même de passer au service de camionnage dans certains cas où il avait l'impression de pouvoir obtenir ainsi un service plus adapté aux circonstances. Vous noterez que nous mentionnons dans le rapport l'établissement d'un train spécial entre Montréal et Toronto en vue de conserver pour les chemins de fer le transport du courrier entre ces deux villes. Nous avons consenti d'établir à cette fin un service de six heures et demie.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): La raison pour laquelle on a attiré mon attention sur ce sujet, c'est que les gens de ma région estiment que, lorsque les chemins de fer ont perdu ce revenu, qui est d'environ le tiers du revenu total, ils se sont engagés dans une voie qui les amènera à perdre aussi le service des trains.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant rendus aux états financiers et statistiques. Voulez-vous que nous traitions le sujet dans son ensemble ou si vous préférez que nous analysons chaque poste séparément? Ces questions ont déjà été étudiées à plusieurs reprises au cours des délibérations.

M. HAHN: Pourrions-nous les étudier page par page?

Le PRÉSIDENT: C'est très bien. Nous allons d'abord voir le bilan consolidé, aux pages 26 et 27. Avez-vous des questions à poser à ce sujet? La page suivante, soit la page 28, comprend les notes relatives aux états financiers consolidés au 31 décembre 1956. Y a-t-il des questions à poser à ce sujet?

La page 29 présente un état des revenus pour l'ensemble du réseau, avez-vous des questions? Passons aux recettes d'exploitation, page 30.

M. FULTON: J'aimerais faire ici un commentaire et exprimer mon appréciation en mon nom et au nom de ceux qui se rappellent que M. Gordon et ses collaborateurs ont rédigé ce rapport pour la dernière année financière de façon à incorporer plusieurs changements que nous avons proposés et certaines

autres propositions relatives au groupement des postes compris dans la rubrique "Transport des voyageurs" en vue de démontrer le rapport qui existe entre tous les postes dont on peut dire qu'ils se rapportent au transport des voyageurs. Ces changements ont été apportés au rapport et nous en sommes très reconnaissants. J'espère qu'ils n'ont pas compliqué davantage l'établissement de vos comptes. En tous cas cela nous montre plus clairement la façon dont vous exploitez votre entreprise.

M. GORDON: Oui, j'en conviens. Nous vous remercions de votre proposition, car elle nous a permis de présenter un état beaucoup plus clair.

Le PRÉSIDENT: Passons aux "frais d'exploitation", aux pages 30 et 31?

Assentiment.

"Mobilisations", page 32.

Assentiment.

"État de la dépréciation consignée", page 32.

M. FULTON: Monsieur Gordon ou monsieur Armstrong, ne désireriez-vous pas nous faire des commentaires sur le poste "Additions aux montants consignés non compris dans ce compte sous le régime antérieur de comptabilité (voir note 1)" et sur celui qui paraît au bas de la page?

M. GORDON: La note 1 à la page 28 explique ce montant qui provient de l'application d'une comptabilité uniforme préconisée par la Commission des transports.

Assentiment.

"Dette à long terme", page 33?

Assentiment.

"Part des actionnaires", page 33?

Assentiment.

"Compagnies constituant le Réseau national du Canada", page 34?

Assentiment.

"Immobilisations dans les filiales non consolidées"?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, je constate tout d'abord sur cette page que la *Toronto Terminals Railway Company* a placé \$250,000 et que, au 31 décembre 1956, le montant était demeuré le même.

N'est-ce pas l'an dernier que nous avons eu une loi spéciale à la Chambre au sujet du prolongement des voies à cet endroit et de la perception de certains frais de location? A-t-on prolongé les voies et la compagnie de chemin de fer a-t-elle placé de l'argent dans ce prolongement particulier? Peut-être s'agissait-il de ports?

M. GORDON: Cela ne paraît pas dans nos livres.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que ce serait compris dans le compte *Toronto Terminals Railway Company*?

M. GORDON: Non. Ce serait plutôt dans le compte de la Commission du port de Toronto. Cette compagnie possède ses propres voies sur les quais.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La *Toronto Terminals Railway Company* a-t-elle fourni l'argent?

M. GORDON: Non, monsieur.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Elle ne fait qu'assurer l'entretien?

M. GORDON: Nous avons avec la Commission du port de Toronto un contrat ou une entente qui règle la façon dont nous assurons le service sur ses voies.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je croyais que la *Toronto Terminals Railway Company* fournissait les fonds additionnels pour les travaux de premier établissement et que ce capital était remboursé au moyen de loyers. Vous ne vous souvenez pas de cela?

M. GORDON: Je suis certain que ce n'est pas exact. Nous n'avons pas placé d'argent dans cette entreprise.

Le PRÉSIDENT: "Immobilisations dans les filiales non consolidées"?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Un instant, s'il vous plaît. Je constate que nous détenons 100 p. 100 du capital d'Air-Canada. Y a-t-il une raison particulière pour que cette filiale soit la propriété exclusive des chemins de fer Nationaux? Y a-t-il quelque avantage pour les chemins de fer Nationaux à l'exploiter ainsi ou, au contraire, la compagnie de transport aérien serait-elle dans une meilleure situation si elle dirigeait elle-même ses propres affaires financières?

M. GORDON: Cette union est plus avantageuse pour la compagnie de transport aérien que pour les chemins de fer Nationaux. Dans l'administration d'Air-Canada, nous ne faisons ni profits ni pertes. Nous jouons pour elle le rôle de banquier. Vous pourrez constater, dans le budget que nous avons annexé au nôtre, ses besoins en fait d'immobilisation. C'est une simple question de commodité, une façon très pratique d'administrer cette entreprise.

L'histoire de cette entreprise remonte naturellement au temps où la société Air-Canada a été établie, lorsque le National-Canadien a fourni le noyau de l'organisme, en d'autres termes le personnel pour lui permettre de fonctionner. Nous avons encore un certain nombre d'ententes qui nous lient étroitement à cette entreprise. Par exemple, nous lui fournissons les services juridiques et médicaux, nous veillons à son administration financière, c'est-à-dire à la bonne tenue de sa comptabilité et à ses affaires de banque et autres services de ce genre. Mais, avec les années, Air-Canada se sépare graduellement et devient de plus en plus un organisme complètement indépendant à ce point de vue. La raison pour laquelle nous maintenons ce régime, c'est que nous croyons qu'il est plus économique. Nous avons aussi le même secrétariat général pour les deux compagnies.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous pu constater de quelque façon qu'il y avait économie du point de vue financier et que les chemins de fer Nationaux peuvent emprunter de l'argent pour Air-Canada à meilleur compte que cette compagnie ne pourrait le faire par elle-même avec la garantie du gouvernement?

M. GORDON: Voici l'explication. L'emprunt d'Air-Canada est plutôt petit par rapport au nôtre. Ainsi, sur le marché financier, une émission relativement peu considérable ne trouve pas d'acheteurs en aussi grand nombre que nos émissions, qui sont beaucoup plus considérables. Théoriquement, les obligations d'Air-Canada garanties par le gouvernement pourraient se vendre au même prix que les nôtres. Mais, en réalité, cela ne se réalise pas souvent; car, vue la nature du marché, l'émission d'obligations d'Air-Canada est trop peu considérable pour les acheteurs importants comme les compagnies d'assurances et autres gros acheteurs de ce genre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Posons le problème d'une autre façon. Vous dites que, du point de vue des chemins de fer Nationaux, il n'y a ni profits ni pertes. Mais votre compagnie de chemin de fer retire-t-elle quelque avantage de cet arrangement?

M. GORDON: Oui, jusqu'à un certain point. Il y a l'avantage d'être en relations étroites avec cette compagnie de transport aérien et, du point de vue du trafic, cette collaboration est avantageuse. De plus, grâce aux ententes que j'ai mentionnées au sujet du secrétariat, des services médicaux et juridiques

et autres services, Air-Canada nous paie une partie de nos frais d'exploitation. Nous passons une écriture pour ces services, comme je l'ai déjà dit, sur une base de répartition égale, aussi exactement que nous pouvons établir nos calculs. Cette collaboration est, dans une certaine mesure, avantageuse pour les deux parties.

Le PRÉSIDENT: La rubrique à l'étude est-elle approuvée?

Assentiment.

"Source et affectation des fonds en 1956".

Assentiment.

"Matériel roulant mis en service en 1956".

Assentiment.

"Inventaire du matériel roulant".

Assentiment.

"État statistique de l'exploitation du rail".

Assentiment.

"Tonnage productif par denrée".

Assentiment.

"Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1956".

Assentiment.

"Histoire synoptique des chemins de fer Nationaux du Canada en 25 ans".

Assentiment.

M. FULTON: Monsieur le président, avant que nous approuvions le rapport, il y a une question d'intérêt général que j'aimerais à poser à M. Gordon. Voudrait-il nous expliquer le fonctionnement des nouveaux achats d'actions privilégiées par le gouvernement en vertu de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada. On en parle spécifiquement dans le rapport du vérificateur. Je ne demande pas à M. Gordon de nous donner une réponse détaillée, mais pourrait-il nous expliquer le fonctionnement de cette opération. Il semblerait que chaque année le gouvernement devient un actionnaire de plus en plus considérable.

M. GORDON: C'est bien cela. C'est là le résultat de cette opération. A l'époque de la révision du capital, on a fait remarquer que les actionnaires de toute compagnie ordinaire qui prend de l'expansion font naturellement de nouveaux placements pour fins d'immobilisations, soit sous forme de bénéfiques remployés dans l'entreprise ou d'une autre façon. C'est là la façon normale de développer une compagnie industrielle. La question qui se pose, c'est donc de déterminer la proportion raisonnable d'actions que le National-Canadien doit revendre.

On a estimé que la quantité de capital remployé dans l'entreprise devrait avoir un certain rapport avec le trafic et on a cru qu'il serait raisonnable de fixer cette proportion à 3 p. 100 du revenu brut. Ainsi, chaque année nous vendons au gouvernement des actions privilégiées dans une proportion de 3 p. 100 de notre revenu brut. Et, sur ces actions privilégiées, nous sommes obligés, si nous avons réalisé des bénéfiques, de payer un dividende de 4 p. 100.

M. FULTON: Ainsi la part de propriétaire augmente de même que l'obligation de payer des dividendes, s'il y a eu des bénéfiques?

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Vous devez prévoir, sans doute, que cette obligation diminuera, car elle augmente à un rythme d'environ 25 millions de dollars par année.

M. GORDON: Vous avez raison.

M. FULTON: A moins qu'une certaine régression ne se produise. Qu'en dites-vous?

M. GORDON: Le seul commentaire que je puisse faire, c'est que le capital continuera d'augmenter et, quand nous en viendrons à notre budget des immobilisations, vous constaterez comme notre compte de placements en immobilisations augmente continuellement. Ce que nous essayons de faire, c'est de garder une certaine proportion entre notre avoir et nos charges fixes. Généralement parlant, la proportion est de 60-40. Nous essayons autant que possible de maintenir cette proportion. Quant aux obligations, nous nous engageons naturellement à des versements réguliers d'intérêt, ce qui est une charge directe. Quant aux actions privilégiées, il y a obligation de payer des dividendes, s'il y a des bénéfices.

M. FULTON: A la lumière de l'expérience, y a-t-il lieu de s'inquiéter du montant de l'augmentation annuelle de votre capital-actions. Le rythme de cette augmentation est-il satisfaisant ou est-il un peu trop rapide?

M. GORDON: A vrai dire, je n'en suis pas satisfait. Si nous comparons nos emprunts supplémentaires à ceux des autres compagnies, sous forme d'obligations ou autrement, je ne crois pas qu'il y ait lieu d'être satisfait. Toutefois, quand nous passerons à l'étude du budget des immobilisations, je crois que nous pourrons répondre à ces questions d'une façon beaucoup plus précise. Je vous donnerai alors des chiffres à ce sujet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur Gordon, avant que le rapport soit approuvé, j'aimerais dire que c'est toujours un plaisir d'étudier le rapport des chemins de fer Nationaux. Cette année, le rapport accuse un excédent et je crois qu'il serait approprié d'adresser des félicitations à la compagnie, qui se trouve dans une bien meilleure situation cette année qu'elle ne l'était l'an dernier. Tous ceux qui ont contribué à ce succès, administrateurs et employés, méritent notre reconnaissance et nos éloges.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Hamilton. Je crois que nous sommes tous de cet avis.

Messieurs, vous avez pris connaissance du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1956. Est-ce que quelqu'un propose l'adoption de ce rapport. M. Weaver, appuyé par M. Fulton, propose que le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1956 soit approuvé.

La motion est adoptée et le rapport annuel est approuvé.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA.

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1957

	Projets de 1957	Montant pour complé- ter les projets autorisés au cours des années antérieures	Total	Page	Dépenses en 1957
(milliers de dollars)					
VOIE—					
Améliorations à la voie.....	\$ 57,173	646	57,819		\$ 57,221
Grandes gares à marchandises....	3,028	37,355	40,383		8,370
Communications.....	13,178	9,631	22,809		14,861
Constructions.....	8,283	10,579	18,862		8,185
Voies de gares et d'évitement....	5,226	1,178	6,404		2,940
Outillage pour la voie et les ateliers	3,377	440	3,817		3,610
Signaux.....	4,834	3,032	7,866		2,751
Protection aux passages à niveau..	228	388	616		512
Déviations des lignes.....	816	4,805	5,621		1,271
Généralités.....	14,523	5,466	19,989		18,884
	110,666	73,520	184,186		118,605
Moins—Ouvrages inachevés.....	—	—	—		36,000
Total—Voie.....	110,666	73,520	184,186	(3)	82,605
EMBRANCHEMENTS.....	—	13,453	13,453	(4)	9,445
HÔTELS.....	246	15,523	15,769	(5)	12,631
MATÉRIEL.....	137,039	88,394	225,433	(6)	147,569
	247,951	190,890	438,841		252,250
IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES...	16,457	—	16,457	(7)	16,457
	\$ 264,408	190,890	455,298		\$ 268,707

CAPITAL DE ROULEMENT ADDITIONNEL

Total

Dépenses
en 1957

BESOINS

(milliers de dollars)

Montant requis pour financer temporairement des modifications au pont
Victoria à des fins de coordination avec la voie maritime du Saint-
Laurent.....

\$ 4,000

Fins générales.....

10,000

\$ 14,000

NOTA:—Les montants requis pour la conversion et—ou le rachat de titres venant à échéance se trouvent à la page 8.

(Budget du National-Canadien, Page 1)

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

RELEVÉ DES AUTORISATIONS FINANCIÈRES REQUISES RELATIVEMENT AU BUDGET DES IMMOBILISATIONS

(milliers de dollars)

ANNÉE 1957

DÉPENSES BRUTES D'IMMOBILISATIONS

Voie.....	\$ 82,605
Embranchements.....	9,445
Hôtels.....	12,631
Matériel.....	147,569

252,250

16,457

Immobilisations dans les filiales.....

268,707

AUTRES BESOINS DE CAPITAL DE ROULEMENT

Montant requis pour financer temporairement des modifications au pont Victoria à des fins de coordination avec la voie maritime du Saint-Laurent.....	4,000
Fins générales.....	10,000

14,000

282,707

SOURCE DES FONDS

Dépréciation accumulée, etc.....	84,600
Emission de titres:	
Actions privilégiées.....	24,000
Emprunts supplémentaires—1957.....	174,107

198,107

282,707

DU 1^{er} JANVIER AU 30 JUIN 1958

Autorisation financière intérimaire requise à l'égard des projets d'immobilisations autorisés en 1957 et au cours des années antérieures:

DÉPENSES BRUTES D'IMMOBILISATIONS.....	92,000
FINANCEMENT DE CES DÉPENSES:	
Disponibilités provenant de la dépréciation accumulée, etc.....	42,000

50,000

ÉMISSION DES TITRES:

Actions privilégiées.....	12,000
Emprunts supplémentaires.....	38,000

50,000

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENTS REQUISES

Nous demandons l'autorisation de conclure des contrats avant le 1^{er} juillet 1958 pour l'acquisition de nouveau matériel et pour entreprendre les additions et les transformations d'ordre général qui seront payables après l'année civile 1957 pour des montants dont l'ensemble ne dépassera pas.....

91,500

AUTORISATION FINANCIÈRE ENCORE EN VIGUEUR

En vertu de la Loi de 1956 sur le financement et la garantie des chemins de fer Nationaux du Canada, article 3 (1) b), il existe une autorisation de financement au montant de \$80,000,000. Les dépenses estimatives imputables sur ce montant sont de \$68,000,000, pour la voie et le matériel et de \$12,000,000 pour des avances à Air-Canada.

(Budget du National-Canadien, Page 2)

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS SUR LA VOIE FERRÉE PAR RÉGION

TOTAL DE 1957 ET COT POUR CÔMPLÉTER LES TRAVAUX APPROUVÉS AU COURS DES ANNÉES ANTÉRIEURE

	Région de l'Atlan- tique	Région de Terre- Neuve	Région centrale	Région de l'Ouest	Grand Trunk Western	Central Vermont Railway	Autres	Total
Améliorations à la voie.....	\$ 7,810,000	\$ 1,767,300	\$ 19,343,700	\$ 26,525,000	\$ 1,213,200	\$ 1,160,400	—	\$ 57,819,600
Grandes gares à marchandises.....	1,021,000	500,000	31,316,900	1,608,600	5,936,000	—	—	40,382,500
Communications.....	—	—	—	—	—	—	\$ 22,909,102	22,809,102
Constructions.....	1,293,800	89,700	11,968,200	4,941,800	295,100	273,750	—	18,862,350
Voies de gares et d'évitement.....	306,800	83,900	1,380,600	4,614,400	18,400	—	—	6,404,100
Outillage pour la voie et les ateliers..	609,400	95,700	1,684,300	1,007,300	346,100	73,900	—	3,816,700
Signaux.....	1,060,000	—	3,097,200	3,586,300	93,600	28,400	—	7,865,500
Protection aux passages à niveau....	20,000	—	212,700	19,800	349,100	14,500	—	616,100
Déviations des lignes.....	17,100	—	5,554,000	49,800	—	—	—	5,620,900
Généralités.....	713,800	541,950	3,856,400	2,753,500	395,700	205,500	11,522,366	19,989,216
	<u>\$ 12,851,900</u>	<u>\$ 3,078,550</u>	<u>\$ 78,414,000</u>	<u>\$ 45,106,500</u>	<u>\$ 8,647,200</u>	<u>\$ 1,756,450</u>	<u>\$ 34,331,468</u>	<u>\$184,186,068</u>
Dépenses—1957.....	\$ 10,257,100	\$ 2,313,550	\$ 35,993,400	\$ 36,568,700	\$ 5,842,700	\$ 1,545,900	\$ 26,083,668	\$118,605,018
Moins—Travaux inachevés.....	—	—	—	—	—	—	—	36,000,000
								<u>\$ 82,605,018</u>

(Budget du National-Canadien, page 3)

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1957

CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS

La construction des embranchements suivants est autorisée par les lois indiquées ci-dessus:

			Autorisation	Milles
Terrace—Kitimat.....			Chapitre 20, 1952	46
Hillsport—Manitouwadge.....			Chapitre 49, 1954	27
Beattyville—Chibougamau—Saint-Félicien.....			Chapitre 39, 1954	294
Bartibog—Heath Steele Mines.....			C.P. 1956-1070	23
	Dépenses autorisées	Dépenses au 31 décembre 1956	Montant pour terminer les travaux	Dépenses en 1957
Terrace—Kitimat.....	\$ 11,500,000	10,800,000	700,000	200,000
Hillsport—Manitouwadge.....	4,312,000	2,544,600	50,000	50,000
Beattyville— Chibougamau—St-Félicien.....	30,800,000	17,141,528	13,628,500	9,470,000
Bartibog—Heath Steele Mines.....	2,800,000	400,000	2,400,000	2,100,000
	49,412,000	30,886,128	16,778,500	11,820,000
Moins—Subvention à la ligne Beattyville—Chibougamau— St-Félicien.....	7,300,000	3,975,000	3,325,000	2,375,000
	42,112,000	26,911,128	13,453,500	9,445,000

(Budget du National-Canadien, page 4)

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1957

HÔTELS

	Projets de 1957	Montant pour terminer les travaux approuvés au cours des années antérieures	Total	Dépenses en 1957
“Charlottetown”, Charlottetown (I.-P.-É.).....	\$ 11,500	—	11,500	11,500
“Nova Scotian”, Halifax (N.-É.).....	3,075	—	3,075	3,075
“Château Laurier”, Ottawa (Ont.).....	133,300	—	133,300	133,300
“Fort Garry”, Winnipeg (Man.).....	29,925	15,582	45,507	45,507
“Bessborough”, Saskatoon (Sask.).....	14,000	—	14,000	14,000
“Macdonald”, Edmonton (Alb.).....	2,000	—	2,000	2,000
“Jasper Park Lodge”, Jasper (Alb.).....	52,000	69,000	121,000	121,000
	245,800	84,582	330,382	330,382
“Reine Élisabeth”, Montréal (P.Q.).....	—	15,438,000	15,438,000	12,300,000
	\$ 245,800	15,522,582	15,768,382	12,630,382

(Budget du National-Canadien, page 5)

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1957

MATÉRIEL

	Projets de 1957	Montant pour compléter les projets auto- risés au cours des années antérieures	Total	Dépenses en 1957
	\$	\$	\$	\$
NOUVEAU				
Nous demandons l'autorisation re- quise pour le financement du matériel indiqué ci-dessous, dont le financement et/ou la commande ont été autorisés en vertu des lois sur le financement et la garantie adoptées au cours des années an- térieures.....	—	86,852,000	86,852,000	86,852,000
99 locomotives				
95 wagons de voyageurs				
5,174 wagons de marchandises				
588 unités servant au travail sur la voie				
5,956				
Nous demandons l'autorisation de commander du matériel au coût estimatif de \$132,081,000, dont \$54,309,900 seront requis pour fi- nancer les livraisons attendues en 1957.....	\$132,081,000	—	132,081,000	54,309,900
373 locomotives				
92 wagons de voyageurs				
3,800 wagons de marchandises				
325 unités servant au travail sur la voie				
4,590				
Pour l'acquisition de matériel spécial d'expérimentation et de nouveaux types de matériel dont on appréciera la valeur en les mettant à l'épreuve.....	\$ 2,000,000	—	2,000,000	2,000,000
	134,081,000	86,852,000	220,933,000	143,161,900
GÉNÉRALITÉS				
ADDITIONS, TRANSFORMATIONS ET DI- VERS.....	2,958,000	1,542,000	4,500,000	4,407,100
TOTAL—MATÉRIEL.....	137,039,000	88,394,000	225,433,000	147,569,000

NOTA: Le détail du matériel requis, dont la liste figure ci-dessus, pourra être modifié quant au nombre et à la catégorie des articles, mais le coût total ne dépassera pas le montant des autorisations demandées ci-dessus.

(Budget du National-Canadien, page 6)

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1957

Placements dans les filiales

	Budget de 1957
NORTHERN ALBERTA RAILWAYS (Conjointement avec le Pacifique-Canadien) Additions générales—Proportion du National-Canadien, 50%.....	\$ 1,989,000
CHICAGO AND WESTERN INDIANA RAILROAD Avances en vertu des ententes du 1 ^{er} mars 1936 et du 1 ^{er} mai 1952.....	317,000
ATLANTIC AND ST. LAWRENCE RAILROAD Achat de capital social.....	1,500
BUFFALO AND LAKE HURON RAILWAY COMPANY Achat de titres.....	1,150,000
Total.....	3,457,500
AIR-CANADA Avances à l'égard d'immobilisations (1957 seulement).....	13,000,000
TOTAL GÉNÉRAL.....	16,457,500

(Budget du National-Canadien, page 7)

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

RACHAT D'OBLIGATIONS À L'ÉGARD DES IMMOBILISATIONS, Y COMPRIS DES VERSEMENTS SUR LE CAPITAL GAGÉS SUR LE MATÉRIEL AU COURS DE L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1957

Échéance 1957		Montant
15 janvier	Certificats 2½% du N.-C. gagés sur matériel, série "V".....	\$ 675,000
1 ^{er} mars	Billets 2½%, enregistrés et remboursables par versements, du Chemin de fer de Terre-Neuve.....	71,583
15 mars	Certificats 2½% du N.-C. gagés sur matériel, série "S".....	2,800,000
15 mars	Certificats 2½% du N.-C. gagés sur matériel, série "U".....	1,100,000
1 ^{er} mai	Certificats 2½% du N.-C. gagés sur matériel, série "T".....	1,075,000
1 ^{er} juillet	Obligations-or 4½%, 30 ans, garanties, du N.-C.....	64,136,000
15 juillet	Certificats 2½% du N.-C. gagés sur matériel, série "V".....	675,000
15 septembre	Certificats 2½% du N.-C. gagés sur matériel, série "U".....	1,100,000
1 ^{er} novembre	Certificats 2½% du N.-C. gagés sur matériel, série "T".....	1,075,000
1 ^{er} décembre	Certificats 2% du N.-C. gagés sur matériel, série "R".....	560,000
		\$ 73,267,583

(Budget du National-Canadien, page 8)

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET D'EXPLOITATION—ANNÉE 1957

	Prévisions pour 1957	Résultats acquis de 1956
	(milliers de dollars)	
RECETTES D'EXPLOITATION.....	\$ 800,000	\$ 774,801
DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Entretien:		
Voie ferrée.....	149,100	140,379
Matériel.....	151,300	142,252
Total.....	300,400	282,631
Transport.....	351,000	346,127
	651,400	628,758
Trafic.....	14,100	13,442
Opérations diverses du chemin de fer.....	7,400	7,201
Généralités.....	57,500	53,903
Dépenses totales.....	730,400	703,304
REVENU NET D'EXPLOITATION.....	69,600	71,497
IMPÔTS ET LOYERS		
Provision pour impôt sur le revenu.....	6,800	—
Autres impôts, location de matériel et des propriétés exploitées en commun...	27,200	24,705
Total.....	34,000	24,705
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	35,600	46,792
Autres recettes.....	10,100	11,068
Disponibilités pour le paiement des charges fixes.....	45,700	57,860
Charges fixes.....	38,000	31,783
Surplus.....	\$ 7,700	\$ 26,077

(Budget du National-Canadien, page 9)

Je demanderais à M. Gordon de nous faire un bref exposé avant que nous abordions l'examen du budget des immobilisations pour 1957.

M. GORDON: Avant que nous passions à l'examen proprement dit du budget de 1957, il serait peut-être utile au Comité que je prenne quelques minutes pour indiquer quelques-uns des éléments les plus importants des programmes d'immobilisations que le National-Canadien a exécutés au cours des dernières années, et pour préciser aussi le fondement de nos prévisions pour 1957.

Au cours de la période quinquennale inauguré par la réorganisation du capital en 1952 et terminée en 1956, les immobilisations nettes du National-Canadien se sont élevées à 608.6 millions de dollars. Voici comment ces dépenses ont été financées:

(millions de dollars)			
<i>Dépenses nettes</i>		<i>Sources des fonds</i>	
Augmentation nette du réseau:		Actions privilégiées ..	103.5
		Dépréciation	99.3
			202.8
Voie ferrée	219.6	Emprunts supplémen-	
		taires	436.8
Matériel	378.6	Moins—Prêts à Air-	
		Canada	31.0
			405.8
Autres avoirs tangi-			
bles	10.4		
	<u>608.6</u>		<u>608.6</u>

Disons tout d'abord que l'augmentation nette du compte-réseau comprend les trois éléments suivants: lignes, 219.6 millions; matériel, 378.6 millions et autres avoirs tangibles, notamment des bâtisses, etc., 10.4 millions. Ainsi que je viens de le mentionner, le total de ces chiffres s'élève à 608.6 millions.

En second lieu, on me demande de quelle source le National-Canadien a-t-il pu obtenir cet énorme capital. De la vente d'actions privilégiées dont il vient d'être question, monsieur Fulton. Cette vente nous a rapporté 103 millions et demi de dollars. En outre, le compte de dépréciation nous a fourni 99.3 millions et nous avons contracté, auprès du gouvernement et en vendant des obligations au public, des emprunts supplémentaires pour un montant de 405.8 millions, ce qui forme un total de 608.6 millions.

A remarquer qu'ensemble la vente d'actions privilégiées et le compte de dépréciation ont satisfait à nos besoins dans la proportion de 33.3 p. 100, et les emprunts supplémentaires dans la proportion de 66.7 p. 100.

Cela signifie donc que nous avons dû financer les deux tiers de nos immobilisations grâce à des capitaux empruntés et portant intérêt, ce qui a entraîné un changement sensible du rapport entre le capital-actions et la dette obligatoire. Au 31 décembre 1956, 38 p. 100 du capital des chemins de fer Nationaux du Canada étaient constitués d'emprunts et 62 p. 100 d'actions, comparative-ment à 28 p. 100 et 72 p. 100 immédiatement après la réorganisation du capital en 1952. Ces données éclairent le point que nous discutons il y a un instant, lorsque j'ai affirmé que depuis 1952 le capital-actions du N.-C. avait diminué par rapport à son capital emprunté, et ce à proportion des chiffres que j'ai mentionnés. Les charges de l'intérêt sur ces emprunts supplémentaires ainsi que les charges de la dépréciation touchant les immobilisations accrues augmentent les frais d'environ 33 millions par année (dépréciation égale 16.8 millions; intérêt égale 16.2 millions).

Au cours de cette même période quinquennale, le chemin de fer a réalisé un excédent net de 8.3 millions, après avoir payé les charges fixes. On peut donc conclure que même si le réseau a pourvu à ses charges fixes, il n'a pu assurer de revenu appréciable en ce qui concerne son capital-actions. Le seul dividende de 4 p. 100 des actions privilégiées (lesquelles constituent un peu plus de la moitié du capital-actions) se serait élevé à environ 160 millions durant cette période, et même en 1956 l'excédent de 26.1 millions était inférieur au dividende normal des actions privilégiées qui s'établissait à 33 millions et demi.

L'augmentation des charges fixes et de la dépréciation, sur laquelle j'ai attiré votre attention, ne doit pas être considérée comme une tendance inquiétante en elle-même. Elle fait toutefois ressortir la rigueur de l'examen que, en toute prudence, nous faisons subir aux projets d'immobilisation, avant de les inclure dans notre budget. De façon générale, ces projets sont divisés en quatre catégories principales:

1) *Les immobilisations qui rapportent*, c'est-à-dire celles qui rapporteront des bénéfices après déduction des frais d'exploitation, de la dépréciation et des charges fixes sur le capital engagé.

2) *Les immobilisations qui assurent le bon fonctionnement des services*. Celles-là ne rapportent pas, mais on doit les faire couramment pour maintenir les services, par exemple, les services de voyageurs.

3) *Les immobilisations destinées au remplacement* d'installations défectueuses qui sont nécessaires à la sûreté et au bon fonctionnement du chemin de fer.

4) *Les immobilisations légalement obligatoires*, c'est-à-dire celles que nous devons faire pour nous conformer aux ordres de la Commission des transports ou des autres autorités compétentes. Les signaux placés aux abords des passages à niveau, de même que toutes les mesures destinées à protéger le public entrent dans cette dernière catégorie.

Plusieurs des immobilisations projetées entrent dans deux de ces catégories ou même dans plus de deux catégories. Les recettes des immobilisations de la première catégorie ont été suffisantes pour produire un bénéfice global net, même après le paiement de plus fortes charges fixes et la dépréciation accrue sur les immobilisations. Ce fait est en grande partie attribuable aux recettes élevées qui ont été amenées par le programme de dieselisation. Comme ce programme est mis en vigueur en premier lieu dans les domaines où il constituera une plus grande économie, la proportion des recettes sera inévitablement moindre sur les immobilisations faites aux derniers stades du programme.

Si les membres du Comité veulent bien se reporter à la première page du document qu'ils ont en main, ils y trouveront le résumé des immobilisations projetées pour 1957 et les dépenses réelles anticipées pour la même année. Avant de passer aux détails de ces rubriques, je voudrais faire un autre commentaire afin de vous expliquer dans quel esprit nous soumettons ces projets à votre approbation.

Lorsque nous avons élaboré ces projets, nous avons porté une attention particulière aux répercussions que pourrait avoir sur l'économie canadienne, un programme intense d'immobilisations du National-Canadien au cours d'une période de forte demande sur les ressources du pays. D'un côté, nous estimons qu'il est de notre devoir de fournir un service de transport efficace qui puisse faire face à l'augmentation constante des besoins de transport, qui sont déjà considérables, en dépit des coûts toujours plus élevés, tandis que, d'un autre côté, une administration prudente et responsable ne peut ignorer quelle influence le programme d'immobilisations d'un organisme aussi essentiel que le National-Canadien peut avoir sur la structure générale des prix. Élaborer un programme d'immobilisations dans ces circonstances n'a pas été une tâche facile.

Nous avons décidé d'opérer une sélection rigoureuse des recommandations soumises au bureau central par nos employés subalternes et d'exiger que les projets inclus au présent budget se soient révélés d'une nécessité absolue. Il sera peut-être intéressant pour vous de savoir que nous avons éliminé ainsi pour 120 millions de dollars de projets. Cette élimination ne s'est pas faite sans regret, car elle nous a forcés à retarder des projets dont la mise à exécution nous aurait permis de réaliser des bénéfices. Nous avons dû limiter les immobilisations profitables à celles qui présentent un caractère exceptionnellement rentable.

Les sommaires présentés dans la colonne de gauche de la page 1 sont rédigés sous la forme inaugurée l'année dernière. Ce sommaire indique le coût total des projets pour 1957, qui est de \$264,408,000, ainsi que ce qu'il en coûtera pour parachever les entreprises autorisées au cours des années passées et qui sont en voie d'exécution. On pourrait dire que ces crédits, dont le total s'élève à \$190,890,000, sont des crédits renouvelés, étant donné qu'ils ont déjà été autorisés et qu'ils se trouvent à divers stades de leur exécution. Le tout s'élève à \$455,298,000. Voilà, en résumé, notre budget d'immobilisations, et ce total général, s'il est approuvé, signifie que les dépenses d'immobilisations atteindront, en 1957, la somme de \$268,707,000 (voir la colonne de droite). Nous ajoutons à ce total 14 millions de dollars pour une addition au capital de roulement, 4 millions pour financer des réparations nécessitées, provisoirement, au pont Victoria par les travaux de la voie maritime du St-Laurent et 10 millions destinés à augmenter notre capital d'exploitation en caisse, pour parer aux augmentations de prix. Je vous sou mets ce tableau pour vous donner une vue d'ensemble du budget total qui est en jeu. Je propose, monsieur le président, que les membres du Comité qui auraient des questions à poser sur cet exposé général le fassent dès à présent. Il me semble que c'est le meilleur moment. Les questions de détail viendront plus tard au fur et à mesure que nous étudierons les exposés détaillés.

M. HAHN: Je veux vous poser une question à propos de ces 10 millions de dollars, monsieur Gordon. Dois-je comprendre que la dépréciation que vous avez consignée dans le passé serait incluse dans ce 10 millions, en tenant compte de la valeur accrue des remplacements?

M. GORDON: Non. Ce que vous mentionnez n'a aucun rapport avec le 10 millions. Nous avons tout simplement besoin de 10 millions parce que, premièrement, il nous faut un stock considérable de fournitures dont les prix sont à la hausse et exigent des déboursés plus élevés, et, deuxièmement, parce que, à cause de nos dispositions bancaires, il nous faut réellement plus d'argent en caisse. Cela n'a rien à voir avec les dépenses d'immobilisations. Cette somme est requise uniquement pour les dépenses courantes d'exploitation.

M. HAHN: Ceci m'amène à soulever une autre question qui porte sur l'ensemble du rapport. Vous avez dit, au cours de votre exposé, que la dépréciation s'est élevée à 33 millions de dollars. Ma question est la suivante: Quand le remplacement d'un article dont la dépréciation a été répartie sur un certain nombre d'années n'a plus la même valeur comptable, tenez-vous compte de cette différence dans votre comptabilité? Ce qui m'intéresse, c'est de savoir comment vous compensez la différence entre la valeur dépréciée et la valeur comptable réelle, c'est-à-dire ce que vous devez payer pour l'achat des articles de remplacement.

M. GORDON: Vous voulez parler de l'inflation, n'est-ce pas, monsieur Hahn?

M. HAHN: C'est bien cela.

M. GORDON: Vous abordez là un sujet qui fait l'objet de discussions interminables entre comptables, dont les opinions sont sensiblement différentes sous ce rapport. Pour notre part, nous inscrivons dans nos livres le coût original

de l'article et nous en répartissons la dépréciation sur sa durée probable, conformément à la formule établie, pour les diverses classes d'articles, par la Commission des transports. Lorsque l'article en question est enfin réformé, l'article de remplacement figure dans nos livres à sa nouvelle valeur ou au nouveau prix payé et nous partons de cette valeur comptable pour calculer la dépréciation de ce nouvel article.

M. HAHN: L'article n'est donc pas réévalué chaque année d'après sa valeur comptable?

M. GORDON: Non, nous ne réévaluons pas le matériel chaque année.

M. FULTON: Auriez-vous l'obligeance de m'éclairer sur un point particulier? La somme de \$190,890,000, requise pour le parachèvement des travaux entrepris les années précédentes, nécessitera-t-elle de nouveaux déboursés?

M. GORDON: Oui, monsieur. Tous ces montants sont des crédits nouveaux.

M. FULTON: Il ne s'agit pas simplement d'une question d'affectation?

M. GORDON: Non. Si le présent budget est approuvé, nos projets d'immobilisations s'élèveront globalement à \$455,298,000. Nous croyons que, sur ce montant, la somme de \$268,707,000 sera déboursée en 1957.

M. FULTON: Très bien.

M. GORDON: Une certaine partie en sera dépensée pour le parachèvement de travaux entrepris au cours des années passées et une autre partie sera affectée à de nouveaux projets approuvés par le budget. Il y a ici une question de répartition des entreprises sur plusieurs années.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si je comprends bien, monsieur Gordon, vous obtenez l'autorisation de faire une dépense, mais vous ne demandez les fonds que lorsque vous en avez besoin.

M. GORDON: Nous en faisons la demande quand nous sommes prêts à commencer les travaux.

M. HAHN: Je voudrais vous poser une seule autre question: c'est à propos de cet endroit du rapport de l'auditeur où il fait la différence entre la valeur comptable et la valeur dépréciée. . .

Le PRÉSIDENT: Nous verrons ce sujet plus loin, monsieur Hahn.

M. GORDON: Je crois pouvoir éclaircir ce point très rapidement. Il s'agit d'une rectification spéciale qui a été effectuée une fois pour toutes par suite du régime uniforme de comptabilité qui a été imposé par la Commission des transports en janvier de l'année dernière. C'est tout simplement un virement de fonds. On l'explique en détail dans la note 1 de la page 28.

Le PRÉSIDENT: Passons maintenant à la page 2.

M. GORDON: Nous recommandons, à la page 2, les dispositions statutaires dont nous aurons besoin pour nous financer. Elles seront soumises à la Chambre des communes pour y être adoptées. Les dépenses de \$268,700,000 pour 1957 comprennent, premièrement, une somme de \$139,500,000 qui doit être affectée aux projets de 1957 et, deuxièmement, une autre de \$129,200,000 destinée aux travaux entrepris au cours des années antérieures. Le capital de roulement supplémentaire est déjà inclus dans la rubrique "Source des fonds". Vous avez là un résumé budgétaire. Plus bas, sous le titre de "Source des fonds", vous remarquerez que le montant additionnel prévu pour l'encaisse, à la fin de 1957, est de \$174,107,000.

Ceci vous donne une idée de la manière dont nous nous financerons pour ce qui est de l'encaisse. Plus bas, vous trouverez un aperçu des autorisations financières dont nous avons besoin pour mettre ce budget à exécution. Prenons la première rubrique, du 1^{er} janvier 1958 au 30 juin 1958.

La Loi sur le financement et la garantie, qui est adoptée chaque année, constitue pour les chemins de fer Nationaux du Canada l'autorisation officielle de faire ses déboursments et de contracter des emprunts supplémentaires. Elle est généralement adoptée par le Parlement vers la fin du premier semestre de l'année. A toutes fins pratiques, la loi de l'année courante, en l'occurrence 1957, nous accorde aussi l'autorisation provisoire de faire, pendant le premier semestre de l'année subséquente, c'est-à-dire en l'occurrence, 1958, des immobilisations relatives à des projets préalablement approuvés. Cette autorisation provisoire est annulée par la Loi sur le financement et la garantie adoptée l'année suivante.

Sous la rubrique "Autorisation financière encore en vigueur", au bas de la page, nous montrons comment fonctionne ce procédé. Nous y expliquons quelle a été l'étendue des pouvoirs provisoires qui ont été accordés par la loi de 1956 pour le premier semestre de 1957. Les dépenses provisoires ayant été faites, ces montants sont maintenant inclus dans ceux de l'année 1957, que vous voyez au haut de la page, afin d'être définitivement autorisés par la Loi de 1957 sur le financement et la garantie.

Dans le cours normal de la mise en oeuvre des projets d'immobilisations approuvés, nous devons nécessairement signer des contrats avec des tiers, surtout avec des fabricants de matériel, contrats qui prévoient des livraisons et des paiements dont l'échéance survient après la fin de l'année budgétaire. La somme totale de ces projets, pour 1957, est de \$91,500,000. L'encaisse destinée à ces projets dont le paiement au cours du premier semestre de 1958, est compris dans le montant de 92 millions de dollars autorisé provisoirement pour la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 1958, dont le solde deviendra un article courant d'encaisse dans le budget des dépenses brutes d'immobilisations pour 1958.

Ces pages expliquent donc quelles sont les dispositions juridiques qui devront être prises pour permettre le financement du budget selon la méthode que j'ai décrite.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai une dernière question à poser avant de passer à la page suivante. C'est là, n'est-ce pas, la somme dont vous aurez besoin cette année? Et je suppose que ces dépenses entrent dans l'une ou l'autre des quatre catégories.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Sont-ce là les dépenses raisonnables? Croyez-vous que la compagnie pourra retirer plus tard de ces immobilisations assez de recettes pour acquitter les frais d'exploitation?

M. GORDON: Pour ce qui est des immobilisations de la première catégorie, je répondrai oui. Nous estimons que ces dépenses sont toutes nécessaires au fonctionnement efficace du système et qu'elles seront profitables. Il y en a qui rapporteront plus que d'autres. D'autres seront profitables en ce sens qu'elles réduiront les dépenses, d'autres nous amèneront plus de trafic, de sorte qu'on en recouvrera la mise de fonds au cours de leur période d'emploi. Voilà tout. Sur ce tableau, nous les appelons immobilisations qui rapportent. En 1957, elles constituent 66 p. 100 du budget total.

Nous avons une formule qui nous permet d'en mesurer la rentabilité. Cette méthode de calcul ne nous donne pas la réponse à un dollar près, loin de là; mais elle nous permet de tenir compte des intérêts, de la dépréciation, de l'augmentation des frais d'exploitation, et s'il y a lieu, du genre de profit que nous désirons réaliser. Nous disons de ces immobilisations qu'elles sont profitables.

Les locomotives diesel sont un exemple caractéristique de cette catégorie. Au cours de notre premier programme quinquennal, nous avons réparti ces dépenses par services distincts, et d'après les profits que nous pourrions en retirer en dix ans, pour justifier le capital engagé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, les articles classés dans la catégorie "qui rapportent" sont inscrits avec leur dépréciation et leur valeur s'amortit graduellement.

M. GORDON: Exactement. Ces immobilisations comprennent l'intérêt et la dépréciation qui les amortira complètement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les immobilisations relatives aux services et aux exigences légales forment un maximum de 34 p. 100?

M. GORDON: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): N'est-ce pas trop considérable?

M. GORDON: Voilà notre difficulté. Au cours des cinq dernières années en comptant les mauvaises années avec les bonnes, nous avons démontré que nous pouvions nous maintenir et nous avons récolté \$8,300,000 de bénéfices, ce qui est un rendement assez peu élevé sur notre avoir propre mais qui est suffisant pour que le contribuable ne soit pas obligé de nous fournir des fonds supplémentaires. Cela veut dire que le National-Canadien se finance de lui-même, jusqu'à ce point.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A quel point la proportion entre les emprunts et l'avoir propre atteint-elle le niveau dangereux?

Est-ce à cette proportion 66-34? Vous dites que, à l'heure actuelle, 38 p. 100 est emprunté et que votre avoir propre s'élève à 62 p. 100. Approchons-nous du point de saturation en fait d'emprunts?

M. GORDON: Je ne saurais répondre à cette question sans tenir compte du volume du trafic. Si ce volume continue d'augmenter comme à l'heure actuelle, nous pouvons tenir le coup. Par ailleurs, il faudrait savoir si on nous permettra ou si on ne nous permettra pas de rajuster nos taux de transport au rythme de l'augmentation des salaires et du trafic. J'ai toujours avancé que, pour établir si le National-Canadien est rentable ou non rentable, il faut tenir compte de tous les facteurs normaux. Toute entreprise économique fait face à des difficultés normales et le National-Canadien ne fait pas exception. Nous devons récupérer nos frais supplémentaires dans le taux de nos services. Si ces moyens de recouvrement étaient gelés de quelque façon, nous nous trouverions immédiatement dans l'embarras.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Plus encore que les autres entreprises, étant donné vos moyens de financement. Et parce que vous n'avez vraiment pas de ressources sur lesquelles vous puissiez vous rattrapper.

M. GORDON: Justement.

M. FULTON: Le montant prévu des dépréciations cumulées est de \$84,600,000.

M. GORDON: Oui. Nous prévoyons que nos dépréciations atteindront ce chiffre en 1957.

M. FULTON: Mais il vous faut les contrebalancer, n'est-ce pas? L'an dernier, avez-vous compensé les retraits de matériel par une réduction de l'évaluation de votre capital?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: L'augmentation de la dépréciation a donc réellement été de \$39,660,000.

M. GORDON: Pardon, c'est ici que réside la difficulté. Nous parlons de dépenses brutes. Vous verrez le procédé à la page 32 des états financiers. Nous avons prévu la dépréciation à la rubrique "Dépréciation consignée".

Nous avons accumulé une dépréciation de \$63,851,000 et nous n'avons réellement retiré du service qu'une valeur de \$24,190,000. Cela est dû tout simplement à certaines coïncidences. Nous avons atteint le moment où le matériel désuet a dû être réformé. La valeur du matériel réformé est relativement peu élevée cette année à comparer avec le montant de la dépréciation même. Mais nous aurons besoin de cette dépréciation au fur et à mesure que les années passeront et que le matériel sera désuet. La dépréciation est particulièrement basse cette année parce que nous entreprenons un vaste programme de diesélisation qui entraînera le renouvellement d'une forte proportion du matériel.

M. FULTON: En comparant la source des fonds du budget de cette année avec le budget de l'année dernière, je constate que les chiffres sont les mêmes que ceux qu'on donne à l'endos de l'état de la source et de l'affectation des fonds en 1956 à la page 35 de votre rapport annuel.

M. GORDON: En effet.

M. FULTON: Dans le résumé précédent, vous avez contrebalancé le montant de la dépréciation disponible par une réduction correspondante des retraits. J'en ai conclu que vous vous étiez rendu compte que les disponibilités provenant de la dépréciation cumulée étaient moindres que vous ne vous y attendiez en réalité.

M. GORDON: Je demanderai à M. Armstrong de répondre à cette question. Il s'agit de montants nets par opposition à des montants bruts.

M. ARMSTRONG: C'est une question d'écriture. Nous avons exprimé les modifications du capital immobilisé en montants nets. Par conséquent, nous avons également exprimé les modifications de la dépréciation en montants nets. Dans le budget, les deux choses sont exprimées en chiffres bruts. Voilà toute la différence.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vos experts ont-ils analysé les rapports du Pacifique-Canadien? Y donne-t-on des renseignements quant à la proportion de la dette consolidée ou des emprunts par rapport à l'avoir propre?

M. GORDON: Oui, et j'ai ces chiffres en main. Mais ils ne comprennent pas l'année 1956. Prenons, par exemple, une période de quatre ans, celle de 1952-1955. Les chiffres publiés par le Pacifique-Canadien indiquent que cette compagnie finance 66 p. 100 de ses besoins à même ses bénéfices retenus, la dépréciation et son avoir propre. Pour autant que je sache, la proportion de l'avoir propre est de 4.2 p. 100. La compagnie a emprunté le reste.

Pour la même période, les chiffres des chemins de fer américains de la première catégorie sont comme il suit: les bénéfices retenus et la dépréciation forment un total de 98 p. 100. En d'autres termes, ils se financent sans presque rien emprunter. Naturellement, lorsqu'on parle des finances du Pacifique-Canadien sous ce rapport, il ne faut jamais oublier que nous parlons de l'ensemble des revenus, car une grande partie des revenus de cette compagnie provient de sources étrangères aux chemins de fer.

M. FULTON: C'est vrai, mais je croyais que vous étiez en train de m'expliquer de quelle manière le Pacifique-Canadien a obtenu ses fonds ces quatre dernières années, afin de nous permettre de faire la comparaison avec la situation du National-Canadien, qui est la suivante: apport de 33 p. 100 par les actions privilégiées et 66 p. 100 d'emprunt.

M. GORDON: C'est ce que j'ai fait.

M. FULTON: Vous m'avez donné la proportion des fonds empruntés et de l'avoir propre du Pacifique-Canadien par rapport à l'ensemble de son capital? Comment cela se compare-t-il avec la situation du National-Canadien?

M. GORDON: Je puis vous l'expliquer.

Le PRÉSIDENT: La cloche vient de sonner. Il faut retourner à la Chambre pour voter. M. Gordon voudra peut-être préparer sa réponse et nous la donner quand nous reviendrons.

SÉANCE DU SOIR

8 heures 30 du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

La première question à l'ordre du jour est celle de l'heure de la séance de demain. Si nous ne pouvons terminer ce soir le travail qui nous a été assigné, nous devons siéger demain. Je sais que les différents groupes participeront à des caucus à onze heures demain matin. Il sera donc impossible de siéger entre 11 heures et une heure. Nous aurons à peu près deux ou trois heures dans l'après-midi, mais je doute que cela soit suffisant. Préférez-vous siéger demain matin avant les caucus ou demain après-midi, ou prolonger la séance de ce soir? Si nous siégeons une demi-heure de plus ce soir, nous pourrions abattre une bonne somme d'ouvrage et cela nous permettrait peut-être d'en finir demain après-midi.

M. RICHARDSON: Prolongeons la séance de ce soir.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La Société Air-Canada sera-t-elle représentée ce soir?

Le PRÉSIDENT: Elle sera représentée jeudi matin. C'est pourquoi je voudrais que nous terminions le rapport du National-Canadien et celui de la *Canadian National (West Indies) Steamships* avant que ces messieurs arrivent, jeudi matin.

M. McCULLOCH (*Pictou*): Siégeons une demi-heure de plus ce soir.

Le PRÉSIDENT: Les membres consentent-ils à siéger une demi-heure de plus ce soir?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, sans vouloir différer indûment la décision de ce point, je proposerais que nous attendions à 10 heures pour décider cela; nous verrons alors où nous en sommes et, si nous voyons que nous pouvons finir ce soir, nous continuerons.

Le PRÉSIDENT: Je le voudrais bien, mais il faut expédier l'avis avant la fermeture du bureau de poste. De plus, il faut afficher les avis et voir à ce que les convocations soient portées au *Feuilleton* de la Chambre.

M. HAHN: Est-ce que nous ne pourrions pas nous réunir demain après-midi, à 3 heures ou à 3 heures 30?

Le PRÉSIDENT: Je propose que nous nous réunissions à 3 h. 15 demain après-midi.

M. HAHN: Ce sera parfait. Après l'ordre du jour et peut-être jusqu'à l'heure du souper. S'il nous faut une demi-heure de plus pour terminer notre tâche, eh bien, nous siégerons une demi-heure de plus.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, je propose qu'on affiche la convocation pour demain après-midi. A dix heures ce soir, nous saurons de combien de temps il faudra prolonger la séance ce soir, pour terminer l'étude du rapport dans les trois heures que durera la séance de demain.

Le PRÉSIDENT: C'est entendu. A 3 h. 15 demain après-midi. Nous en étions rendus à la page 2 du budget des immobilisations du National-Canadien.

M. GORDON: Monsieur le président, j'achevais de donner les explications au sujet de la page 2 en répondant à une question de M. Hamilton. J'ai ici les chiffres qui montrent que, d'après le rapport de 1955 du Pacifique-Canadien, l'avoir propre de cette compagnie était de 63 p. 100 et sa dette de 37 p. 100, tandis que, pour le National-Canadien et pour la même année, les chiffres sont les suivants: avoir propre, 63.6 p. 100; dette, 36.4 p. 100.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous relire ces chiffres qui donnent les sources de leurs revenus, et aussi les chiffres comparatifs à ce sujet? Vous vous souvenez que nous avons 66 p. 100 du capital emprunté et 33½ p. 100 d'actions privilégiées et de dépréciation.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quels sont les chiffres comparatifs? L'un des chiffres est 4.2 p. 100, je crois, pour l'avoir propre.

M. GORDON: Oui. J'ai dit que le Pacifique-Canadien tire 66 p. 100 de son financement des bénéfiques remployés et de la dépréciation et que 4.2 p. 100 représente l'avoir propre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que le montant de la dépréciation est plus considérable ou si la plus forte partie du 66 p. 100 provient des revenus retenus?

M. GORDON: C'est le montant des revenus retenus qui est le plus considérable, comme je l'ai déjà dit, et une bonne partie de ces revenus retenus viennent de services autres que ceux du chemin de fer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous des chiffres qui vous porteraient à croire que le rapport du Pacifique-Canadien est à peu près le même que le vôtre pour ce qui est des services ferroviaires proprement dits?

M. GORDON: Nous avons les chiffres publiés par le Pacifique-Canadien à ce sujet; mais, lorsque vous parlez de "rendement du chemin de fer" entendez-vous le rendement des placements?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Non, je veux dire le pourcentage qui provient du transport par chemin de fer, indépendamment des autres formes de revenu.

M. GORDON: Le rapport du Pacifique-Canadien indique que le pourcentage attribuable exclusivement au transport a été, en 1955, de 2.92 p. 100. En 1956, il a été de 2.35 p. 100. En prenant les mêmes bases de calcul, les chiffres sont pour le National-Canadien 1.46 p. 100 en 1955 et 1.80 p. 100 en 1956.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la page 2 est approuvée?

Assentiment.

Le PRÉSIDENT: Page 3 du budget.

M. GORDON: La page 3 nous donne un sommaire des projets d'immobilisations recommandés pour cette année. La partie principale du sommaire, ce sont les chiffres indiquant le coût total de ces projets qui sont classés par catégories et par secteurs. Le montant total des projets se chiffre à \$184,186,010. Je dois vous dire qu'une partie de ce montant, soit \$73,500,000, est un report des années précédentes et que \$110,700,000 est le montant à dépenser en 1957. A la ligne inférieure, en regard de "Dépenses—1957", ou on a le chiffre des dépenses totales pour 1957. Le grand total, comme vous pouvez le voir, est \$118,600,000, mais nous l'avons réduit à \$82,600,000, en soustrayant une réduction plus ou moins arbitraire de 36 millions de dollars. La dépense réelle en 1956 a été de \$80,800,000 de sorte que la dépense prévue pour 1957 est à peu près la même que la dépense réelle de 1956.

La plupart des projets mentionnés à cette page comportent du travail de plein air et en raison de l'incertitude de la température et des imprévus quant aux approvisionnements de matériel et à la main-d'œuvre, nous avons cru que la réduction rendait le programme plus réaliste.

La raison pour laquelle nous n'avons pas réduit le programme de chaque région, c'est que cela était tout à fait impossible. La réduction que nous avons établie était plus ou moins arbitraire et nous laisse l'autorité de dépenser davantage si les circonstances le permettent.

Voudriez-vous commencer à la première ligne intitulée "Amélioration à la voie". Vous avez là le total des prévisions pour chaque région pour les objets suivants: rails, rivets, traverse, ballast, percées et remblais, enrochement et murs de soutènement, pavages et ponts, pontons à chevalets et ponceaux, tunnels et toutes autres améliorations de la voie. Comme je l'ai dit, la dépense totale brute pour chaque région est indiquée dans la ligne du haut et le grand total se chiffre à \$57,800,000.

Y a-t-il des points sur lesquels vous voudriez des éclaircissements?

M. FULTON: Nous avons beaucoup discuté cet après-midi, monsieur Gordon, sur la répartition des améliorations entre les différentes régions. Je me rends compte que c'est dans la région centrale qu'on fera les plus fortes dépenses en immobilisations. Viennent ensuite la région de l'Ouest et la région de l'Atlantique, puis celle du Grand-Tronc et celle du *Western Railway* et enfin celle de Terre-Neuve. Quels sont, pour chacune de ces régions, le nombre de milles parcourus, la population totale et le nombre de personnes desservies par le chemin de fer?

M. GORDON: Les dépenses sont assez également réparties entre toutes les régions à l'exception de Terre-Neuve, dont le pourcentage est beaucoup plus élevé que les autres. Je parle simplement de l'amélioration de la voie. Dans l'Ouest, nous avons aussi un programme spécial qui doit durer environ cinq ans et qui donne à cette région un peu plus que la moyenne générale. Mais à part cela, la répartition des dépenses, dont vous voulez probablement parler, est à peu près la même partout pour chaque mille de chemin de fer, à l'exception de Terre-Neuve où, comme je viens de le dire, le total est beaucoup plus élevé.

M. FULTON: Le total relatif est plus élevé?

M. GORDON: Beaucoup plus élevé.

M. FULTON: Avez-vous calculé le pourcentage d'après la population ou d'après le nombre de personnes qui utilisent votre service?

M. GORDON: Je peux vous donner des chiffres intéressants à ce sujet.

M. FULTON: Si je comprends bien, les chiffres que vous m'avez donnés sont basés sur le nombre de milles.

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Je vous ai aussi demandé si vous les aviez calculés d'après la population.

M. GORDON: Si vous prenez Terre-Neuve comme exemple, d'après les dépenses d'immobilisations de 1956, la moyenne est de \$6,680 par mille pour l'amélioration de la voie. Pour le reste du réseau, la moyenne est de \$3,238. Comme vous le voyez, nous dépensons à Terre-Neuve le double de ce que nous dépensons ailleurs. Il peut être intéressant aussi de noter que nos dépenses en immobilisations pour Terre-Neuve, depuis l'Union, on atteint un chiffre fabuleux. J'ai devant moi un rapport des dépenses totales en immobilisations, y compris celles de 1957, que nous discutons actuellement, et elles s'élèvent à environ 54 millions de dollars depuis l'Union. Et nous pouvons ajouter à ce montant une somme de 60 millions de dollars environ qui représente les pertes sur l'exploitation tant du chemin de fer proprement dit que du service de navigation côtière.

M. CARTER: Est-ce que la différence aurait été aussi grande si on avait construit dès le début une voie de largeur normale?

M. GORDON: Je crois que cela n'a rien à voir avec le total. Une voie de largeur normale aurait exigé un déboursé initial de pas moins de 150 millions de dollars et il y aurait, en outre, à payer l'entretien. Je parle en ce moment des pertes subies dans l'exploitation, et ces pertes proviennent de la différence entre les frais d'exploitation et les revenus. Le montant des pertes pour Terre-Neuve, comme je l'ai dit, tant pour le chemin de fer proprement dit que pour le service de cabotage, s'élève, depuis l'Union, à environ 60 millions de dollars.

M. CARTER: Le montant de 54 millions de dollars que vous avez mentionné est uniquement pour l'amélioration de la voie?

M. GORDON: Pardon, je n'ai pas compris.

M. CARTER: Le montant de 54 millions de dollars que vous avez mentionné est uniquement pour l'amélioration de la voie?

M. GORDON: Seulement pour cela. Je dois vous dire que les dépenses dont je parle comprennent toutes les dépenses en immobilisations pour Terre-Neuve. Cela comprend les dépenses pour la voie, les ateliers, les machines, les appareils de communication, les améliorations du matériel roulant et le nouvel équipement. Ce chiffre comprend toutes les dépenses en immobilisations qui sont nécessaires en vue de l'exploitation d'un chemin de fer ou, du moins, en vue de son entretien.

M. CARTER: Je suis heureux que vous ayez donné ces explications car la façon dont vous nous présentiez les chiffres me faisait croire qu'il s'agissait simplement de dépenses en vue d'améliorer la voie et que vous faisiez des comparaisons entre les différentes régions.

M. GORDON: Non. Je parle du total des dépenses en immobilisations et je crois que vous vous rendez compte que c'est bien ce que j'ai dit.

M. CARTER: Sur les montants que nous avons dans ce tableau, combien avez-vous dépensé pour l'amélioration de la voie?

M. GORDON: Je ne sais pas si j'ai ici cette répartition, mais ce doit être à peu près la moitié du montant total. Je peux vous obtenir les chiffres exacts, si vous le voulez.

M. CARTER: Presque la moitié pour l'amélioration de la voie.

M. GORDON: D'après les chiffres que j'ai ici, presque la moitié du total des dépenses serait pour la voie alors que l'autre moitié serait pour l'achat de matériel.

M. CARTER: Oui, ce qui veut dire environ 27 millions de dollars pour chacune des deux catégories de dépenses.

M. GORDON: Environ combien?

M. CARTER: Environ 27 millions de dollars.

M. GORDON: Mais le montant que j'ai mentionné était de 60 millions de dollars, n'est-ce pas?

M. CARTER: Vous avez aussi parlé de 54 millions de dollars.

M. GORDON: Oh, oui.

M. CARTER: Alors c'est bien 27 millions de dollars.

M. GORDON: Oui, ce sera à peu près ce montant.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la page 3 est approuvée?

M. FULTON: J'ai encore une petite question à poser, monsieur Gordon. Vous avez dit, ce matin ou cet après-midi, que le coût estimatif du matériel nécessaire pour le contrôle centralisé du trafic vous coûterait environ 40 millions de dollars.

M. GORDON: Oui, c'est ce que j'ai dit.

M. FULTON: Et vous avez ajouté que ce travail prendrait au moins dix ans. Alors j'ai calculé une moyenne de 4 millions de dollars par année; mais je vois que vous parlez ici d'un montant de \$7,865,000 pour le réseau de signaux. Commencez-vous l'exécution du programme par une forte dépense initiale?

M. GORDON: Ce montant de \$7,800,000 comprend les dépenses pour tout le matériel de signalisation, dont une partie, soit \$6,400,000, sera affectée cette année au réseau de contrôle centralisé du trafic.

M. FULTON: Je vous remercie.

M. GORDON: Nous avons décidé de commencer par un certain groupe de divisions, pour faire une expérience, et nos premières dépenses seront plus élevées afin de pouvoir bénéficier le plus possible des résultats. Nous croyons que les dépenses dépasseront peut-être ce montant car nous devons former notre personnel et établir un mode de contrôle sur une base qui produira des résultats appréciables.

M. FULTON: Vous vous êtes déjà engagés à réaliser ce projet.

M. GORDON: Nous essayons de le justifier chaque année. Nous essayons de justifier les dépenses qui portent sur un certain groupe de divisions. Ce qui influencera beaucoup la réalisation du programme sera le montant plus ou moins élevé de notre budget. Si, au cours d'une autre année nos dépenses en immobilisations ne sont pas aussi élevées que d'ordinaire, nous pousserons davantage l'exécution du programme.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que vous considérez que ce programme se paiera par lui-même?

M. GORDON: Oui, dans l'ensemble. A certains endroits, cela ne réussira pas; mais dans l'ensemble, il se paiera presque complètement. En d'autres termes, il se paiera avec les années.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je comprends.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur Gordon, pour la division de l'Ouest, sous la rubrique "Grandes gares à marchandises", nous avons \$1,608,600. Où se trouvent ces gares et de quelles sortes de travaux s'agit-il?

M. GORDON: Où voyez-vous cela?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): A la page 3, dans la colonne "Région de l'Ouest".

M. GORDON: Oui, c'est bien cela. Nous avons, dans la colonne Région de l'Ouest, un chiffre qui nous donne les dépenses effectuées pour la région qui s'étend de Clover-Bar à Edmonton-Est, où l'on continue de réaliser un projet déjà autorisé. Ce projet n'est pas très coûteux. Nous avons ici un montant de \$200,000 pour acheter des terrains à Port-Arthur et pour payer les frais de l'amélioration et de l'agrandissement des voies de gare qui permettent le transport des minerais qui viennent de Atikoken et de Steep-Rock. De plus, nous avons à Atikoken l'aménagement d'une nouvelle voie qui coûtera environ \$20,900. Nous agrandissons à Redditt, une gare qui coûtera \$73,700.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous avez, un peu plus bas, \$1,680,000 pour "voies de gares et d'évitement". Est-ce une autre dépense pour la même entreprise?

M. GORDON: Non. Cela est compris dans la rubrique "Grandes gares à marchandises". Ce sont des cours de triage et des voies qui tombent sous le même total. Il y a d'autres constructions à Port-Mann pour les voies de gares, mais il s'agit toujours de voies qui tombent sous la rubrique des grandes gares à marchandises.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Quel est le montant pour Port-Mann?

M. GORDON: Si je suis bien renseigné, on estime les dépenses pour Port-Mann à \$223,000. Pour Winnipeg, nous avons un projet qui n'est pas complètement au point, d'une nouvelle gare de triage dont le coût s'élèvera à \$180,000. Je ne veux pas dévoiler maintenant l'endroit où cette gare sera située, car la question de l'emplacement soulève le problème de l'achat du terrain. Finalement, à Calder (Alb.), nous avons un grand projet d'agrandissement qui n'est qu'une partie d'un projet antérieur et qui coûtera \$901,000. Ce projet a pour but d'agrandir les cours de triage.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Sous la rubrique "Construction" vous avez un montant de \$4,941,800. Est-ce que cela comprend des stations et d'autres nouvelles constructions de ce genre?

M. GORDON: La rubrique "Construction", pour la région de l'Ouest?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Oui, dans la région de l'Ouest, un montant de \$4,941,800 à la page 3.

M. GORDON: Le principal montant est sous "Construction dans la région de l'Ouest" et cela comprend le nouvel atelier pour diesels et le matériel pour l'atelier et la voie ferrée à la gare de triage de Calder, le tout, au coût estimatif de \$3,139,000. Il y a un grand nombre de dépenses pour d'autres petites localités, mais cette dépense est la plus importante.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous n'avez pas l'intention de construire une nouvelle gare à Calgary, je veux dire une gare pour le National-Canadien?

M. GORDON: Non.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): N'y avez-vous jamais pensé? La gare que nous avons dans cette ville n'est vraiment pas très belle et ce n'est pas ce qu'il y a de mieux pour suffire au trafic plus considérable dont vous avez parlé.

M. GORDON: Nous n'avons fait aucun projet en vue de la construction d'une nouvelle gare à Calgary. Nous trouvons que les facilités que nous possédons à cet endroit sont suffisantes pour les besoins du trafic actuel de cette ville.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En tout cas, vous avez un nouvel aéroport.

M. GORDON: Évidemment il y a beaucoup d'autres choses à faire.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je le répète. Cette gare n'est pas très belle.

M. GORDON: Non, nous ne pouvons nous permettre actuellement de faire des dépenses pour de belles constructions. Nous avons tellement d'autres choses plus importantes à considérer, cette entreprise est au bas de la liste des priorités. Un jour viendra où nous pourrions recommander cette entreprise, mais actuellement nous n'avons aucune intention de le faire.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'espère que lorsque vous serez prêts à faire des dépenses pour ce genre de constructions, vous penserez d'abord à Calgary.

L'hon. M. MARLER: S'il vous plaît, pas de demande d'intérêt particulier.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Nous espérons quand même.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A en juger par ce rapport, cela prendra encore plusieurs années.

M. KNOWLES: Je désirerais poser une question à ce sujet. Vous avez bien dit que vous ne vouliez donner aucun renseignement quant à l'endroit où l'on devra acheter des terrains pour la construction de la nouvelle gare de triage.

M. GORDON: C'est exact.

M. KNOWLES: Est-ce qu'il faudra pour cela abandonner certaines de vos propriétés ou établissements actuels?

M. GORDON: Cela veut dire qu'il y aura des échanges de services entre Fort-Rouge et Transcona et qu'il faudra abandonner certains de nos services à Fort-Rouge. Nous installerons les gares de triage à un endroit beaucoup plus convenable que celui où elles sont présentement.

M. HAHN: Je voudrais poser une question à M. Gordon.

M. GORDON: Il reste un autre point dont j'ai oublié de parler à propos de Calgary. Il y a dans les prévisions budgétaires un crédit de \$35,000 pour couvrir les frais d'amélioration et de modernisation de cette gare, afin de mettre en état de donner un meilleur service pour les trains de voyageurs. Mais, comme je l'ai dit, ce n'est là qu'une question de bonne administration; étant donné que nous avons de la difficulté avec nos trains à cet endroit. Cela ne veut pas dire, toutefois, qu'on n'apportera aucune amélioration à la gare elle-même.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Tout ce que vous ferez à cet endroit sera certainement une amélioration.

M. HAHN: La question que je veux poser se rapporte à un point qui a été soulevé par M. Knowles.

M. KNOWLES: Pouvez-vous attendre un moment, s'il vous plaît, afin que je puisse terminer ma question. Vous avez dit qu'on effectuerait des échanges de services entre Fort-Rouge et Transcona. Plus tard, je crois que vous avez mentionné seulement Fort-Rouge. Je voudrais savoir exactement ce qui en est.

M. GORDON: J'essaie de me souvenir de notre programme. En effet le matériel de la gare de triage de Fort-Rouge sera transporté dans une nouvelle gare de triage, de même que le matériel de la gare de Transcona, mais nous garderons l'atelier de Transcona et aussi quelques voies nécessaires pour les ateliers.

M. KNOWLES: Pouvez-vous nous dire quand vous pourrez régler cette question?

M. GORDON: L'entreprise figure dans notre budget de cette année.

M. KNOWLES: Et quand croyez-vous acheter les terrains, afin que nous sachions où cette nouvelle cour de triage sera située.

M. GORDON: Je suis un homme d'affaires trop prudent pour indiquer comment je procède à mes achats, monsieur Knowles. C'est un projet immédiat. Mais il y a des personnes intéressées qui voudraient savoir si la réalisation de ce projet est urgente et s'il y a une limite de temps. Il n'y a pas de limite de temps. Nous pouvons nous permettre d'attendre longtemps si les prix ne sont pas raisonnables.

M. KNOWLES: Une autre question me vient à l'esprit: Est-ce que cela veut dire que les employés seront changés d'endroit?

M. GORDON: Certainement. L'entreprise aura pour effet de déplacer des employés. Nous nous tenons en relation avec nos syndicats à ce sujet. Nous mettrons les employés au courant de nos projets.

M. KNOWLES: Merci du renseignement. J'allais justement vous poser la question.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous songez aussi à de nouveaux projets d'habitation.

M. HAHN: Il y a une couple d'années, monsieur Gordon, vous avez proposé d'établir ailleurs les ateliers de Port-Mann. En raison de cette dépense de \$223,000 pour l'année qui vient, est-ce que vous avez toujours l'intention d'établir ces ateliers à un autre endroit ou si vous avez d'autres projets en vue?

M. GORDON: Les dépenses pour Port-Mann ne sont que pour les gares de triage.

M. HAHN: Estimez-vous qu'il sera nécessaire de changer d'endroit les ateliers qui sont là actuellement?

M. GORDON: Nous n'avons aucun projet immédiat à ce sujet. Nous étudions actuellement toute la région de Vancouver et nous essayons de prévoir l'avenir de cette région, mais nous n'avons pas encore établi un programme définitif.

M. HAHN: Cela me fait penser à une autre question, mais je me rends compte que vous en avez déjà parlé. Je crois comprendre que vous considérez cette région comme une région en voie d'expansion. En effet c'est une région qui progresse rapidement.

M. GORDON: C'est exact. Vancouver est un problème qui nous préoccupe beaucoup à cause de la congestion du trafic, mais nous ne sommes pas encore prêts à proposer une solution à ce problème.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la page 3 est approuvée?

M. CARTER: Non. Un instant, s'il vous plaît. M. Gordon voudrait-il nous dire comment il prévoit dépenser ce demi-million sous la rubrique "Grandes gares à marchandises".

M. GORDON: A Saint-Jean (Terre-Neuve).

M. CARTER: A Saint-Jean. Très bien.

Le PRÉSIDENT: La page 3 est-elle approuvée?

Assentiment.

Page 4. "Construction d'embranchements". Avez-vous des questions à poser à ce sujet?

M. FULTON: Ce point ne demande pas d'explications, n'est-ce pas monsieur Gordon?

M. GORDON: Non. Il ne demande pas d'explications.

Approuvé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que ces embranchements se paieront d'eux-mêmes ou s'il y a eu là d'autres considérations dont il a été tenu compte pour vous forcer à les construire?

M. GORDON: Ces projets diffèrent entre eux quant à la nature des arrangements. Mais dans chaque cas, Terrace-Kitimat par exemple, il y a une garantie de trafic donnée par l'*Aluminum Company*, par laquelle cette compagnie s'engage à fournir une certaine quantité de trafic que nous avons déterminée. Si cette condition ne se réalise pas, la compagnie nous fournira le même montant que si nous avons transporté la quantité convenue. Ainsi donc, la construction de cette ligne se justifie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je comprends.

M. GORDON: Et quant à l'embranchement Hillsport-Manitouwadge, il y a là un risque que nous avons calculé. Nous avons étudié la situation qui existe à cet endroit et nous sommes certains qu'il y aura assez de trafic, de sorte qu'il y a là pour nous un risque calculé. Dans le cas de l'embranchement Beattyville-Chibougamau-Saint-Félicien, composé de deux tronçons, après avoir à ce sujet étudié le parcours Saint-Félicien-Chibougamau et toutes les circonstances, nous avons jugé que nous ne pouvions justifier des immobilisations en nous basant sur le trafic prévisible et nous avons soumis le cas au gouvernement en lui disant dans quelle mesure nous pouvions justifier la construction de cette ligne. Le budget de l'entreprise a été discuté et le gouvernement a accordé une subvention de \$25,000 par mille pour permettre la construction de la ligne. Quant à la ligne de Bartibog-Heath Steele Mines, elle est motivée par une garantie de trafic semblable à celle qui existe pour la ligne Terrace-Kitimat.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il des conditions attachées à ces subventions? Vous engagez-vous à payer les intérêts sur cette subvention de premier établissement versée par le gouvernement sur une base de distance en milles?

M. GORDON: Il n'y a aucun remboursement à faire. Il s'agit d'une subvention de premier établissement.

Le PRÉSIDENT: La page 4 est-elle approuvée?

Assentiment.

Page 5. "Hôtels"?

Approuvé.

Page 6. "Matériel"?

M. CARTER: J'aurais une question à vous poser. Je ne sais, toutefois, si elle entre sous cette rubrique. Nous parlions ce matin de la possibilité de remplacer le navire à moteur, le "Burin". S'il était possible d'acheter un bateau approprié à cette course, y a-t-il dans votre budget un poste qui viserait cet achat?

M. GORDON: Non. Il n'y a rien de cette nature dans le budget des chemins de fer Nationaux. S'il fallait acheter un navire pour effectuer ce service, c'est le gouvernement qui devrait le fournir. Selon l'arrangement qui existe à l'heure actuelle, nous ne sommes que les exploitants de ces vaisseaux.

M. CARTER: Il n'y a rien dans le budget à ce sujet, alors?

M. GORDON: Non.

Le PRÉSIDENT: La page 6 est-elle approuvée?

Assentiment.

Page 7. "Placements dans les filiales"?

Approuvé.

Page 8. "Rachat des obligations à l'égard des immobilisations"?

Approuvé.

Page 9. "Budget d'exploitation pour l'année 1957"?

M. HAHN: Que versons-nous à la compagnie *Great Northern* pour l'usage de sa ligne à New-Westminster?

M. GORDON: Nous ne divulguons pas ce genre de renseignement, car c'est une question qui intéresse une tierce partie. Nous avons toujours adopté l'attitude que nous ne devons pas divulger des renseignements de ce genre.

M. HAHN: Se fonde-t-on sur la longueur de la ligne dont on fait usage?

M. GORDON: Oui. On se fonde sur ce qu'on appelle le roulage.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur la page 9?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous constatons que l'excédent prévu ici est beaucoup moindre cette année, ce qui signifie, naturellement, un revenu moindre sur le capital-actions.

M. GORDON: Cette année, nous avons prévu un impôt sur le revenu de \$6,800,000. C'est une nouvelle rubrique.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous ne pouvons reporter aucune perte?

M. GORDON: Non.

M. FULTON: L'excédent se trouve réduit de 26 à 20 millions de dollars et vous avez une autre réduction de 12 millions de dollars.

M. GORDON: Je dirai, au sujet du budget d'exploitation, qu'il ne représente pas autre chose que des conjectures motivées. Nous avions au début un bénéfice

net très minime qui représentait l'excédent d'un très gros revenu sur des dépenses très élevées. Une très petite variation dans les revenus ou les dépenses aurait un effet considérable sur le résultat net. Ainsi donc, je ne vous soumetts ces prévisions que comme les conjectures les plus justes que nous puissions faire sur ce qui peut arriver. Nous avons tenu compte de l'augmentation des taux de transport qui nous ont été accordés, la dernière augmentation étant entrée en vigueur le 1^{er} janvier; et nous avons aussi tenu compte de la nouvelle augmentation des salaires (1^{er} juin) ainsi que de tous les facteurs que nous pouvons prévoir. Nous prévoyons pour 1957 un volume mixte de trafic qui, en général, sera le même qu'en 1956. Et, en nous basant sur ces suppositions, nous en arrivons aux chiffres que nous vous soumettons. Mais, si l'une de ces suppositions ne se réalisait pas, nos prévisions budgétaires se trouveraient bien éloignées de la réalité.

M. HAHN: Je suppose que, si l'augmentation du produit national brut prévue par M. Harris se réalisait, ces chiffres s'en trouveraient modifiés?

M. GORDON: Cela dépendrait de la composition du trafic. Nous ne pouvons être très précis à ce sujet. J'insiste sur le fait qu'il ne s'agit que d'une conjecture motivée, car nous devons faire des conjectures dans l'élaboration de notre compte de dépenses.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dois-je comprendre que la Commission des transports a encore en mains votre demande en vue d'obtenir la différence entre l'augmentation demandée en premier lieu et les augmentations provisoires que vous avez obtenues dans le tarif-marchandises?

M. GORDON: Les chemins de fer ont fait la demande d'une hausse de 15 p. 100 du tarif-marchandises. Nous avons reçu deux augmentations provisoires, une de 7 p. 100 et une autre de 4 p. 100.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et il en reste une de 4 p. 100 à venir.

M. GORDON: Cette augmentation n'est pas comprise dans nos prévisions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Bien qu'il s'agisse d'une conjecture, une somme additionnelle est prévue ici dans vos frais d'exploitation bruts?

M. GORDON: Oui, mais je dois vous rappeler que pendant l'année nous devons absorber le coût de la hausse des salaires et un plan de santé et de bien-être qui est entré en vigueur au début de l'année et dont le coût s'élève à 21 millions de dollars.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il en est tenu compte dans votre budget?

M. GORDON: Oui. Et j'appellerai votre attention sur le fait que 21 millions de dollars est une augmentation considérable à absorber pour arriver à ce chiffre. Dans ce seul poste, nous avons absorbé une augmentation de frais de 21 millions de dollars.

M. FULTON: De quel poste s'agit-il?

M. GORDON: Santé et bien-être et la décision qui entre en vigueur cette année au sujet de l'augmentation des salaires.

M. FULTON: En chiffres ronds, d'après ce qui précède, vous prévoyez que vos frais d'exploitation dans l'ensemble augmenteront de 27 millions de dollars?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Nous avons ici l'état financier et l'état auxiliaire des bénéfices. Est-ce que les augmentations prévues ici représentent les trois quarts de l'augmentation totale?

M. GORDON: Nous avons tout de suite une augmentation globale de 21 millions de dollars pour le plan de santé et de bien-être, et il y aura la hausse des salaires, dont le total ne comprend pas seulement ce que nous avons accordé l'an dernier. Sur la base de l'année entière, le coût de cette hausse s'élèvera à

21 millions de dollars. Je puis dire que l'augmentation des frais d'exploitation est attribuable en grande partie à la hausse des salaires. Avec le règlement auquel nous sommes arrivés l'an dernier, l'augmentation de ce chef, pour toute l'année 1957, sera de 21 millions de dollars.

M. FULTON: Nous pouvons donc résumer et dire que vous prévoyez une augmentation de revenu de 16 millions de dollars qui proviendra dans une large mesure de la hausse du tarif-marchandises qui doit entrer en vigueur cette année?

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Et vous prévoyez une hausse de 27 millions de dollars des frais d'exploitation?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Dont les trois quarts sont imputables au relèvement des salaires et aux facteurs connexes?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Cela laisse une marge de 7 millions de dollars pour l'augmentation des frais d'exploitation.

M. GORDON: C'est cela.

M. FULTON: Croyez-vous que cette marge est suffisante?

M. GORDON: Je dirai que c'est la meilleure conjecture que nous puissions faire. D'habitude, nos prévisions en matière de frais ne sont pas trop loin de la réalité. Ainsi, on vient de me dire que notre compte d'huile pour les locomotives diesel, en raison de la situation qui existe au canal de Suez, nous coûtera une somme additionnelle d'un million et demi à deux millions de dollars cette année.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quand attendez-vous la décision qui sera rendue au sujet de la hausse du tarif-marchandises que vous avez demandée?

M. GORDON: Je n'en sais rien. La date de l'audience a-t-elle été annoncée? De l'avis de M. Armstrong, l'audience aura lieu en mai, mais je n'en ai pas été informé.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Quel serait l'effet d'une hausse de la taxe sur l'huile dans l'Ontario?

M. GORDON: La taxe touche la circulation routière, n'est-ce pas?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): M. Johnston parle de la taxe provinciale.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je parle de la taxe provinciale sur l'huile brute que vous devez employer dans les locomotives diesel.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si elle est perçue, cette taxe est remboursée.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il vous faut payer la taxe si vous achetez de l'huile brute dans l'Ontario à l'heure actuelle.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Non. Les chemins de fer n'auraient pas à la payer.

M. GORDON: Je ne suis pas au courant de la chose. Je ne crois pas que la taxe s'applique à nous. Si je comprends bien, la taxe s'applique à l'huile employée pour les véhicules routiers. C'est une taxe prélevée sur le gallon.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je croyais qu'elle s'appliquait sur toute huile brute.

M. GORDON: Non. Pas à ma connaissance. Si elle s'applique à nous, c'est un coup qu'il me reste à recevoir.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'aurais aimé à savoir comment cette taxe frappe le chemin de fer.

M. GORDON: Nous n'en avons pas tenu compte.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suis certain que la taxe s'applique aux véhicules routiers. Le seul mode de transport visé est l'avion. Il y a une taxe de deux cents qui n'est pas remboursable.

J'ai une autre question à poser. Vous nous avez dit tout à l'heure qu'on a pratiqué dans les prévisions une réduction brutale des immobilisations destinée à seconder la campagne anti-inflationnaire. Toutefois, d'après ce que je comprends, les sommes d'argent dépensées cette année seront plus élevées que celles de l'an dernier. Cela veut-il dire que vous avez commencé l'année avec des demandes beaucoup plus nombreuses que l'année dernière et que vous en avez ensuite réduit le montant?

M. GORDON: Non. Cela veut dire que le rythme des dépenses nous a entraînés dans des projets qui ne pouvaient être interrompus. Une bonne partie des dépenses de 1957 dépendent d'engagements antérieurs. Par exemple, il y a la question du matériel. L'automne dernier, nous avions commandé du matériel pour notre programme de dieselisation. Nous devions le faire pour obtenir la livraison cette année. Je puis vous tracer un tableau général de la situation. Au premier abord, nous avons évalué nos besoins sur la base du volume de trafic, sur les retraits de matériel et sur la durée de l'emploi du matériel, et nous prévoyions qu'il fallait 7,600 pièces de matériel pour répondre à tous les besoins. D'une façon arbitraire, si vous le voulez, nous avons réduit ces exigences de moitié. Nous n'avions pas encore commandé nos fourgons, car nous n'étions pas satisfaits des prix qu'on nous avait faits. Nous sommes maintenant en pourparlers avec les compagnies qui font le commerce des wagons et nous leur faisons savoir que nous croyons leurs prix trop élevés.

Nous avons réduit notre programme de dieselisation. Nous pensons commencer cette année la dieselisation complète, en procédant par régions. Vous vous souvenez sans doute que j'ai dit, dans le passé, au cours des séances du Comité, que nous attaquerions notre programme de dieselisation par secteurs en vue d'assurer en cinq ans certains services déterminés. Nous avons achevé l'an dernier la réalisation de ce programme. Cette année, nous avons commencé sur une base territoriale un programme de dieselisation complète.

Notre plan était de commencer à chaque extrémité du pays, à l'ouest et à l'est, pour nous rejoindre au centre du Canada. Nous avons d'abord songé à 654 pièces, mais nous avons réduit notre programme à 373. Cette diminution de 280 pièces signifie une réduction de 58 millions de dollars. En d'autres termes, cela veut dire que le rythme de notre programme de diésélisation a été ralenti. Nous avons fait cela parce que nous constatons que nous entreprenions trop et que le pays, lui aussi, entreprend trop, eu égard à sa capacité de production.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Budget d'exploitation" est-elle approuvée?
Assentiment.

Page 7, "Budget des immobilisations pour l'année 1957"?
Approuvé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avant de terminer l'étude du budget, voulez-vous nous expliquer pourquoi il y a une différence entre le rendement des immobilisations du Pacifique-Canadien et celui du National-Canadien dans le secteur de la construction des voies? Je remarque que le rendement des immobilisations des deux compagnies sont dans une proportion de un à deux. L'année dernière, vous avez amélioré un peu la situation.

M. GORDON: Il y a une différence essentielle qui explique cet écart. Il y a une différence essentielle qu'il ne faut pas oublier lorsque l'on compare le Pacifique-Canadien au National-Canadien. Le Pacifique-Canadien est un

chemin de fer établi d'après un plan bien défini. C'est un chemin de fer composé d'une ligne principale et d'embranchements qui l'alimentent et c'est une entreprise qui a été établie d'après un plan préconçu.

Mais, les chemins de fer Nationaux du Canada sont un réseau ferroviaire qui résulte de la fusion de six compagnies banqueroutières. Elles se faisaient concurrence les unes aux autres. Il ne pouvait y avoir aucune sorte de collaboration entre elles. Nous n'avons pas encore fait de cet ensemble un réseau aussi bien articulé que le Pacifique-Canadien.

L'autre difficulté que vous pouvez constater en examinant une carte, c'est que notre réseau parcourt une assez grande distance à travers des régions où le trafic est très peu considérable, tandis que le Pacifique-Canadien traverse une région bien plus industrialisée que la région desservie par la partie septentrionale du National-Canadien. Mais nous commençons à obtenir notre quote-part du trafic.

Cette branche septentrionale de notre réseau, qui était considérée autrefois comme un éléphant blanc, est aujourd'hui un embranchement qui commence à être assez prometteur. Prenons, par exemple, l'embranchement qui part de Chibougamau et dessert la région avoisinante. Nous espérons que la situation en ce qui concerne cette région où le trafic est peu considérable, s'améliorera jusqu'à un certain point. Quoi qu'il en soit, ce sont là les raisons pour lesquelles le National-Canadien ne peut pas compter sur un rendement à peu près aussi élevé que celui du Pacifique-Canadien.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Estimez-vous qu'il y a quelque chose qu'il serait permis de faire dans l'organisation financière de la compagnie pour vous aider à en arriver à ce résultat? Y a-t-il quelque chose que nous pourrions faire pour aider à la compagnie à cet égard?

M. GORDON: Vous posez là une question bien invitante.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Peut-être souhaitez-vous que l'occasion se présente de répondre à une telle question?

M. GORDON: En réalité, on a fait quelque chose de ce genre quand on a remanié le capital des chemins de fer Nationaux. Ce remaniement était censé être la réponse au problème. Mais il ne s'est pas encore écoulé assez de temps pour que je puisse déclarer en connaissance de cause que le remaniement financier n'a pas été satisfaisant. J'espère sincèrement que je ne serai pas obligé de demander un autre remaniement financier de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Richardson, appuyé par M. Mitchell, que le budget des immobilisations du National-Canadien pour l'année 1957 soit approuvé.

Le budget des immobilisations du National-Canadien est approuvé.

Le PRÉSIDENT: J'appellerai maintenant votre attention sur le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1956. Ce rapport renferme beaucoup de données statistiques. Est-ce que nous pourrions le consigner au compte rendu de la séance sans qu'il soit nécessaire d'en faire la lecture?

Assentiment.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER
NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL, le 2 mars 1957.

A l'honorable George Marler, député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 17 de la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, 1952, les régisseurs du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada ont l'honneur de vous soumettre leur rapport des transactions effectuées durant l'année civile 1956.

Demande a été faite au Gouverneur en conseil par les administrateurs du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada de libérer des obligations garanties des Chemins de fer Nationaux du Canada (4½%—25 ans), échues le 1^{er} février 1956, au montant de \$2,632,000.00, pour être annulées et brûlées, conformément à une résolution en date du 18 décembre 1956, laquelle demande a été dûment approuvée par arrêté en conseil C.P. 1957-3, en date du 3 janvier 1957.

Les régisseurs soumettent ici le bilan au 31 décembre 1956.

Pour les régisseurs,

D. GORDON.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1956

ACTIF		PASSIF	
CRÉANCES POUR CAPITAL DES EMPRUNTS—		Capital-actions détenu par les Chemins de Fer Nationaux du	
Chemin de fer Canadian Northern.....	\$312,334,805.10	Canada—5,000,000 d'actions sans valeur nominale: valeur	
Chemin de fer Grand Trunk.....	118,582,182.33	initiale au 1 ^{er} janvier 1952.....	\$ 378,518,135.02
Chemin de fer Grand Trunk Pacific....	116,006,599.08		
Canadian National Railway Company..	96,936,971.75		
	<u>643,860,558.26</u>		
CRÉANCES POUR INTÉRÊT DES EMPRUNTS—			
Chemin de fer Canadian Northern.....	\$309,702,897.65		
Chemin de fer Grand Trunk.....	103,250,802.95		
Chemin de fer Grand Trunk Pacific....	107,326,622.84		
Canadian National Railway Company..	54,501,313.57		
	<u>574,781,637.01</u>		
TRANSACTIONS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA DU 1 ^{er} JANVIER 1937 AU 31 DÉCEMBRE 1951, INTÉRESSANT LA VALEUR COMPTABLE DU CAPITAL-ACTIONS DU TRUST DES TITRES.....			108,480,697.14
VALEURS EN MAINS—			
Valeurs en nantissement—Voir Annexe A.1.....		Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur	
Autres valeurs—Voir Annexe A.2.....		intérêt excède la valeur indiquée au 1 ^{er} janvier 1937.....	948,604,757.39
			<u>\$1,327,122,892.41</u>
	<u>\$1,327,122,892.41</u>		

Le Contrôleur,
R. D. ARMSTRONG.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers du Trust des titres des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1956. Les valeurs en nantissement et autres valeurs figurant aux Annexes A.1 et A.2 ci-jointes ont été vérifiées à la suite d'examen ou à l'aide de certificats de dépositaires. A notre avis, le bilan ci-dessus est dressé de façon à présenter un tableau authentique et fidèle de la situation financière du Trust au 31 décembre 1956 conformément aux dispositions de la Loi sur la révision du capital des Chemins de Fer Nationaux du Canada, 1952.

Daté à Montréal,
le 2 mars 1957.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES

EMPRUNTS		BILLETS ET NANTISSEMENTS	
CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—			
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099.68	Aucun. Hypothèque sur immeuble du 4 octobre 1911.	
Emprunt 4½%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000.02	Aucun.	
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000.00	Aucun.	
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000.00	Hypothèques en date des 23 et 26 juin 1916.	
Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000.00	Billets à vue 6%.....	\$ 33,012,414.32
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000.00	Billets à vue 6%.....	27,203,003.65
Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000.00	Billets à vue 6%.....	40,031,122.27
Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077.00	Billets à vue 6%.....	53,008,779.65
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806.42	Billets à vue 6%.....	50,259,312.47
Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000.00	Billets à vue 6%.....	46,691,634.60
		Billets à vue 6%.....	5,700,000.00
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821.16	Actions-déventures 3½%.....	5,109,999.99
Emprunt 6%, pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000.82	Billets à vue 6%.....	56,858,496.44
Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....		Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	
Total Canadian Northern.....	\$ 312,334,805.10		
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—			
Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000.00	Billets à vue 6%.....	\$ 25,479,226.97
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435.18	Billets à vue 6%.....	56,646,816.12
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747.15	Billets à vue 6%.....	23,288,747.15
Emprunt 4%, du G.T. Pacific, chapitre 23, 1913, garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000.00	Billets à vue 4%.....	15,000,000.00
		Déventures 4% G.T.P.....	15,000,000.00
Total Grand Trunk.....	\$ 118,582,182.33		
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC—			
Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000.00	Obligations 1 ^{re} hypothèque 3%.....	\$ 33,048,000.00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000.00	Obligations sterling 4%.....	7,499,952.00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783.45	Hypothèque, 28 juin 1916.....	
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053.72	Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399.93	Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162.35	Certificats du séquestre.....	53,339,162.74
Intérêt garanti par l'État.....	8,704,662.65	Certificats de création, coupons détruits.....	8,698,170.42
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskat- chewan.....	2,898,536.98	Certificats de création, coupons détruits.....	2,925,723.88
Total Grand Trunk Pacific.....	\$ 116,006,599.08		

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES

EMPRUNTS		BILLETS ET NANTISSEMENTS	
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY—			
Emprunt 6%, crédit 139, 1923.....	\$ 24,550,000.00	{ Billet à vue 6% Canadian Northern.....	\$ 12,655,019.57
		{ Certificats du séquestre G.T.P.....	3,313,530.01
		{ Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de création).....	1,530,831.96
Emprunt 5%, crédit 137, 1924.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	1,318,315.86
		{ Certificats du séquestre G.T.P.....	4,691,173.58
		{ Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de création).....	1,530,822.24
Emprunt 5%, crédit 377, 1925.....	10,000,000.00	{ BILLETS à vue 5% Canadian Northern.....	9,496,718.21
		{ Certificats du séquestre G.T.P.....	Cr. 1,422,425.17
		{ Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de création).....	1,530,802.80
Emprunt 5%, crédit 372, 1926.....	10,000,000.00	{ BILLETS à vue 5% Canadian Northern.....	9,062,624.30
		{ Certificats du séquestre G.T.P.....	Cr. 364,898.78
		{ Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de création).....	1,530,880.56
Emprunt 5%, crédit 336, 1929.....	2,932,652.91	BILLETS à vue 5% Canadian National Railway Company....	2,932,652.91
Emprunt 5% et 5½%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400.85	BILLETS à vue 5% et 5½% Canadian National Railway Company.....	29,910,400.85
Emprunt 5½%, chapitre 6, 1932.....	11,210,815.56	BILLETS à vue 5½% Canadian National Railway Company..	11,210,815.56
Moins: rectification autorisée par la Loi sur la révision du capital, 1937.....	Cr. 1,666,897.57		
Total Canadian National Railway Company.....	<u>\$ 96,936,971.75</u>		
Total des emprunts.....	<u>\$ 643,860,558.26</u>		

ANNEXE A. 2

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

VALEURS TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES, CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE LA LOI SUR
LA RÉVISION DU CAPITAL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, 1952

DESCRIPTION DES ÉMISSIONS	Montant	
	Sterling	Dollars
Obligations garanties, 25 ans, 4½%, Canadian National Rly. Co., échéance 1 ^{er} février 1956.....		\$ 2,632,000.00
Obligations garanties, 30 ans, 4½%, Canadian National Rly. Co., échéance 1 ^{er} juillet 1957.....		864,000.00
Actions-débitures, 1 ^{re} hypothèque, 3½%, Canadian Northern Alberta Rly. Co., échéance 4 mai 1960.....	£ 534,097	
Actions-débitures, 1 ^{re} hypothèque, 3½%, Canadian Northern Ontario Rly. Co., échéance 19 mai 1961.....	6,294,345	
Actions-débitures, 1 ^{re} hypothèque, 3½%, Canadian Northern Rly. Co., échéance 20 juillet 1958.....	359,869	
Actions-débitures, 1 ^{re} hypothèque, 3½%, Canadian Northern Rly. Co., échéance 20 juillet 1958.....		508,666.00
Obligations sterling, 1 ^{re} hypothèque, 3%, Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} janvier 1962.....	1,754,500	
Obligations sterling, 4% Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} janvier 1962.....	90,900	
Obligations, 1 ^{re} hypothèque, 4% Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1 ^{er} juillet 1950.....	649,500	
Obligations, 1 ^{re} hypothèque, 4% Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1 ^{er} juillet 1950.....		1,293,500.00

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser au sujet du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. FULTON: Le rapport de cette année contient-il des changements importants?

M. GORDON: Il n'y a pas de changements importants.

Le PRÉSIDENT: Nous devons procéder maintenant à l'étude du rapport des vérificateurs des chemins de fer Nationaux du Canada. Nous avons avec nous ce soir M. J. A. Wilson, F.C.A. et M. J. W. Beech, C.A., de la société de comptables agréés "George A. Touche and Company", qui ont préparé le rapport des vérificateurs. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, nous pourrions consigner ce rapport au compte rendu sans en faire la lecture.

Assentiment.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

CHARTERED ACCOUNTANTS

410 St. Nicholas Street
Montreal

le 5 mars 1957.

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

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de la Loi des Chemins de Fer Nationaux du Canada, nous avons l'honneur de rendre compte au Parlement, par votre entremise, de notre vérification des comptes du Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1956.

Le rapport suivant, qui vous est adressé, figure au bas du bilan qui se trouve inclus, de même que l'état du revenu s'y rapportant, dans le rapport annuel du Réseau.

"Nous avons examiné les livres et les comptes du Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1956. Notre vérification a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et toutes les épreuves de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan consolidé ci-dessus et l'état consolidé des revenus s'y rattachant ont été préparés sur une base conforme à celle de l'exercice précédent sauf en ce qui a trait aux changements dans les principes de comptabilité décrits aux notes 1 et 2 que nous approuvons. Nous sommes également d'avis que, compte tenu de la situation découlant de l'accumulation de la dépréciation avant l'adoption du mode de dépréciation dont il est question à la note 1, ces états financiers sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires du Réseau au 31 décembre 1956, et des résultats des opérations de l'exercice au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies, ainsi que d'après les livres du Réseau.

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

Nous soumettons également un rapport explicatif supplémentaire." Voici maintenant le rapport explicatif supplémentaire susmentionné:

BILAN CONSOLIDÉ

Placements temporaires

Ces placements figurent au prix coûtant et consistent en titres du Réseau se totalisant à \$5.5 millions et en valeurs émises ou garanties par le Gouvernement du Canada ou les gouvernements provinciaux. La valeur marchande totale de ces titres, basée sur les cours du 31 décembre 1956, s'établissait à environ \$5.8 millions, soit 8.7% de moins que leur prix coûtant.

Matériaux et approvisionnements

Le personnel du Réseau a procédé à un inventaire extra-comptable des matériaux et approvisionnements au 30 septembre 1956. A l'égard de notre revue des méthodes, nous avons pratiqué des sondages sur les quantités inventoriées.

La valeur d'inventaire a été établie d'après le prix coûtant des matériaux une fois posés, basé sur le coût moyen pondéré dans le cas des traverses, des rails et du combustible, et sur le prix des plus récentes factures quant aux matériaux neufs dans les magasins généraux, ainsi que d'après la valeur utile approximative ou la valeur marchande dans le cas des matériaux usagés encore utilisables et de ceux qui étaient démodés et au rebut.

Fonds d'assurances

A la date du bilan, les placements constituant le fonds d'assurances, qui consistent en obligations du Gouvernement et en titres semblables, avaient une valeur marchande d'environ \$2.1 millions, soit 14% de moins que leur prix coûtant.

(Page 3 du rapport du vérificateur du National-Canadien)

Placements dans les filiales non consolidées

Ces placements comprennent des actions, obligations et avances relatives à des compagnies qui sont affiliées au Réseau National sans en faire partie. Sauf dans le cas d'Air Canada, elles ne représentent pas un vote majoritaire et, conséquemment, les compagnies ne sont pas considérées comme parties intégrantes du Réseau. Ces placements ont été effectués conjointement avec d'autres chemins de fer principalement dans le but d'obtenir les avantages découlant de l'échange du trafic et de l'usage des termini. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix coûtant ou, dans le cas de certains titres des États-Unis, sur des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par l'Interstate Commerce Commission.

Les comptes de ces compagnies ont, dans la majorité des cas, été vérifiés par des comités mixtes composés de comptables du Réseau et de représentants d'intérêts extérieurs. Nous avons exécuté une vérification des livres d'Air Canada dont nous rendons compte dans un rapport distinct.

Immobilisations

La note 1 des notes explicatives sur les états financiers se lit comme suit:

"Dépréciation sur les lignes canadiennes: Alors que les années précédentes, la comptabilité de remplacement s'appliquait à l'infrastructure, et la comptabilité de retrait à la superstructure et à certaines autres propriétés immobilières, la comptabilité de dépréciation s'est appliquée à partir du 1^{er} janvier 1956 à toutes les propriétés, sauf les terrains, y compris le matériel roulant et les hôtels à l'égard desquels la comptabilité de dépréciation a été adoptée en 1940 et en 1954 respectivement.

Les taux utilisés sont fondés sur la durabilité estimative des propriétés, compte non tenu de la dépréciation non consignée les années précédentes en vertu des principes de comptabilité de remplacement et de retrait alors en vigueur. L'adoption sans réserve du principe de la dépréciation dans la comptabilité de la propriété n'a eu aucun effet sensible sur les résultats nets d'exploitation pour 1956; elle n'en aurait pas eu non plus sur ceux de 1955. Le changement de principe s'est effectué par suite de l'adoption de la classification uniforme des comptes, prescrite par la Commission du Transport pour le Canada, et les taux de dépréciation ont été approuvés par la Commission.

Dépréciation sur les lignes américaines: La politique consistant à appliquer la comptabilité de remplacement à l'infrastructure, et la comptabilité de dépréciation au matériel roulant et aux autres propriétés immobilières, sauf les terrains, s'est poursuivie. Les principes de comptabilité applicables à ces opérations sont prescrits par l'Interstate Commerce Commission et les taux ont été approuvés par cet organisme.

Valeurs aux livres et dépréciation consignée: Dans l'année, des rectifications totalisant \$173,302,045 ont été apportées, ce qui a augmenté les valeurs aux livres des propriétés et du matériel roulant d'un montant correspondant de dépréciation consignée, afin de tenir compte de montants qui ne figuraient pas dans ces comptes sous l'ancien régime de comptabilité. Sans l'examen sur place, il était impossible de déterminer le montant cumulatif de dépréciation, avant l'adoption de la comptabilité de dépréciation; les rectifications précitées ont pour effet de tenir compte, en partie, de cette dépréciation.

Les additions depuis le 1^{er} janvier 1923 ont été consignées au prix coûtant, et les immeubles et le matériel roulant qui faisaient partie du réseau au 1^{er} janvier 1923 sont compris dans les valeurs figurant aux livres des divers chemins de fer qui constituent présentement le réseau, dans la mesure où ils n'ont été ni retirés du service ni remplacés."

L'adoption de la dépréciation comme élément de comptabilité dont il est question à la note précédente, faisant suite à la méthode en usage depuis plusieurs années et qui consistait à comptabiliser le remplacement et la désaffectation, pose un problème quant au montant de dépréciation qui, en vertu des principes de comptabilité s'appliquant à la dépréciation, se serait accumulé au cours de ces exercices antérieurs. En ce qui touche les comptes des Chemins de Fer Nationaux du Canada, étant donné que le Gouvernement du Canada est l'actionnaire, cela ne semble pas devoir créer de sérieuse difficulté tant que la dépréciation accumulée relative à une catégorie quelconque d'actif ne se révélera pas insuffisante pour contrebalancer la valeur utile globale (coût moins valeur de récupération) des unités à désaffecter. En ce qui a trait à l'infrastructure, à la superstructure et à tout autre matériel que les locomotives à vapeur, rien n'indique qu'une telle situation puisse se produire dans un avenir que l'on peut prévoir et c'est pourquoi, à l'heure actuelle, nous ne formulons aucune recommandation à l'égard de ces catégories d'actif.

Dans le cas des locomotives à vapeur, dont les plans actuels prévoient le remplacement par des locomotives à diesel d'ici à dix ans, on prévoit que la dépréciation accumulée accusera un déficit qui pourrait bien s'élever jusqu'à \$30 millions. Les circonstances afférentes à cette catégorie particulière de matériel sont exceptionnelles en ce sens que sa désaffectation marquera sa disparition complète. En tenant compte des circonstances et des principes de comptabilité s'y appliquant, nous sommes d'avis qu'il faudrait songer à créer à même le revenu une provision pour le déficit prévu.

Les hauts fonctionnaires du chemin de fer ont entrepris l'étude de cette situation en vue de trouver des mesures correctives conformes à une saine pratique de la comptabilité, agréables à la Commission des Transports du Canada et compatibles avec les lois régissant le chemin de fer.

Les régularisations aux comptes d'immobilisations et de dépréciation con-signée, décrites à la note 1, ont été soumises pour approbation à la Commission des Transports du Canada.

Les additions au compte d'immobilisations moins les désaffectations au cours de l'exercice se sont totalisées à \$162.8 millions. La provision courante pour dépréciation s'établit à \$63.9 millions, dont un montant de \$32.5 millions par suite de l'adoption de la dépréciation comme élément de comptabilité dans le cas de l'infrastructure et de la superstructure, méthode qui se trouve décrite à la note 1.

Actif d'autres sources et comptes d'ordre

Les placements compris sous cette rubrique consistent surtout en un dépôt à terme en banque, en obligations du Gouvernement et du Réseau évaluées au prix coûtant et en diverses catégories de valeurs non inscrites détenues principalement en vue du trafic qu'elles peuvent favoriser et estimées au prix coûtant ou à un prix inférieur.

Les comptes d'ordre comprennent surtout des paiements différés de consentement mutuel; divers comptes recouvrables plus tard; la valeur approximative de récupération du matériel et des immeubles désaffectés; le coût non amorti de la mise en exploitation des carrières de ballast, dont l'amortissement s'effectue au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur approximative de récupération des matériaux non périssables dans les carrières de ballast et sur d'autres voies temporaires; des transactions inachevées de valeurs mobilières, et divers comptes débiteurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Autres exigibilités et comptes d'ordre

Les principaux postes compris sous cette rubrique sont les soldes à payer sur des indemnités pour accidents de travail adjugées par les provinces d'Ontario et de Québec; des pourcentages retenus des entrepreneurs jusqu'à ce que les travaux soient complétés; des paiements de principal et intérêts différés d'un commun accord; le montant estimatif exigible pour blessures corporelles; le montant estimatif exigible en cas d'excédents de réclamations; la portion estimative des ports payés sur les marchandises en transit, et divers comptes sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Dette à long terme

Au cours de l'exercice, on a racheté des titres du Réseau d'une valeur nominale de \$76.8 millions qui étaient détenus par le public. On a reçu du Gouvernement du Canada des fonds additionnels se montant à \$154.2 millions sous forme de prêts temporaires pour financer des remboursements d'obligations détenues par le public, des dépenses de capital et d'autres avances consenties à Air Canada.

Compte de l'actionnaire

Conformément à la section 6 de la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer Nationaux, le ministre des Finances a acheté au pair de la Compagnie, au cours de l'exercice, 23,132,994 actions privilégiées à 4 p. 100, d'une valeur nominale d'un dollar, équivalant à 3 p. 100 des revenus bruts

d'exploitation du Réseau pendant les douze mois terminés le 30 novembre 1956. En janvier 1957, on acquerrait 1,893,259 actions privilégiées additionnelles d'une valeur nominale globale équivalente à 3 p. 100 des revenus bruts du mois de décembre.

Fonds de pension

Comme l'indique la note 5, les fonds accumulés par les chemins de fer ont été transférés à un fonds de pension. La compagnie est chargée de l'administration des fonds des plans de pension.

Étant calculée suivant le principe de paiement en un seul versement lors de la retraite, la part contributive du chemin de fer est déterminée dans une large mesure par l'incidence des retraites à chaque année et, en conséquence, le chemin de fer n'a pas mis de fonds de côté pour les pensions s'accumulant sous certaines conditions au profit des personnes encore à l'emploi du Réseau. De plus, on remarque que les dépôts du chemin de fer au fonds de pension ne comprennent aucune provision pour les pensions accordées aux termes du plan de pension sans contribution de la part de l'employé en vigueur avant 1935, ni pour les bénéfices accrus consentis à d'anciens employés alors à leur pension aux termes de la révision du plan de pension effectuée en 1952, ni pour les pensions accordées en vertu du plan de l'*Inter-Colonial and Prince*

Edward Island Railways.

Le fonds de pension n'est plus inclus dans le bilan, mais demeure sujet à notre vérification.

(Page 5 du rapport du vérificateur du National-Canadien)

ÉTAT CONSOLIDÉ DES REVENUS

Comme l'indique la note 2 des notes explicatives sur les états financiers, on a effectué un changement de classification, qui s'imposait pour uniformiser la classification des comptes, en ce qui a trait aux résultats des opérations des voies électrifiées et des services de camionnage et de transport du Réseau. Cette reclassification des comptes et l'adoption intégrale de la dépréciation comme élément de comptabilité dans le cas de toutes les immobilisations sujettes à dépréciation n'ont eu aucun effet sensible sur les résultats nets d'exploitation de 1956, pas plus qu'elles n'en auraient eu au cours de l'exercice précédent.

L'augmentation de \$85.5 millions au poste des revenus d'exploitation découle principalement de l'accroissement du volume du trafic et, dans une moindre mesure, des augmentations de tarifs accordées et sur les lignes canadiennes et sur celles des États-Unis. Les frais d'exploitation ont augmenté de 68.0 millions de dollars faisant ressortir l'influence de facteurs tels que les hausses d'échelles de salaires et d'allocations aux employés, le coût plus élevé des matériaux de même que l'accroissement du volume des affaires.

Les taxes et loyers ont augmenté de 6.9 millions de dollars surtout à cause d'un usage plus étendu des wagons à marchandises des lignes étrangères par suite de l'accroissement du volume.

L'augmentation nette du revenu d'autres sources, au montant de \$3.4 millions, est principalement constituée par des intérêts reçus d'Air Canada, des ventes et rentrées en possession de biens immobiliers, un règlement de réclamations de taxes de vente et une régularisation afférente à des rails partiellement usés.

La diminution de 1.3 millions de dollars dans les frais fixes est principalement attribuable au rachat d'émissions publiques et à leur remplacement par des emprunts à court terme à des taux d'intérêt moins élevés.

Le profit net de \$26.1 millions sera payable au Gouvernement du Canada à titre de dividende sur les actions privilégiées non cumulatives à 4 p. 100 en conformité de la Loi sur la revision du capital des Chemins de Fer Nationaux. C'est l'équivalent d'un dividende de 3.1 p. 100 sur ces actions.

REMARQUES GÉNÉRALES

Conversion des devises étrangères

La monnaie des États-Unis a été convertie au pair du change du dollar.

Les autres monnaies étrangères ne représentent pas de montants appréciables.

Réorganisation de la compagnie

Au cours de l'exercice, on a franchi une autre étape du programme de simplification de la structure de la compagnie en éliminant 19 compagnies, dont la *Canadian Northern Railway Company*, la *Grand Trunk Pacific Railway Company* et plusieurs de leurs filiales, qu'on a fusionnées à la *Canadian National*

Railway Company.

Modernisation des méthodes de comptabilité

Le vaste programme de revision des méthodes de travail de bureau et de comptabilité, institué il y a quelques années, a été activement poussé au cours de l'exercice. On a réalisé des progrès sensibles dans l'adoption de machines comptables et on était bien avancé dans la préparation d'un programme d'établissement d'un centre de calcul électronique pour la mise en valeur d'un fort volume de données détaillées.

Nous désirons souligner combien nous avons apprécié la coopération empressée et le précieux concours des hauts fonctionnaires et employés du Réseau au cours de notre vérification.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

(Page 6 du rapport du vérificateur du National-Canadien)

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser au sujet du rapport du vérificateur? Tout d'abord, j'aimerais présenter au Comité MM. Wilson et Beech.

Allons-nous procéder page par page pour l'étude du rapport du vérificateur?

M. FULTON: Pourrions-nous procéder rubrique par rubrique?

Le PRÉSIDENT: La première rubrique est le "Bilan consolidé".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Sous le poste "Placements temporaires", et je crois que la même question se pose pour le "Fonds d'assurance", je remarque que les montants indiquent un pourcentage inférieur au coût des titres en question. Est-ce que cette différence est généralement attribuable à la tendance à la baisse des obligations du gouvernement?

M. WILSON: Oui, c'est pour cette raison. Bien entendu, cette perte ne se fera sentir que si nous disposons de ces obligations avant leur échéance. En d'autres termes, en les gardant jusqu'à leur échéance, nous n'éprouverons aucune perte.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si nous gardions ces valeurs dans les fonds dont il est question ici, est-ce que nous toucherions leur valeur nominale à l'échéance?

M. WILSON: Oui, monsieur.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est généralement ce qui se produit dans le cas de tous ceux qui détiennent ce genre de titres?

M. WILSON: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Sous la rubrique "Matériaux et approvisionnements", j'aimerais savoir de quelle façon on vérifie cet inventaire? Pourriez-vous nous en faire un bref exposé.

M. WILSON: La responsabilité fondamentale du vérificateur est d'abord de s'assurer si, pour prendre l'inventaire du matériel, le cataloguer et l'évaluer, en d'autres termes pour en arriver au total, la compagnie a procédé d'une façon appropriée qui produira des résultats précis. Le vérificateur éprouve les méthodes employées par la compagnie dans l'établissement de son inventaire de sorte que, quand son travail est terminé, il sait qu'il peut se fier à l'inventaire de la compagnie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est une méthode qui consiste à vérifier la façon de procéder de la compagnie et à faire ensuite une vérification réelle pour certains articles.

M. WILSON: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est la façon dont votre vérificateur procède habituellement à l'égard de n'importe quelle compagnie?

M. WILSON: Oui, monsieur.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans combien d'endroits faites-vous la vérification des comptes d'une compagnie aussi importante que les chemins de fer Nationaux du Canada?

M. WILSON: Nous embrassons un territoire assez considérable.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Donnez-nous simplement le nombre. Je ne crois pas qu'il soit utile que nous connaissions les endroits.

M. WILSON: Nous avons plusieurs régions: la région de l'Atlantique, la région centrale, Terre-Neuve, les régions de l'Ouest, les chemins de fer du Vermont, le Grand-Tronc, Winnipeg, London, l'Angleterre et la France; et naturellement nous englobons le service des communications et les hôtels du National-Canadien. Nous embrassons donc une partie de chacun des pays suivants: le Canada, les États-Unis, l'Angleterre et la France.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Allons-nous procéder page par page, monsieur le président? Puis-je passer à la page suivante maintenant?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser au sujet de la page 2 "Placements dans les filiales non consolidées"?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A propos des "Placements dans les filiales non consolidées", j'ai déjà demandé à M. Gordon la raison pour laquelle nous continuons de garder la propriété exclusive d'Air-Canada. Avez-vous quelques commentaires à faire à ce sujet. Est-ce que cela est essentiel pour obtenir des fonds? Est-ce qu'il vous est ainsi plus facile d'obtenir des fonds pour cette entreprise?

M. WILSON: Monsieur le président, je n'ai aucune remarque à faire sur ce point.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je vous remercie.

M. HAHN: Dans ce rapport, employons-nous deux genres de dépréciation, une pour les lignes canadiennes et une autre pour les lignes américaines?

M. WILSON: Oui, si vous entendez la dépréciation au sens large du mot. La dépréciation des lignes des États-Unis est évaluée par l'*Interstate Commerce Commission*, tandis que celle des lignes du Canada est établie d'après une formule canadienne.

M. HAHN: Quel genre d'évaluation préférez-vous?

M. WILSON: Je ne crois pas qu'il s'agisse d'une question de préférence. Je crois qu'il faut faire ce qui est à propos dans chaque pays.

M. HAHN: Pourriez-vous nous dire laquelle de ces évaluations est la plus exacte?

M. WILSON: Cela m'est impossible, car les deux méthodes ont leurs avantages et leurs faiblesses.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, à propos de la dépréciation, on mentionne dans le rapport une défalcation à laquelle nous devons faire face, c'est-à-dire le 30 millions de dollars qui représente les locomotives à vapeur désaffectées. Est-ce un montant qu'il nous faut remplacer immédiatement? Faut-il songer dès maintenant à faire provision sur une base annuelle pendant un certain nombre d'années ou quelles sont les mesures à prendre qui seraient conformes à une saine pratique de comptabilité?

M. WILSON: Je crois que c'est là un problème qui doit faire l'objet d'une étude. Nous avons dit dans le rapport que nous étions d'avis qu'il faudrait songer à créer à même les revenus une provision à cette fin. Cette formule est sujette à discussion, mais nous croyons, généralement parlant, qu'il faudrait créer une provision à même le revenu en vue d'effectuer les remplacements nécessaires.

M. FULTON: Quelqu'un est-il au courant des mesures que le Pacifique-Canadien prend pour faire face à une situation de ce genre? Cette compagnie doit aussi éprouver les mêmes difficultés à l'heure actuelle.

M. WILSON: A ma connaissance, elle n'en fait pas mention dans ses rapports.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois que M. Armstrong aimerait à dire quelques mots à ce sujet.

M. ARMSTRONG: Le Pacifique-Canadien ne semble pas être aux prises avec ce problème, et ce, pour plusieurs raisons, dont la principale, c'est qu'il applique la comptabilité de dépréciation depuis beaucoup plus longtemps que nous. De plus, dès les premiers temps où il a appliqué la méthode de comptabilité de dépréciation, il a adopté la pratique d'affecter des excédents en quantité suffisante pour compenser la balance des réserves de dépréciation. Il pourrait faire cela. Il disposait d'excédents considérables et possédait le droit, de par sa constitution, d'appliquer cette méthode à son gré.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous avons suivi jusqu'à un certain point une méthode de défalcation par les postes de dépenses. Dois-je comprendre que, à une certaine date, au début de notre activité, il y a 15 ans, nous avons commencé à prévoir une certaine dépréciation sur les montants fixés.

M. ARMSTRONG: Oui, dans le cas du matériel.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que, à cette époque-là, cela comprenait les locomotives à vapeur?

M. ARMSTRONG: Oui, monsieur.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle méthode employiez-vous avant d'établir celle-ci? Quelle était la durée prévue d'une locomotive à vapeur?

M. ARMSTRONG: Nous calculions la dépréciation d'après une durée moyenne de 30 ans pour tout le matériel, soit 3.3 p. 100 par année.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous fixé à trente ans la moyenne d'âge de vos locomotives ou avez-vous fixé à 30 ans la durée d'une locomotive?

M. ARMSTRONG: Trente ans pour la durée totale. La dépréciation n'était pas calculée d'après la valeur actuelle chaque année, mais plutôt d'après une moyenne fixe de 3.3 p. 100 par année. Dans l'ensemble, ce pourcentage s'est révélé un taux très raisonnable.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Considérez-vous qu'une locomotive à vapeur peut durer trente ans. Par exemple, si vous avez acheté une locomotive en 1930 et que vous appliquez cette méthode de dépréciation en 1940, calculez-vous les trente ans à compter de 1940 ou considérerez-vous, dans le calcul de la dépréciation, que dix ans se sont écoulés dans la durée du matériel en question?

M. ARMSTRONG: Nous calculerons les trente ans à compter de 1940. Cela est mentionné dans les règlements à ce sujet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Peut-être que M. Wilson pourrait nous dire ce qui a été fait en ce sens et ce qu'il croit qu'on devrait faire pour qu'il nous soit permis d'inscrire la dépréciation dans notre bilan sur une base annuelle. Est-ce un problème d'ordre juridique?

M. WILSON: Je ne le sais pas. Nous avons entendu M. Gordon nous dire à ce sujet que cela pourrait bien être un problème de cet ordre. Du simple point de vue de la comptabilité, nous considérons la dépréciation comme une dépense et on devrait trouver une méthode pour la faire admettre comme telle. On pourrait l'inscrire globalement. On pourrait employer un grand nombre de méthodes; mais, à notre avis, la dépréciation doit être soustraite des revenus.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Puis-je retourner à la page précédente? Nous y voyons un excédent prévu de \$7,700,000 pour l'année prochaine. A-t-on tenu compte de cela? M. Gordon pourrait peut-être répondre à cette question.

M. GORDON: Voici comment on pourrait analyser en quelque sorte le problème qui se pose dans la mise à exécution de cette recommandation. Tout d'abord, notre conseil d'administration devra étudier la question et décider si oui ou non il désire autoriser une dépense imputable sur ce compte. En second lieu, s'il y consent, nous devons obtenir l'assentiment de la Commission des transports, parce qu'il s'agirait d'une pratique faisant exception à la méthode uniforme de comptabilité qu'elle nous a conseillé d'adopter. Il nous faudrait convaincre la Commission qu'il s'agit d'un cas d'espèce.

En troisième lieu, il nous faudrait convaincre le gouvernement que, d'après les dispositions de la loi actuelle qui régit la façon dont nous pouvons disposer de notre excédent, on peut considérer que cette nouvelle pratique est permise. S'il arrive que les conseillers juridiques du gouvernement estiment que la loi est trop restrictive pour permettre cela, nous devons alors demander au gouvernement de soumettre à la Chambre une modification qui nous permettra d'appliquer la nouvelle pratique. Ces trois facteurs doivent être pris en considération.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Puis-je demander de nouveau si, dans le budget que vous avez proposé pour l'an prochain, on a songé aux trente millions de dollars auxquels nous serons forcés de faire face d'ici environ cinq ou six ans?

M. GORDON: Oui, monsieur. Quand nous en sommes arrivés à notre excédent de 26 millions de dollars, j'ai discuté avec le gouvernement de la possibilité de transférer une partie de ce montant à notre compte de dépréciation. C'est là où la question juridique est venue tout embrouiller. On a exprimé différentes opinions à ce sujet. Par l'intermédiaire du ministre des Finances, la question de la légalité de la nouvelle pratique a surgi; c'est pourquoi nous ne pouvons prendre aucune disposition à ce sujet cette année, mais cela nous sera peut-être possible en 1958.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dois-je comprendre, monsieur Wilson, qu'il se peut que, si la dépréciation n'est pas prévue sur une base annuelle, nous devons tout à coup faire face à un état financier qui ne représentera pas la situation réelle, ou nous devons défalquer d'un seul coup de notre compte de

revenus un montant de trente millions de dollars, et cela au cours d'une année où notre excédent ne sera peut-être que de sept millions de dollars. Qu'en pensez-vous?

M. WILSON: En réalité ce qui se produira, étant donné qu'il faudra nécessairement en venir à une fin, c'est que, à propos de ce trente millions de dollars qui n'est, comme vous le savez, qu'un montant très approximatif, vous vous trouverez en face de ce qu'on appelle en comptabilité un solde débiteur en réserve pour fins de dépréciation, ce qui, en fait, représente un actif qui ne paraît plus dans notre bilan. Cela, bien entendu, n'est pas de la bonne comptabilité. Il faut donc faire disparaître ce solde débiteur ou faire quelque chose d'équivalent dans la présentation du bilan.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si nous introduisons le mode de la défalcation annuelle, il se pourrait donc que, l'an prochain, le budget n'accuserait qu'un surplus d'une couple de millions de dollars?

M. GORDON: Cela dépend de l'entente qui sera conclue. Par exemple, en examinant notre programme de dieselisation, le gouvernement pourrait très bien nous dire: Au cours de la prochaine période de cinq, de sept ou de dix ans, vous retirerez des avantages spéciaux de ce programme, et par conséquent il faudra donc pourvoir à la dépréciation de ce matériel sur une période de dix ans plutôt que de cinq ans. Il s'agit de fixer simplement une limite de temps. L'une des objections, c'est qu'il y a un point optimum et que, si vous prolongiez trop la période de la dépréciation, comme l'a dit M. Wilson, il resterait encore un certain montant de dépréciation à défalquer lorsque le matériel serait hors d'usage. Règle générale, cette manière de faire ne serait pas une bonne pratique financière, mais il n'y a rien qui l'interdit. Je suppose que le vérificateur se considérerait forcé de faire des commentaires à ce sujet dans son rapport. Mais je ne veux pas vous prêter des paroles que vous n'avez pas dites.

M. WILSON: Je crois que la chose la plus importante à faire, du point de vue de la vérification, c'est d'élaborer un plan qui permette au chemin de fer de régler le problème.

M. MAMILTON (*York-Ouest*): Vous attendez-vous à ce que normalement on en vienne à une décision à ce sujet avant que nous revenions ici l'année prochaine?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il se peut, bien entendu, que nous ne revenions pas l'an prochain.

M. GORDON: Je ne sais pas non plus si je serai ici l'an prochain. La décision relèvera de ceux qui dirigeront les affaires de la compagnie à cette époque-là.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Immobilisations" est-elle approuvée?

Assentiment.

A la page 5 "Comptes d'ordre". Avez-vous des questions à poser?

Approuvé.

"Autres exigibilités et comptes d'ordre".

Approuvé.

"Dettes à long terme".

Approuvé.

"Part de l'actionnaire".

Approuvé.

"Fonds de pension".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois qu'on a effectué un changement au sujet de la rubrique "Fonds de pension", car cette année, on l'a établi comme un compte fiduciaire et on l'a transféré de l'endroit où il figurait autrefois dans le bilan. Est-ce là ce qu'on a fait?

M. WILSON: Oui. C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez aussi fait la vérification de ce compte?

M. WILSON: Oui. Il s'agit de valeurs autorisées et nous avons suivi les procédés ordinaires de vérification.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Fonds de pension" est-elle approuvée?

Assentiment.

"État consolidé des revenus".

Approuvé.

"Remarques générales". Conversion des devises étrangères.

Approuvé.

"Réorganisation de la compagnie".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je demanderai en passant si le vérificateur voudrait bien faire des commentaires au sujet de cette rubrique. Cela simplifiera-t-il votre travail et cela simplifiera-t-il le travail de la compagnie, au point de vue comptabilité, si nous nous efforçons d'éliminer toutes les compagnies, ou du moins le plus grand nombre possible des sociétés distinctes qui font partie du réseau?

M. WILSON: Jusqu'à un certain point, cela aide toujours de fusionner. Plus nous avons de compagnies, même si elles n'ont qu'une existence nominale, plus nous avons de problèmes. Pour nous, elles ne constituent pas un problème très important, mais il est utile d'en éliminer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Réorganisation de la compagnie" est-elle approuvée?

Assentiment.

"Modernisation des méthodes de comptabilité".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'aimerais poser une question au sujet de cette rubrique. Je lisais l'autre jour quelque chose dans un journal au sujet de nouveaux cerveaux électroniques que le Pacifique-Canadien est en train d'installer. Ce sont apparemment les machines I.B.M. les plus récentes. Quant au National-Canadien, votre vérification indique-t-elle qu'il est à jour du point de vue de l'automatisation?

M. WILSON: Oui. Je puis dire, je crois, que nous devons être très prudents quand nous entendons parler de certains appareils. Du fait qu'ils sont employés par une compagnie, cela ne veut pas dire qu'ils répondraient nécessairement aux besoins d'une autre compagnie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien.

M. WILSON: Pour ce qui est de notre compagnie, qui a été établie il n'y a pas si longtemps, nous savons qu'il y a eu un immense progrès dans l'emploi de ce genre de matériel. Nous sommes bien satisfaits de la façon intelligente dont on a envisagé l'emploi de ce matériel et par les méthodes qu'on a adoptées pour en assurer l'emploi. Je vais mentionner simplement les bordereaux de paye. Le matériel qu'on a employé l'an dernier à cette fin, je puis le dire sans risquer de me tromper, est le plus moderne qu'on puisse se procurer. Le nouveau centre de calcul mécanique, quand il fonctionnera, sera l'un des plus

remarquables du pays. Quand ce programme aura été appliqué pendant une période de quelques années, on verra que le National-Canadien a à sa disposition un des plus beaux établissements électroniques du Canada.

M. FULTON: Possédez-vous un de ces cerveaux électroniques? Une telle machine apporterait la solution aux problèmes d'actuariat de M. Gordon au sujet du fonds de pension.

M. GORDON: Je voudrais ici faire une remarque, car je crois qu'il est temps de donner crédit à qui de droit.

A vrai dire, avant l'arrivée de M. R. D. Armstrong, qui est entré au service de la compagnie il y a quelques années, nous n'avions au National-Canadien personne qui eût la moindre idée de la comptabilité mécanique; mais, depuis son arrivée, il s'est arrangé pour s'entourer d'un groupe de jeunes employés qui, à mon avis, s'emploient remarquablement à résoudre ce problème très compliqué.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y a pas de doute que la compagnie se tient au courant des plus récents perfectionnements?

M. WILSON: Oui. Je puis dire sans hésitation qu'elle est bien au courant.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur Wilson, avez-vous des commentaires à faire relativement à votre rapport général? Y a-t-il des points que vous n'auriez pas touchés?

M. WILSON: Non. Je pense que le rapport embrasse tous les points que nous voulions signaler.

M. FULTON: Le rapport suit de très près celui de l'an dernier. Je constate qu'il n'y a pas beaucoup de nouveau, sauf au sujet de la dépréciation.

M. WILSON: C'est là le problème important.

Le PRÉSIDENT: Le rapport du vérificateur du National-Canadien est-il approuvé?

Assentiment.

Il est proposé par M. Joncas, appuyé par M. Weaver, que le rapport du vérificateur des chemins de fer Nationaux soit approuvé.

Je crois répondre au vœu du Comité en félicitant MM. Gordon, Dingle et Armstrong pour le rapport qu'ils ont présenté sur les chemins de fer Nationaux du Canada. Je tiens aussi à remercier MM. Wilson et Beach du rapport de vérification qu'ils ont présenté sur le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.

Messieurs, j'appellerai maintenant votre attention sur le rapport de 1956 de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*. Je prie M. Gordon de vouloir bien donner lecture de ce rapport.

M. GORDON: Voici le rapport:

CANADIAN NATIONAL STEAMSHIPS

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS LIMITED

DONALD GORDON
Président

MONTRÉAL, le 2 mars 1957.

A l'honorable George C. Marler, député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Au nom du Conseil d'administration, je sou mets ci-joint le Rapport annuel de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1956.

Les fonctionnaires et les employés de la Compagnie méritent des remerciements pour leurs services loyaux et dévoués.

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

D. GORDON.

(Page 4 du rapport de la Canadian National Steamships)

RAPPORT ANNUEL 1956

En 1956, la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, a réalisé un excédent de \$23,281. Comparativement au déficit de \$95,964 de 1955, ce chiffre représente une hausse nette de \$119,245. Les administrateurs de la Compagnie ont déclaré cet excédent comme un dividende sur le capital-actions détenu par l'État.

Les recettes nettes d'exploitation ont augmenté de \$121,979, compte tenu de la perte de \$49,079 en 1955 et du profit de \$72,900 en 1956. Cette amélioration est en grande partie attribuable à une réduction de \$105,207, résultant d'une modification à la méthode de consolidation des frais de pension.

Le service de la dette a accusé une diminution nette de \$51,119, reflétant les résultats du remboursement de la dette en 1955.

Les résultats financiers de la Compagnie sont résumés dans le tableau comparatif suivant:

	1956	1955
Recettes d'exploitation	\$6,125,470	\$5,946,605
Frais d'exploitation	6,052,570	5,995,684
	<hr/>	<hr/>
Recette nette d'exploitation	72,900	49,079
Service de la dette nette	49,619	100,738
	<hr/>	<hr/>
	23,281	149,817
Profit accidentel sur la vente de valeurs du fonds de remplacement de vaisseaux	—	53,853
	<hr/>	<hr/>
Excédent ou déficit	\$ 23,281	\$ 95,964

(Page 5 du rapport de la *Canadian National Steamships*)

Trafic et recettes

Les recettes d'exploitation ont augmenté de \$178,865, soit 3 p. 100, comparativement à 1955. Cette amélioration est une conséquence directe des gains plus élevés provenant des nolisements au voyage et à temps, ainsi que d'autre tonnage spécial. Les recettes de ces sources ont augmenté de 97 p. 100, pour atteindre \$617,951, ce qui révèle qu'il y a eu plus de cargos appropriés en disponibilité.

Les recettes du fret régulier nord-sud, sud-nord et entre îles sont tombées à \$5,332,386, soit \$111,765 de moins qu'en 1955. Les recettes des passagers et d'autres sources diverses ont également baissé de \$10,784 et de \$3,265 respectivement, à cause de la réduction du nombre de voyages entre îles et du retrait temporaire du *Canadian Cruiser* pour fins de réparations.

Le volume d'exportation a augmenté de 2 p. 100 sur 1955, pour atteindre 130,316 tonnes, notamment, à cause de l'augmentation des exportations de farine à la Jamaïque. Toutefois, les gains supplémentaires provenant de ce trafic ont été compensés par un tonnage inférieur de denrées à tarifs plus élevés, de sorte que la recette par tonne exportée est tombée de \$21.73 à \$21.18.

Le trafic sud-nord a fléchi de 14 p. 100, pour se fixer à 182,307 tonnes. Cette diminution est presque entièrement attribuable à une baisse de 12.5 p. 100 du volume du sucre importé. Les tarifs plus élevés de transport du sucre ont eu pour effet, cependant, de compenser la baisse du volume, de sorte que la recette moyenne par tonne pour tout le trafic sud-nord est passée de \$11.78 à \$13.29.

(Page 6 du rapport de la *Canadian National Steamships*)

Frais d'exploitation

Les frais d'exploitation ont augmenté de \$56,886 sur 1955, soit 1 p. 100. Ils ont été touchés surtout par une augmentation de \$155,148 en frais de voyages et par une diminution de \$105,207 en frais de pension (voir p. 5). Il convient également de noter, pour fins de comparaison, que les frais de voyages en 1955 comprenaient un déboursé accidentel de \$82,756, affecté au nolisement d'un vaisseau de remplacement pour un voyage.

Le nombre de jours de service ayant diminué, certains frais de voyage ont baissé notamment le combustible, les salaires des équipages et les frais d'assurances. Cependant, cette diminution a été plus que compensée par la hausse des frais d'entretien des vaisseaux et de la manutention du fret, des commissions et des frais portuaires.

Immobilisations

En 1956, \$71,563 ont été affectés à l'installation de chambres frigorifiques dans les cinq vaisseaux qui n'en étaient pas munis auparavant. Tous les vaisseaux de la flotte sont maintenant munis de chambres frigorifiques.

Le bilan au 31 décembre 1956 et l'état des revenus pour l'année figurent aux pages 8 à 10.

(Page 7 du rapport de la *Canadian National Steamships*)

M. GORDON: Le bilan au 31 décembre 1956 se trouve aux pages 8 et 9 du rapport.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on pourrait consigner ce bilan au compte rendu sans en faire la lecture.

M. GORDON: Je vous remercie, monsieur le président. Et l'on pourrait faire de même pour l'état des revenus, qui se trouve à la page 10.

Le PRÉSIDENT: Oui, pour l'état des revenus ainsi que les illustrations, les noms des vaisseaux et le reste.

M. GORDON: Voici le bilan.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1956

ACTIF

PASSIF

DISPONIBILITÉS

Fonds en caisse et en banque.....	\$1,021,881	
Comptes recevables.....	365,016	\$1,386,897

EXIGIBILITÉS

Comptes à payer.....	\$ 479,822	
Gouvernement du Canada:		
Dividende payable.....	\$ 23,281	
Comptes courants.....	38,109	
Remboursements d'emprunts à échoir en 1957.....	250,000	
Autres exigibilités.....	311,390	
	28,850	\$ 820,062

RÉSERVE POUR ASSURANCES.....		2,988,749
AUTRES EXIGIBILITÉS ET CRÉDITS DIFFÉRÉS.....		195,700

PRÊT ET AVANCE DE L'ÉTAT

Prêt à 2½% remboursable semi-annuellement, échéance le 1 ^{er} septembre 1963.....	2,000,000	
Moins Remboursements.....	325,000	
Moins Paiements à échoir en 1957.....	250,000	
	575,000	

Avance de capital d'exploitation.....	1,425,000	
	150,000	1,575,000

FONDS D'ASSURANCE.....	2,988,749	
------------------------	-----------	--

IMMOBILISATIONS

Vaisseaux.....	6,596,917	
Moins dépréciation consignée.....	3,793,052	
	2,803,865	

PART DES ACTIONNAIRES

GOUVERNEMENT DU CANADA

Capital-actions autorisé:		
16,400 actions de \$100 chacune, émises.....	1,640,000	
Moins escômpte sur émission du capital-actions.....	40,000	
	1,600,000	

\$7,179,511

\$7,179,511

R. D. ARMSTRONG,
Le Contrôleur.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

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

Nous avons examiné les livres et les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice clos le 31 décembre 1956. Notre vérification a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et toutes les épreuves de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-dessus et l'état des revenus s'y rattachant ont été préparés sur une base conforme à celle de l'exercice précédent et qu'ils sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial

(Page 8 du rapport de la Canadian National Steamships)

de l'état des affaires de la Compagnie au 31 décembre 1956, et des résultats des opérations de l'exercice au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies, ainsi que d'après les livres de la Compagnie.

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

Nous soumettons également un rapport explicatif supplémentaire.

Le 1^{er} mars 1957.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

(Page 9 du rapport de la Canadian National Steamships)

COMITÉ SESSIONNEL

ÉTAT DES REVENUS

	1956	1955
RECETTES D'EXPLOITATION		
Fret et nolissements.....	\$5,950,337	\$5,757,423
Passagers.....	144,323	155,107
Autres.....	30,810	34,075
Total.....	6,125,470	5,946,605
FRAIS D'EXPLOITATION		
Comptes de voyages.....	5,460,598	5,305,450
Frais de vaisseaux immobilisés.....	15,948	27,942
Dépréciation des navires.....	275,231	270,416
Frais de gérance et de bureau.....	215,523	207,456
Pensions.....	55,000	160,207
Autres.....	30,270	24,213
Total.....	6,052,570	5,995,684
Excédent ou déficit net d'exploitation.....	72,900	49,079
Revenus du fonds de remplacement des vaisseaux.....	—	23,927
Bénéfice résultant de la vente de valeurs du fonds de remplacement des vaisseaux.....	—	53,853
Revenu applicable au service des intérêts.....	72,900	28,701
Service des intérêts.....	49,619	124,665
Excédent ou déficit.....	\$ 23,281	\$ 95,964

NOTE: A cause des pertes subies les années antérieures et qui peuvent être reportées pour fins d'impôts sur le revenu, aucune disposition n'est requise pour fins d'impôts sur le revenu à l'égard des recettes de l'année courante.

(Page 10 du rapport de la Canadian National Steamships)

LA FLOTTE AU 31 DÉCEMBRE 1956

	Jauge brute	Tonnage réel	
*Canadian Challenger.....	Moteurs diesels et frigorifique.....	6,745	7,460
*Canadian Constructor.....	Moteurs diesels et frigorifique.....	6,745	7,460
*Canadian Cruiser.....	Moteurs diesels et frigorifique.....	6,745	7,460
Canadian Conqueror.....	Frigorifique.....	2,930	4,532
Canadian Highlander.....	Frigorifique.....	2,966	4,532
Canadian Leader.....	Frigorifique.....	2,930	4,532
Canadian Observer.....	Frigorifique.....	2,967	4,532
Canadian Victor.....	Frigorifique.....	2,963	4,532
		34,991	45,040

* Chacun de ces vaisseaux à moteur est muni de cinq cabines doubles et de deux cabines simples pouvant assurer le confort de 1^{re} classe à 12 passagers.

(Page 11 du rapport de la Canadian National Steamships)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser au sujet de la première page du rapport annuel?

M. JOHNSTON (Bow-River): Il est question de la rubrique "Trafic et recettes", à la page 6.

Le PRÉSIDENT: En effet. Je vous demande pardon. Avez-vous des questions à poser au sujet de la page 5?

M. JOHNSTON (Bow-River): Vous voulez dire: Page 6, où il est question des recettes des passagers et d'autres sources diverses.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon. Il s'agit de la page 5. Cette page est-elle approuvée?

Assentiment.

Page 6.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): A la page 6 je remarque que "les recettes des passagers et autres sources diverses" ont diminué respectivement de \$10,784 et de \$3,265. Est-ce que M. Gordon pourrait nous dire à quoi est attribuable cette baisse du nombre des passagers?

L'hon. M. MARLER: Il me semble que les raisons de cette baisse sont expliquées clairement dans le texte, monsieur Johnston. On dit "par suite de la réduction du nombre de voyages entre les îles et le rappel temporaire du *Canadian Cruiser* pour réparations".

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Que voulez-vous dire par la réduction du nombre de voyages entre les îles? N'y a-t-il pas un horaire régulier et un itinéraire fixe? Est-ce qu'on arrête seulement aux îles les plus importantes et quelques-uns de ces arrêts ont-ils été supprimés?

M. GORDON: Vous vous rappelez que, depuis que nous avons retiré les vaisseaux du type *Lady*, l'itinéraire est conditionné par le transport des marchandises. Nous arrêtons aux endroits où il y a des marchandises à prendre. Il n'y a plus d'horaire pour les passagers et les bateaux changent d'itinéraire suivant les endroits où il y a des marchandises à prendre.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce que ce changement dans le nombre des arrêts aux îles a influé sur le nombre de passagers qui prennent ces cargos?

M. GORDON: Oh oui, car, à l'occasion de ces arrêts aux îles, il y a un certain nombre de passagers qui embarquent. Quand les gens apprennent que les cargos vont d'un certain endroit à un autre, il y a habituellement quelques passagers de plus.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce que le transport des passagers dans ces endroits rapporte un assez bon revenu à la compagnie?

M. GORDON: Je ne puis vous le dire. Il n'y a que trois cargos qui sont aménagés pour le service des passagers et il n'y a que 12 chambres sur chacun. Elles sont toujours remplies et nous demandons un prix qui nous permet de couvrir les frais. Nous essayons de fournir des facilités qui attireront les voyageurs et je crois que nous retirons de ce service le plus que nous pouvons.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je me suis informé des tarifs et je crois qu'ils sont très raisonnables.

M. FULTON: Moi, je pense qu'ils sont très élevés.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je me le demande. J'ai l'impression qu'il était très payant pour la compagnie de transporter des passagers à bord des cargos.

M. GORDON: Je ne pense pas qu'il en soit ainsi; car, si nous ne prenions pas de passagers, le transport des marchandises nous rapporterait des recettes plus considérables.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est un excellent service.

M. GORDON: Il faut se rappeler que le transport des passagers entraîne des frais supplémentaires. En effet, nous devons engager plus de garçons de table, plus de cuisiniers et autres employés. Si les vaisseaux ne transportaient que des marchandises, je suis certain que les bénéfices seraient plus élevés.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Projetez-vous de faire des changements et d'abandonner complètement le transport des passagers?

M. GORDON: Non, ce serait trop coûteux, car nous possédons toutes les facilités pour ce service.

M. FULTON: Je crois que nous avons examiné cette question l'an dernier. On se demandait si ce service devait être maintenu. Le ministre a fait à ce

sujet une déclaration, ou plutôt il a résumé une déclaration qu'il avait déjà faite, à savoir qu'on s'attendait à un déficit de \$200,000 par année. Cette question est toujours laissée en suspens.

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. FULTON: Est-ce que le rapport de cette année vous incite encore à maintenir ce service? Peut-être que le rapport d'une seule année n'est pas suffisant pour vous inspirer une décision à ce sujet.

L'hon. M. MARLER: Je pense que ma déclaration de l'an dernier était très claire. Le cours des événements a prouvé la justesse de cette déclaration.

M. FULTON: Cette déclaration ne se trouve pas dans le compte rendu des réunions de notre Comité cette année. Voilà pourquoi je vous ai demandé si vous ne pouviez pas la répéter afin qu'elle soit consignée au compte rendu.

L'hon. M. MARLER: Je n'ai pas ici le texte de cette déclaration, mais je me rappelle avoir déclaré l'an dernier que nous nous attendions que l'exploitation entraîne un déficit de \$200,000 par année pour une période de cinq ans, mais que, en raison des relations commerciales que nous devons entretenir et en raison de certains autres facteurs, il est très désirable de maintenir ce service malgré ce déficit. Cependant les chiffres de cette année nous ont démontré que nos prévisions étaient quelque peu pessimistes. Quoi qu'il en soit, nous ne savons pas ce que nous réserve l'année qui vient.

M. FULTON: Combien y a-t-il d'années d'écoulées sur cette période de cinq ans?

L'hon. M. MARLER: C'est la première de ces cinq années.

M. GORDON: Mais j'aimerais vous rappeler, monsieur le ministre, qu'une amélioration qui n'avait pas été prévue a contribué à diminuer le déficit. Je veux parler des installations frigorifiques. Ayant dépensé des capitaux à cette fin, nous avons constaté que la demande était plus forte pour le transport de certaines marchandises, ce qui a augmenté les recettes d'exploitation, comme vous l'avez constaté.

L'hon. M. MARLER: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'aurais une autre question à poser. Le ministre a dit que le maintien des bonnes relations et d'autres raisons du genre demandent que l'on continue ce service. Est-ce que l'établissement de la nouvelle fédération des Antilles ne serait pas un facteur encore plus important à prendre en considération? D'autre part, le fait que ces îles sont fédérées n'est-il pas de nature à faciliter le commerce?

L'hon. M. MARLER: Est-ce à moi que vous posez cette question?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je la pose à l'un des deux.

L'hon. M. MARLER: Personnellement je ne pense pas que cette fédération apporte de nouveaux facteurs économiques. Pour moi, la seule amélioration qu'il pourrait y avoir, ce serait l'augmentation des ventes de marchandises aux Antilles, si ces dernières pouvaient payer en argent canadien. Naturellement, si nous vendions plus de marchandises, la *Canadian National (West Indies) Steamships* en transporterait plus et nos recettes seraient plus fortes. Évidemment il faut dire que le volume de marchandises transportées n'est pas toujours proportionné aux profits que nous faisons.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si on considère le point de vue des bonnes relations au sein du Commonwealth, nous devons certainement collaborer avec ces pays chaque fois que nous le pourrons.

L'hon. M. MARLER: Certainement. J'ai eu l'occasion de parler au premier ministre de l'une de ces îles et il m'a dit qu'on apprécie beaucoup le service de notre compagnie. Je pense qu'elle ajoute au bon renom du Canada aux yeux de la fédération.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la page 6 est approuvée?

Assentiment.

Page 7.

Approuvé.

Pages 8 et 9: Le bilan.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, je remarque au bilan que nous rembourserons cette année la somme de \$250,000 et que ce montant est presque égal à celui de la dépréciation complète qui s'élève à \$275,000. Est-ce une bonne opération au point de vue administratif de ne pas se ménager ici une réserve? Est-ce que ce paiement de \$250,000 est obligatoire?

M. GORDON: Oh oui, c'est un remboursement d'emprunt. Il est certainement obligatoire. Vous parlez du paiement de \$250,000?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. GORDON: C'est une des conditions du marché que nous avons conclu avec le gouvernement quand nous avons mis sur pied notre programme de remaniement financier de la *Canadian National Steamships*. Il y a un programme semblable qui a été mis en vigueur et où l'intérêt fixe a été réduit au moment où nous avons commencé à rembourser l'emprunt.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que c'est toujours le même montant chaque année? Je remarque qu'on a payé \$325,000 jusqu'à maintenant et que cette année on prévoit un montant de \$250,000.

M. GORDON: On calcule ce montant d'après les fonds de dépréciation qui sont disponibles. M. Armstrong me dit que ce montant est toujours à peu près le même.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous serons alors dans la même situation que le chemin de fer, n'est-ce pas? Nous dépenserons toujours le plein montant de la dépréciation.

M. GORDON: Non, car dans le cas présent nous n'avons pas emprunté pour les immobilisations.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais, si vous dépensez la réserve de dépréciation ou si vous ne pouvez en accumuler parce que vous devez faire des remboursements avec cette réserve, vous serez obligés d'emprunter quand vous aurez besoin d'argent pour faire des améliorations.

M. GORDON: Il s'agit ici d'une dette à payer. C'est exactement la même chose que si nous prenions des réserves de dépréciation pour faire un placement. Au lieu de faire cela, nous payons des dettes. Et, si nous devons acheter du matériel neuf ou faire des améliorations...

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous devrez alors emprunter de l'argent?

M. GORDON: Oui, nous devons emprunter. Ce que nous faisons actuellement est un moyen d'épargner les frais d'intérêt.

M. FULTON: Il y a un point qui n'a pas été soulevé l'an dernier, je crois. Pourquoi les remboursements d'emprunts qui doivent être faits en 1957 figurent-ils dans la colonne du passif sur le bilan de l'exercice financier terminé le 31 décembre 1956?

L'hon. M. MARLER: Parce que ces remboursements sont devenus des exigences.

M. FULTON: Mais ce n'est certainement pas un passif.

L'hon. M. MARLER: C'est un passif à brève échéance. Je ne sais pas quelle est la date d'échéance, mais c'est évidemment la raison pour laquelle ce montant figure au passif.

M. ARMSTRONG: En comptabilité nous considérons comme passif un montant qui doit être payé au cours de l'année suivante et qui est, par conséquent une exigibilité. C'est un passif à brève échéance.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous l'acquitez à même les disponibilités.

M. GORDON: Ce montant figure parmi les exigibilités et il pourrait figurer plus bas, sous la rubrique des prêts et avances de l'État. Le bilan ne s'en trouve pas changé, mais le montant en question figure comme passif à brève échéance, selon la pratique suivie dans la comptabilité des sociétés.

M. FULTON: Avec toutes les précautions nécessaires.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le bilan est approuvé?

Assentiment.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser au sujet de l'état des revenus, page 10?

Approuvé.

La flotte au 31 décembre 1956, page 11.

Approuvé.

Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* est-il approuvé?

Assentiment.

Ils est proposé par M. Hahn, appuyé par M. Carter, que le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* soit approuvé.

La motion est adoptée.

Budget des immobilisations et budget d'exploitation pour l'année 1957.

Vous trouverez cette rubrique à la page 10 du rapport financier. Est-ce que vous avez des questions à poser à ce sujet?

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS LIMITED

BUDGET DES IMMOBILISATIONS ET BUDGET D'EXPLOITATION

Année 1957

	1957 Prévisions (En milliers de dollars)	1956 Résultats acquis (En milliers de dollars)
COMPTE DU REVENU		
Recettes d'exploitation	6,310	6,126
Dépenses d'exploitation	6,253	6,053
Montant disponible pour frais généraux	57	73
Frais généraux	45	50
Excédent	12	23
BUDGET DES IMMOBILISATIONS		
Améliorations générales	135	72

NOTA: Les dépenses d'immobilisations doivent être payées avec le montant des dépréciations accumulées.

L'hon. M. MARLER: Avant que ce budget soit approuvé, je désire rappeler aux membres du Comité qu'on avait prévu un déficit pour l'année 1957, mais

que, depuis que ces prévisions budgétaires ont été préparées, on s'est aperçu qu'il y aurait un excédent au lieu d'un déficit. En conséquence, je demande qu'on fasse les changements nécessaires dans les prévisions budgétaires pour tenir compte de ce surplus.

M. FULTON: Nous aurons donc une baisse réelle des prévisions budgétaires!

L'hon. M. MARLER: Oui. C'est une chose qui mérite qu'on s'y arrête.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le budget est approuvé?

Assentiment.

Le rapport des vérificateurs se trouve aux pages 9 et 10. Nous commençons par la page 9. Avez-vous des questions à poser?

GEORGE A. TOUCHE & CO.
CHARTERED ACCOUNTANTS
410 St. Nicholas Street
Montreal

le 5 mars 1957.

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

Monsieur le Ministre,

Par votre entremise, nous faisons rapport au Parlement de notre vérification des comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited pour l'exercice clos le 31 décembre 1956.

Le rapport suivant, qui vous est adressé, figure au bas du bilan qui se trouve inclus, de même que l'état des revenus s'y rapportant, dans le rapport annuel de la Compagnie.

"Nous avons examiné les livres et les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice clos le 31 décembre 1956. Notre vérification a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et toutes les épreuves de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-dessus et l'état des revenus s'y rattachant ont été préparés sur une base conforme à celle de l'exercice précédent et qu'ils sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires de la Compagnie au 31 décembre 1956, et des résultats des opérations de l'exercice au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies, ainsi que d'après les livres de la Compagnie.

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

Nous soumettons également un rapport explicatif supplémentaire."

Voici maintenant le rapport explicatif supplémentaire susmentionné:

BILAN

Fonds d'assurance

Au 31 décembre 1956, les placements constituant le fonds, qui consistent en obligations du Gouvernement et en titres semblables, avaient une valeur marchande d'environ \$2,600,000, soit 11% de moins que leur prix coûtant. Il ne s'ensuivra de perte que si l'on est contraint de vendre les titres avant leur échéance.

Immobilisations

Les navires figurent au prix coûtant moins la dépréciation accumulée. Au cours de l'année, on a calculé la provision pour dépréciation de la même façon qu'au cours de l'exercice précédent aux taux suivants:

Trois navires à diesel, 5% par année

Cinq navires à vapeur, 3% par année

On nous informe que tout le matériel a été maintenu en bon état de fonctionnement au cours de l'exercice.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je remarque de nouveau qu'il y a une baisse considérable dans la valeur des obligations du Gouvernement qui constituent le fonds. Est-ce là un genre de valeur que vous n'avez pas à négocier ordinairement? Pourrions-nous garder ces valeurs de manière à ne pas subir de perte ou serons-nous contraints d'enregistrer une perte?

M. WILSON: Je crois qu'un fonds de ce genre est normalement constitué de façon que le revenu puisse compenser les pertes éventuelles. Mais, naturellement, s'il survient quelque chose d'extraordinaire et qu'il y ait urgence, il peut en être autrement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce fonds est un fonds d'assurance; c'est un plan autonome d'assurance sur les vaisseaux eux-mêmes. Est-ce là le but de ce fonds?

M. WILSON: Oui, c'est un plan d'assurance sur les vaisseaux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si nous perdions un vaisseau et si nous n'avions pas ce fonds pour le remplacer, nous perdriions un montant de \$276,000, n'est-ce pas?

L'hon. M. MARLER: En supposant qu'il faudrait vendre les obligations pour remplacer le vaisseau.

M. GORDON: Nous pourrions emprunter sur la garantie des titres et conserver les titres pour garantir le prêt.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je comprends. Vous pourriez emprunter sur la garantie de ces titres et payer le taux d'intérêt courant.

M. GORDON: Nous pourrions faire cela. Cela dépendrait de l'état du marché à ce moment.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la page 9 est approuvée?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les taux de dépréciation de 3 p. 100 et de 5 p. 100 par année qui figurent sous la rubrique "Immobilisations" sont-ils les taux ordinaires pour ce genre de vaisseaux?

M. WILSON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous comparé ces taux avec ceux de certaines autres compagnies?

M. WILSON: Nous les avons calculés d'après l'état des affaires de notre compagnie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Sur quoi? Sur l'état de l'exploitation, sur la durée probable des vaisseaux?

M. WILSON: C'est un taux qui a été jugé convenable par la compagnie pour ces vaisseaux.

La page 9 est approuvée.

Nous passons maintenant à la page 10: "État des revenus".

ÉTAT DES REVENUS

Les opérations de 1956 ont donné un profit d'environ \$23,000 au regard d'une perte de près de \$96,000 en 1955. On a déclaré payable au Gouvernement du Canada un dividende équivalant au profit de l'exercice.

En présentant le résumé suivant, nous visons à établir la concordance entre les dépenses et les fonds disponibles.

Fonds de roulement net au 31 décembre 1955.....		\$ 521,000
Source de fonds additionnels:		
Surplus de l'exercice.....	\$ 23,000	
Plus: Provision pour dépréciation, n'impliquant aucune sortie de fonds.....	276,000	
		\$ 299,000
Augmentation sous la rubrique "Autres exigibilités et crédits différés" et diminution sous la rubrique "Autres disponibilités"	92,000	
		391,000
		\$ 912,000
Emploi des fonds:		
Dividende au Gouvernement du Canada.....	\$ 23,000	
Diminution du prêt consenti par le Gouvernement du Canada	250,000	
Dépenses de capital.....	72,000	
		345,000
Fonds de roulement net au 31 décembre 1956.....		\$ 567,000

REMARQUES GÉNÉRALES

Conformément à la pratique établie, la Compagnie n'a opéré ni transfert ni allocation de fonds pour les pensions s'accumulant sous certaines conditions au bénéfice d'employés présentement à son service.

Quand il s'agit de devises étrangères, ces dernières sont converties aux taux suivants:

Monnaie des États-Unis—au pair du change du dollar.

Autres monnaies étrangères—aux taux en cours.

Nous tenons à souligner combien nous apprécions la coopération et l'aide empressée que nous ont accordées les hauts fonctionnaires et le personnel de la Compagnie au cours de notre vérification.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai une question à poser au sujet de la page 10, Est-ce là la façon ordinaire de rembourser les prêts? Je crois que c'est là ce qui explique qu'on en arrive à une dépréciation presque totale et qu'on recourt alors à un emprunt pour effectuer des remplacements indispensables. Est-ce là la façon ordinaire d'établir des provisions pour fins de dépréciation?

M. WILSON: On peut dire que c'est la façon ordinaire pour notre compagnie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que votre compagnie est administrée autrement que les autres compagnies?

L'hon. M. MARLER: Il ne faut pas oublier que la compagnie est une société de la Couronne.

M. WILSON: Je dois dire que cette manière de faire est particulière à la gestion de cette compagnie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous croyez qu'il est plus facile pour cette compagnie que pour d'autres d'obtenir un prêt, en cas de besoin, en vue d'effectuer des remplacements? Et, quand une pièce du matériel est désuète ou hors d'usage, la compagnie peut la vendre.

M. WILSON: Je crois qu'il en est ainsi. Le point important en matière de financement, c'est de savoir qu'on peut obtenir les fonds nécessaires quand on en a besoin.

M. HAHN: Si j'ai bien compris, on a déclaré précédemment que l'une des raisons pour lesquelles la *Canadian National Steamships Limited* manque de trafic du sud au nord, c'est que la monnaie de ces pays est actuellement une monnaie faible. Je me demande si le fait que notre dollar est actuellement à prime a une certaine influence sur la situation. Je sais que la valeur de la monnaie des États-Unis est actuellement inférieure à la nôtre. Avez-vous l'impression que cette situation a un effet défavorable sur le commerce des États-Unis? Je crois que c'est là une question d'opinion.

M. GORDON: Cette question se rapporte au fait de portée générale que le dollar canadien a actuellement une valeur supérieure au dollar américain et que cela a une répercussion sur notre commerce. Cela signifie naturellement qu'il en coûte moins en dollars canadiens pour acheter à l'étranger et importer au Canada, et cela favorise le commerce d'importation.

M. HAHN: Vous croyez que cela encourage l'importation. Je suis d'avis que cela nous force à payer plus cher. C'est une question d'opinion.

L'hon. M. MARLER: D'après mon expérience, l'une des choses qui portent les étrangers à acheter au Canada, c'est la qualité de nos pommes canadiennes.

M. HAHN: Je m'accorde entièrement avec vous sur ce point.

L'hon. M. MARLER: Mais ces pommes viennent de la province de Québec. J'en suis bien certain.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous approuvez les rubriques "État des revenus" et "Remarques générales"?

Assentiment.

Le rapport de vérification de la *Canadian National Steamships Limited* est-il approuvé?

Il est proposé par M. Fulton, appuyé par M. Hamilton, que le rapport de vérification de la *Canadian National Steamships Limited* soit approuvé.

La motion est adoptée.

Nous avons maintenant à étudier quatre crédits du Budget des dépenses.

M. FULTON: Allons-nous les étudier immédiatement?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions en disposer immédiatement. Ce sont des postes qui se rapportent aux chemins de fer Nationaux du Canada et il serait probablement mieux de les étudier maintenant. Le premier poste que nous devons étudier est le crédit 454 "Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus". Il y a ici une augmentation de \$285,000.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cette dépense est pour l'amélioration d'un seul navire, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Je le crois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois qu'on nous a déjà donné des renseignements à ce sujet. Est-ce qu'il s'agit ici d'un crédit supplémentaire pour payer le travail en cours?

L'hon. M. MARLER: Non. Il s'agit de la différence entre la perte estimative de cette année et la perte estimative de l'exploitation de l'année dernière.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, la différence entre les prévisions pour 1957 et les prévisions pour 1956.

Le PRÉSIDENT: Approuvé.

Crédit 455—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle est la destination de ce crédit?

Le PRÉSIDENT: Ce crédit est destiné à combler un déficit de \$1,188,080. Avez-vous des questions à poser à ce sujet?

Approuvé.

Crédit 465—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Il y a ici une augmentation de \$1,675,000.

L'hon. M. MARLER: Ce crédit est destiné tout simplement à faire les paiements nécessaires au taux de 20 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Approuvé.

Il y a enfin le crédit 466—Paiement à la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

L'hon. M. MARLER: C'est là le crédit dont je vous ai parlé il y a un moment.

Le PRÉSIDENT: Le Budget des dépenses indique ici une diminution de \$10,000.

M. FULTON: Quel rapport allons-nous faire à ce sujet?

L'hon. M. MARLER: Peu m'importe le rapport que le Comité fera à ce sujet.

M. FULTON: Je serais d'avis que le Comité propose de supprimer ce crédit.

L'hon. M. MARLER: Je ne vois aucun inconvénient à ce qu'il figure dans le rapport.

M. FULTON: Voudriez-vous que nous en recommandions la suppression?

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'il serait plus régulier de laisser ce soin à la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Le Comité pourrait en recommander la suppression dans son rapport.

Assentiment.

Je dois maintenant remercier M. Gordon, qui nous a présenté le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada et celui de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* ainsi que M. Sauvé, directeur général de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, qui a assisté à la présentation et à la discussion du rapport de la compagnie qu'il dirige.

Comme nous n'avons pas d'autre travail à faire avant l'étude du rapport d'Air-Canada, le Comité va maintenant s'ajourner jusqu'à jeudi à 10 heures du matin.

APPENDICE

(Publié en conformité d'une résolution du Comité en date du 26 mars 1957)

FRATERNITÉ CANADIENNE DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER ET AUTRES MOYENS DE TRANSPORT

230 ouest, avenue Laurier,
Ottawa 4, Canada,
25 mars 1957.

Président du Comité sessionnel
des chemins de fer et de la marine marchande,
Case postale 95,
Chambre des communes,
Ottawa (Ont.).

Monsieur,

La présente lettre fait suite à notre conversation téléphonique au sujet des plaintes présentées par les représentants de notre fraternité à vous et aux membres du Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande au sujet de la décision prise par la direction du National-Canadien de supprimer le privilège dont jouissaient certains employés de bureau de recevoir leur plein salaire, à concurrence de dix jours par année, pendant les absences causées par la maladie.

Les membres de notre fraternité seraient très heureux qu'on fournisse l'occasion à ses dirigeants de comparaître devant votre Comité pour exposer certains faits qui leur donnent l'impression que la décision de la direction du National-Canadien est une injustice commise à leur égard. Mais, comme il n'était pas certain que votre Comité pourrait ou voudrait leur fournir cette occasion, j'ai rencontré personnellement l'honorable Milton F. Gregg, ministre du Travail, qui m'a ménagé une entrevue avec l'honorable George C. Marler, ministre des Transports, entrevue qui aura lieu mercredi le 27 mars.

M. Gregg s'est montré surpris de la décision prise par la direction du National-Canadien et s'applique sérieusement à trouver les moyens de corriger cette injustice. Comme je n'ai pas encore eu d'entrevue par M. Marler, je ne puis vous dire quelle est sa réaction.

Si nous désirons comparaître devant votre Comité, c'est pour lui demander de recommander au ministre des Transports de prendre en très sérieuse considération la demande que je lui ferai d'user de l'influence de son ministère en vue de remédier au grief dont nous avons à nous plaindre. Si votre Comité est consentant à faire cette démarche sans que nous ayons à comparaître pour exposer nos arguments, nous lui en serons très reconnaissants.

Afin que votre Comité soit bien renseigné sur la situation dont nous nous plaignons, je vous envoie ci-inclus deux copies de la lettre que j'ai adressée à M. Donald Gordon, président du National-Canadien et qui n'a pas besoin d'explication.

Votre tout dévoué,

(Signature) Wm. J. SMITH,
Président national.

FRATERNITÉ CANADIENNE DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER
ET AUTRES MOYENS DE TRANSPORT

Ottawa, 4 février 1957.

M. Donald Gordon,
Président des chemins de fer
Nationaux du Canada,
Montréal (P.Q.).

Cher monsieur Gordon,

J'accuse réception de votre lettre du 15 janvier relative à notre discussion au sujet de la décision de votre compagnie de supprimer, à compter du 1^{er} janvier, le privilège dont jouissaient certains employés payés mensuellement de recevoir leur plein salaire, à concurrence de dix jours par année, pendant les absences causées par la maladie.

Il est inutile de vous dire combien j'ai été désappointé de la conclusion à laquelle vous en êtes venu. J'ai beaucoup réfléchi sur ce problème, surtout depuis notre discussion et la réception de votre lettre. En conséquence, je me crois obligé de vous prier de prendre de nouveau la question en considération et de solliciter la faveur de discuter de nouveau le problème avec vous dès que la chose vous sera possible.

En vue de faciliter l'étude du problème et de ses causes, je me permets de vous exposer ici mes vues ainsi que les faits tels que je les comprends.

1. Depuis environ trente ans et en vertu d'une ligne de conduite établie par la compagnie, certains employés payés mensuellement et représentés par notre fraternité ont joui du privilège de recevoir leur plein salaire, à concurrence de dix jours par année, pendant les absences causées par la maladie.

2. Ce privilège n'était accordé à un employé que dans le cas où cela n'ajoutait en rien au bordereau de paye.

3. Le même privilège était accordé aux employés non syndiqués et non engagés en vertu d'un contrat collectif.

4. A compter du 1^{er} janvier 1957 le privilège a été supprimé pour les employés syndiqués et engagés en vertu d'un contrat collectif.

5. Depuis le 1^{er} janvier 1957, le privilège en question a été reconnu par la compagnie, non plus comme un privilège, mais comme un droit pour tous les employés non syndiqués et non engagés en vertu d'un contrat collectif.

6. Dans les deux cas, il s'agit d'employés de la même catégorie, c'est-à-dire des employés de bureau payés mensuellement.

7. Le montant à déboursier n'entre pas en ligne de compte dans cette décision, car le privilège n'était accordé que dans les cas où il n'ajoutait en rien au bordereau de paye. L'employé devait se rattraper dans son ouvrage quand il revenait au travail ou d'autres employés contribuaient à tenir son ouvrage à point en travaillant après les heures régulières sans rémunération supplémentaire.

8. Le principe suivi dans l'application de ce privilège était l'égalité de traitement à l'égard des employés syndiqués et des employés non syndiqués.

9. L'établissement du Plan de santé et de bien-être ne comporte pas la nécessité de modifier les privilèges dont les employés jouissent en vertu de la ligne de conduite suivie par la compagnie.

10. Aucune explication logique n'a été donnée par la compagnie pour cette modification de sa ligne de conduite qui crée une inégalité de traitement

au lieu de l'égalité qui régnait antérieurement, si ce n'est le besoin de remplacer des règlements variés par des règlements uniformes. Je n'ai jamais entendu parler d'aucune variation dans les règlements qui aurait été une cause de mécontentement chez les employés.

11. L'uniformité des règlements est une chose souhaitable, mais la décision de la direction, au lieu d'établir des règles uniformes, fait tout le contraire.

12. Cette décision est la troisième d'une série de décisions qui crée des inégalités de rémunération et de conditions de travail entre les employés syndiqués et les employés non syndiqués qui font le même travail. Ces décisions sont les suivantes:

- a) Lors de la mise en vigueur de la semaine de 40 heures, on a déduit le \$2.71 par mois dans le cas des employés syndiqués et on ne l'a pas déduit dans le cas des employés non syndiqués.
- b) On a accordé une augmentation de salaire de 12 p. 100 aux employés non syndiqués après que les employés syndiqués eurent accepté une augmentation de 11 p. 100.
- c) On a maintenu le privilège du plein salaire en cas de maladie pour les employés non syndiqués et on l'a supprimé pour les ouvriers syndiqués.

Nous vous prions, en conséquence, de vouloir bien prendre de nouveau la question en considération et nous sollicitons la faveur de discuter de nouveau le problème avec vous dans un avenir prochain.

Votre tout dévoué,

(Signature) Wm. J. SMITH,
Président national,
Fraternité canadienne des employés de chemins
de fer et des autres moyens de transport.

CHAMBRE DES COMMUNES

Cinquième session de la vingt-deuxième législature

1957

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. HARRY P. CAVERS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

y compris

LES RAPPORTS À LA CHAMBRE

SÉANCES DU JEUDI 21 MARS,

DU LUNDI 25 MARS et

DU MARDI 26 MARS 1957

Rapport annuel d'Air-Canada (1956) et Budget (1957);

Rapport des vérificateurs d'Air-Canada au Parlement (1956).

TÉMOINS:

MM. G. R. McGregor, W. S. Harvey, H. W. Seagrim, S. W. Sadler,
R. C. MacInnes, J. A. Wilson, et J. W. Beech:

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1957

88172—1

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

Président: M. H. P. Cavers

Messieurs

Balcer ⁽²⁾	Hamilton (<i>Notre-Dame- de-Grâce</i>)	Lavigne
Bell ⁽²⁾	Hamilton (<i>York-Ouest</i>)	Légaré
Byrne	Hanna	McCulloch (<i>Pictou</i>) <i>(vice-président)</i>
Carter	Harrison	Mitchell (<i>Sudbury</i>)
Cavers	Howe (<i>Wellington- Huron</i>) ⁽¹⁾	Murphy (<i>Westmorland</i>)
Follwell	James	Nowlan ⁽¹⁾
Fulton	Johnston (<i>Bow-River</i>)	Power (<i>Québec-Sud</i>)
Gauthier (<i>Lac- Saint-Jean</i>)	Knight	Richardson
Gillis ⁽³⁾	Knowles ⁽³⁾ ⁽⁴⁾	St-Laurent (<i>Témiscouata</i>)
Hahn		Weaver

Secrétaire du Comité: A. SMALL

⁽¹⁾ M. W. M. Howe a remplacé M. Nowlan le 13 mars 1957.

⁽²⁾ M. Balcer a remplacé M. Bell le 14 mars 1957.

⁽³⁾ M. Knowles a remplacé M. Gillis le 18 mars 1957.

⁽⁴⁾ M. Stewart a remplacé M. Knowles le 20 mars 1957.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI 12 mars 1957.

Il est résolu—Qu'un comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la session, aux fins de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, au *Canadian National (West Indies) Steamships* et à Air-Canada, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics; que ce comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers et à faire rapport de temps à autre; que, nonobstant les dispositions de l'article 67 du Règlement de la Chambre concernant la restriction sur le nombre de membres, ledit comité se compose de Messieurs Bell, Byrne, Carter, Cavers, Follwell, Fulton, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Hanna, Harrison, James, Johnston (*Bow-River*), Knight, Lavigne, Legaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), Nowlan, Power (*Québec-Sud*), Richardson, St-Laurent (*Témiscouata*) et Weaver.

MERCREDI 13 mars 1957.

Il est ordonné—Que le nom de M. Howe (*Wellington-Huron*) soit substitué à celui de M. Nowlan sur la liste des membres dudit Comité.

MERCREDI 13 mars 1957.

Il est ordonné—Que les rapports annuels pour 1956 des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, le rapport des vérificateurs au Parlement portant sur les chemins de fer Nationaux du Canada et la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, ainsi que les budgets pour 1957 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, déposés ce jour, soient renvoyés au comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, de même que les crédits de 1957-1958 dont la liste suit:

Crédit n° 454—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus—Déficit d'exploitation durant 1957.

Crédit n° 455—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus—Déficit d'exploitation durant 1957.

Crédit n° 465—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Crédit n° 466—*Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

Que la résolution adoptée par la Chambre, le 23 janvier 1957, renvoyant certains crédits au comité des subsides, soit rescindée pour ce qui a trait aux crédits numéros 454, 455, 465 et 466.

MERCREDI 13 mars 1957.

Il est ordonné—Que le rapport annuel d'Air-Canada pour 1956, le rapport annuel des vérificateurs présenté au Parlement relativement à Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1956, déposés ce jour même, ainsi que le budget d'établissement d'Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1956, déposé le vendredi 15 février 1957, soient déferés au comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session.

JEUDI 14 mars 1957.

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

LUNDI 18 mars 1957.

Il est ordonné—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 1,000 exemplaires en anglais et 250 en français de ses *Procès-verbaux et Témoignages*, et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard.

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

Il est ordonné—Que le quorum dudit Comité soit fixé à 10 membres.

LUNDI 18 mars 1957.

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

MERCREDI 20 mars 1957.

Il est ordonné—Que le nom de M. Stewart (*Winnipeg-Nord*) soit substitué à celui de M. Knowles sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

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

RAPPORTS À LA CHAMBRE

LUNDI 18 mars 1957.

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

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HARRY P. CAVERS.

MERCREDI 27 mars 1957.

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

Le Comité a étudié les crédits suivants des prévisions budgétaires pour l'année financière expirant le 31 mars 1958, qui lui ont été déférés le 13 mars 1957:

- Poste 454—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus—déficit 1957;
- Poste 455—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus—déficit 1957;
- Poste 465—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes; et
- Poste 466—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited.*

Le Comité recommande que soient approuvés les postes 454, 455 et 465. Quant au poste 466, le Comité ayant examiné le budget d'immobilisations de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* pour 1957, en a conclu que ce poste ne sera pas nécessaire; en conséquence, il en recommande le retrait.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HARRY P. CAVERS.

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

TROISIÈME RAPPORT

Conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre des communes les 12 et 13 mars, le Comité a étudié les documents suivants:

1. Les rapports annuels des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour 1956, ainsi que le rapport présenté par les vérificateurs au Parlement à cet égard.

2. Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1956.

3. Le rapport annuel d'Air-Canada pour l'année civile 1956, ainsi que le rapport présenté par les vérificateurs au Parlement à cet égard.

4. Les budgets de dépenses de premier établissement des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour 1957, ainsi que le budget des dépenses d'exploitation et le budget des dépenses de premier établissement d'Air-Canada pour l'année civile 1957.

Le Comité a tenu huit séances au cours desquelles il a entendu les hauts fonctionnaires d'Air-Canada et du National-Canadien, ainsi que les vérificateurs; en outre, il a étudié les rapports, les budgets et certaines questions y afférentes et entendu les témoignages apportés à cet égard.

Le Comité a appris avec satisfaction que chacun des systèmes de transport qui lui ont fait rapport a enregistré un excédent. Le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada accuse en excédent de \$26,076,951, ce qui révèle une position financière grandement améliorée depuis l'an dernier. Le revenu net moyen des cinq dernières années s'établit à environ 1.7 million par année. Les recettes provenant du trafic-marchandises ont atteint un nouveau record de 612.8 millions, soit 72.6 millions de plus qu'en 1955.

Le Comité a fait état des progrès continus réalisés à l'égard du programme de "dieselisation". Ce programme, qui comporte l'utilisation de locomotives diesel-électriques pour certains services et itinéraires, devrait accroître le rendement des placements. Le rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* pour 1956 accuse un excédent net d'exploitation de \$23,281, comparativement à un déficit de \$95,964 en 1955, soit une amélioration nette de \$119,245. Les recettes d'exploitation sont passées de \$5,946,605 qu'elles atteignaient en 1955 à \$6,125,470 en 1956, tandis que les frais d'exploitation passaient de \$5,995,684 en 1955 à \$6,052,570 en 1956. Le trafic à destination du sud a accusé une augmentation de 2 p. 100 en 1956, grâce surtout aux expéditions accrues de farine à la Jamaïque. Le trafic à destination du nord a diminué de 14 p. 100 en 1956 uniquement à cause d'une baisse de 12.5 p. 100 dans les expéditions de sucre. Le rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel d'Air-Canada pour 1956 révèle un excédent net de \$1,556,212. C'est la sixième année consécutive où la société accuse un excédent. L'amélioration comparativement aux résultats de l'année précédente est attribuable à l'augmentation du trafic dans tout le réseau, à une légère augmentation de la proportion des places retenues, comparativement à la capacité totale, et à l'amélioration de la productivité du personnel et des avions. Le transport aérien au Canada s'est ressenti des répercussions exercées par une économie nationale prospère. Le Comité a noté que la livraison d'autres avions Viscount a permis à ces avions extrêmement populaires de rendre encore de plus grands services. Grâce à un programme agressif de publicité, Air-Canada a, pour la première fois cette année, transporté deux millions de voyageurs en une seule année. Le rapport annuel a été adopté.

Le rapport présenté au Parlement par les vérificateurs au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et d'Air-Canada, ainsi que le rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1956, ont été étudiés et adoptés séparément.

Les budgets financiers des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et d'Air-Canada pour l'année civile 1957 ont été examinés et adoptés.

Le Comité a aussi étudié les postes 454, 455, 465 et 466 du budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1958. Dans son deuxième rapport, le Comité a recommandé l'approbation des postes 454, 455 et 465 et le retrait du poste 466.

Les témoignages présentés d'une manière franche et directe par M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D.; M. S. F. Dingle; M. R. D. Armstrong; M. J.-A. Sauvé; M. G. R. McGregor; M. W. S. Harvey; M. J. A. Wilson et M. J. W. Beech ont grandement facilité la tâche du Comité.

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

Le tout respectueusement soumis.

Le président,

HARRY P. CAVERS.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 21 mars 1957.

SÉANCE DU MATIN

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin. Le vice-président, M. H. B. McCulloch, est au fauteuil en raison de l'absence forcée du président, M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Byrne, Carter, Follwell, Fulton, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Howe (*Wellington-Huron*), Johnston (*Bow-River*), Knight, Lavigne, Legaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), St-Laurent (*Témiscouata*), Stewart (*Winnipeg-Nord*) et Weaver.—(18).

Aussi présents: M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada, secondé par MM. W. S. Harvey, contrôleur, H. W. Seagrim, vice-président chargé de l'exploitation, S. W. Sadler, contrôleur adjoint, et R. C. MacInnes, directeur des relations extérieures. M. J. H. Dickey, adjoint parlementaire au ministre de la Production de défense, est aussi présent.

Le Comité entreprend l'étude du Rapport annuel d'Air-Canada pour 1956. M. McGregor donne lecture de ce rapport et il est interrogé.

A 11 h. 20, le vice-président suspend la séance, qui sera reprise à 3 h. 15 de l'après-midi, afin de permettre au Comité de faire une inspection aérienne de la voie maritime du Saint-Laurent à bord d'un Viscount d'Air-Canada.

JEUDI 21 mars 1957.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 3 h. 15 de l'après-midi. Le président, M. Harry P. Cavers, est au fauteuil.

Présents: MM. Byrne, Carter, Cavers, Follwell, Fulton, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Harrison, Howe (*Wellington-Huron*), Johnston (*Bow-River*), Stewart (*Winnipeg-Nord*) et Weaver.—(13).

Aussi présents: Le très hon. C. D. Howe, ministre du Commerce et de la Production de défense; M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada, secondé par MM. W. S. Harvey, contrôleur, H. W. Seagrim, vice-président chargé de l'exploitation, S. W. Sadler, contrôleur adjoint, et R. C. MacInnes, directeur des relations extérieures; M. J. A. Wilson et M. J. W. Beech, experts comptables de la maison George A. Touche & Co. L'hon. George C. Marler, ministre des Transports, est aussi présent.

Le Comité reprend et achève l'interrogatoire de M. McGregor au sujet du Rapport annuel d'Air-Canada pour 1956. On conseille à Air-Canada d'examiner la possibilité, dans ses futurs rapports annuels, de compléter l'état du revenu par un tableau indiquant le total des dépenses pour un article en particulier en plus de l'état actuel qui indique seulement le total des dépenses par services.

Il est proposé par M. Weaver, appuyé par M. Fulton, que le rapport soit approuvé.

Le Comité passe à l'étude du Budget des immobilisations d'Air-Canada pour 1957. Il est pris en considération sans qu'on en exige la lecture et M. McGregor est interrogé au sujet de ce budget.

Sur proposition de M. Weaver, appuyé par M. Hamilton (*York-Ouest*), ce budget est approuvé.

Le Comité procède, sans lecture préalable, à l'étude du Rapport du vérificateur des comptes d'Air-Canada au Parlement. MM. Wilson et Beech sont interrogés à ce sujet.

Sur proposition de M. Johnston (*Bow-River*), appuyé par M. Hahn, ce rapport est approuvé.

On remercie les témoins et ils se retirent.

A 6 heures du soir le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 11 heures du matin le lundi 25 mars 1957 afin d'étudier les rapports qu'il doit présenter à la Chambre.

LUNDI 25 mars 1957.

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

Présents: MM. Byrne, Carter, Cavers, Gauthier (*Lac St-Jean*), Hahn, Harrison, Knight, Legaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), Richardson, Stewart (*Winnipeg-Nord*) et Weaver.—(14).

Le président soumet un texte provisoire du Second rapport du Comité à la Chambre. On étudie ce texte et, sur proposition de M. Richardson, appuyé par M. Carter, il est approuvé.

Le président soumet aussi un texte provisoire du Troisième rapport du Comité à la Chambre. Ce texte est étudié et modifié.

Au cours de cette étude le Comité prend connaissance d'un exposé de faits au sujet du Plan d'assurance-santé et bien-être du National-Canadien, présenté par la Fraternité canadienne des employés de chemin de fer et autres moyens de transport et des témoignages relatifs à cet exposé. Le président déclare que la question a trait au Rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1956, qui a déjà été étudié et approuvé par le Comité.

Il est ensuite convenu que l'adoption du Troisième rapport du Comité soit remise au lendemain, lorsque le président pourra soumettre au Comité une lettre du président national de la Fraternité.

A 11 h. 45 du matin le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 3 heures de l'après-midi, le mardi 26 mars 1957.

MARDI 26 mars 1957.

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

Présents: MM. Carter, Cavers, Follwell, Fulton, Hahn, Johnston (*Bow-River*), Knight, Legaré, Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*) et Stewart (*Winnipeg-Nord*).—(11).

Le Comité reprend l'étude du Troisième rapport à la Chambre, modifié à la séance de la veille.

Le président donne lecture d'une lettre du président national de la Fraternité canadienne des employés de chemin de fer et autres moyens de transport, en date du 25 mars 1957. Il est proposé par M. Fulton, appuyé par M. Murphy (*Westmorland*), qu'il soit ordonné que cette lettre soit annexée au compte rendu de la séance à laquelle elle se rapporte. (*Voir l'Appendice aux Procès-verbaux et Témoignages, fascicule 1.*)

Il est proposé par M. Johnston (*Bow-River*), appuyé par M. Legaré, que le Troisième rapport à la Chambre soit adopté.

M. Johnston (*Bow-River*) soulève la question de différer la présentation des rapports à la Chambre jusqu'après l'impression des comptes rendus du Comité. Le président fait remarquer (1) que la transcription des dispositions pour le premier fascicule est encore entre les mains des témoins, (2) que, si on différait la présentation des rapports, la session pourrait se terminer avant que le Comité ait présenté son rapport, et (3) qu'une copie des témoignages sera annexée aux rapports quand ils seront présentés à la Chambre. En conséquence, à l'unanimité,

Il est convenu,—Que, à l'avenir, les témoins qui comparaissent devant le Comité devront reviser la transcription des témoignages pas plus tard que le lendemain du jour où ils ont comparu, et

Il est ordonné,—Que le président présente incessamment à la Chambre le Deuxième et le Troisième rapport du Comité.

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

Le secrétaire du Comité,
A. Small.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 21 mars 1957,
10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. McCulloch, Pictou*): Le président m'a prié de le remplacer jusqu'à 3 h 15. Je prie le président d'Air-Canada, M. McGregor, de vouloir bien présenter le rapport de sa compagnie.

M. G. R. MCGREGOR (*président d'Air-Canada*): Monsieur le président, je vous remercie. Air-Canada est représenté ici par son président et par MM. W. S. Harvey, contrôleur, H. W. Seagrim, vice-président chargé de l'exploitation, S. W. Sadler, contrôleur adjoint, et R. C. MacInnes, directeur des relations extérieures.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Aimeriez-vous faire quelques remarques préliminaires, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Si vous me le permettez, monsieur le président. Voici la proposition que j'aurais à vous faire, si le président peut trouver le temps voulu. La société Air-Canada est heureuse d'inviter les membres du Comité et d'autres personnes intéressées à faire une envolée en vue d'examiner la section internationale de la voie maritime du Saint-Laurent. Nous espérons que la température sera favorable pour cette excursion. Si l'on pouvait suspendre la séance assez tôt pour qu'il soit possible de se trouver à la porte de l'édifice central à 11 h. 30, un autobus nous transporterait à l'aéroport. Il y aura là un Viscount et nous pourrions prendre le déjeuner au cours de l'envolée. Il est entendu que nous pourrions vous ramener à la porte de l'édifice central à 2 h. 20. Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous allons maintenant étudier la première rubrique du rapport annuel.

M. MCGREGOR: Est-ce que je vais en donner lecture?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: S'il vous plaît.

M. MCGREGOR: Le rapport, en date du 28 février, est adressé au très honorable ministre du Commerce. Il commence par la section financière, à la page 5, qui se lit comme il suit:

SOMMAIRE DE L'ANNÉE

	1956	1955	% de différence
Recettes.....	\$91,306,046	\$77,428,254	+18%
Revenu net.....	1,556,212	190,095	
Sièges-milles disponibles (par 000).....	1,631,238	1,380,919	+18%
Sièges-milles occupés (par 000).....	1,191,784	969,392	+23%
Tonnes-milles disponibles (par 000).....	235,934	202,177	+17%
Tonnes-milles transportées (par 000).....	141,778	116,706	+21%
Recette moyenne par voyageur-mille.....	6.27c.	6.34c.	- 1%
Recette moyenne par tonne-mille payante..	63.74c.	64.91c.	- 2%

REVUE FINANCIÈRE

Voici un relevé des résultats d'exploitation de 1956, comparés à ceux de 1955:

	1956	1955	Augmentation
Revenu d'exploitation.....	\$9,080,506	\$4,965,799	\$4,114,707
Provision pour dépréciation.....	6,971,575	4,308,467	2,663,108
Revenu d'autres sources—net.....	\$2,108,931 734,333	\$ 657,332 528,366	\$1,451,599 305,967
Revenu avant déduction des frais d'intérêt.	\$2,843,264	\$1,185,698	\$1,657,566
Intérêt du capital investi.....	1,287,052	995,603	291,449
Revenu net.....	\$1,556,212	\$ 190,095	\$1,366,117

(Page 4 du Rapport d'Air-Canada)

MONTREAL, le 28 février 1957

Au Très Honorable Ministre
de l'Industrie et du Commerce, Ottawa.
Monsieur le Ministre,

Le conseil d'administration d'Air-Canada a l'honneur de vous soumettre son rapport annuel pour l'année 1956.

Revue financière

L'activité d'Air-Canada en 1956 s'est traduite par un revenu net de \$1,556,212. C'est la sixième année consécutive qui se termine par un surplus. L'amélioration des résultats par rapport à l'année précédente est attribuable à l'accroissement du trafic dans l'ensemble du réseau, à une légère hausse de la proportion des ventes par rapport à la capacité, ainsi qu'à l'augmentation de la productivité du personnel et des appareils. Ces facteurs furent en partie atténués par la hausse du coût du matériel d'entretien et de la dépréciation.

Le revenu fut de 18 p. 100 plus élevé qu'en 1955. Le revenu des voyageurs augmenta de 22 p. 100 et constitua les quatre cinquièmes du revenu total. On a aussi enregistré une hausse satisfaisante des recettes provenant du courrier (7 p. 100), des messageries aériennes (7 p. 100) et du fret aérien (13 p. 100).

L'augmentation du revenu total a été réalisé en dépit d'une baisse de 2 p. 100 du revenu par tonne-mille. Ce "prix moyen" atteint par le réseau a diminué par suite de l'influence croissante des tarifs touriste et du déclin des taux du courrier.

Bien que les dépenses d'exploitation aient augmenté de 16 p. 100, l'accroissement de la productivité a eu des effets salutaires. Un personnel de 4.5 p. 100 plus nombreux, selon la moyenne de l'année, a contribué à hausser de 17 p. 100 la capacité disponible. L'influence grandissante des appareils modernes, bien utilisés, a aussi contribué à cette amélioration.

(Page 5 du Rapport d'Air-Canada)

L'ensemble des salaires versés par la Compagnie a été de \$38,328,000, soit 43 p. 100 des dépenses d'exploitation.

Les dépenses en immobilisations, comprenant surtout les derniers versements pour l'acquisition de quatre Viscount et deux Super Constellation, se sont élevés à \$11,414,000 en 1956.

Le solde dû pour l'achat d'équipement de vol, en vertu des contrats en vigueur au 31 décembre 1956, se chiffrait par \$38,800,000.

Les dépenses d'intérêt atteignaient \$1,287,000. Cette somme représente un taux moyen d'intérêt de 3.5 p. 100 sur les \$20,000,000 d'obligations et le financement à terme plus court.

Accroissement du service et du trafic

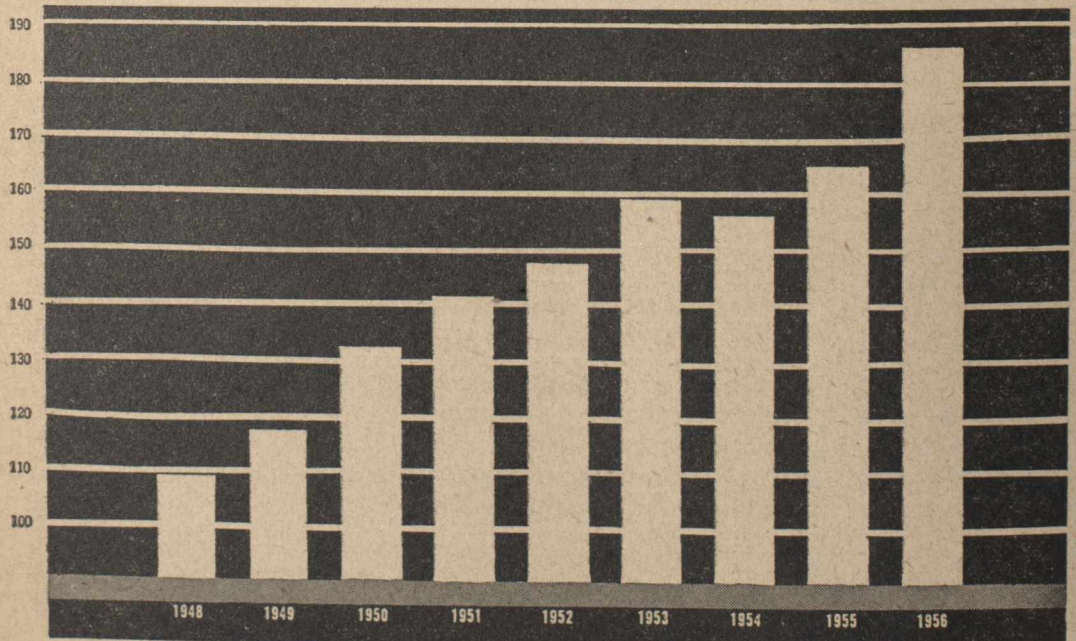
Le transport aérien au Canada a profité de l'essor économique du pays et, en même temps, a continué d'augmenter sa part du marché du transport. Pour répondre aux besoins du pays, Air-Canada a offert le plus grand nombre de sièges-milles et de tonnes-milles de son histoire. La fréquence des vols et la capacité de transport ont été augmentées sur nombre de routes, tant domestiques qu'internationales.

La livraison de Viscount supplémentaires a permis d'accroître le service effectué par ces populaires appareils, qui ont, entre autres, entièrement remplacé les North Star dans les services transcontinentaux de première classe. L'augmentation du nombre des Super Constellation a rendu possible un deuxième service transcontinental "express" quotidien entre l'Est et l'Ouest du Canada. Durant les mois de pointe, six envolées transcontinentales quotidiennes figuraient à l'horaire, dont deux de classe touriste. Une septième envolée, effectuée par des Viscount, reliait quotidiennement l'Est du pays aux villes d'Alberta. La fréquence du service Nord-atlantique a atteint au cours de l'été dix vols

(Page 6 du Rapport d'Air-Canada)

PRODUCTION MOYENNE DE SIÈGES-MILLES DISPONIBLES PAR EMPLOYÉ 1948-1956

EN MILLIERS



par semaine. Dans l'ensemble, les services effectués par des quadrimoteurs ont connu une hausse: 88 p. 100 des sièges-milles fournis provenaient de ces appareils.

La Compagnie a poursuivi une ligne de conduite dynamique dans le domaine de la vente. Pour la première fois, elle a transporté plus de deux millions de voyageurs—plus d'un milliard de voyageurs-milles—en une année.

Le tableau de l'année a cependant été assombri, le 9 décembre, par la tragique disparition dans les montagnes de la Colombie-Britannique d'un North Star portant 59 voyageurs et un équipage de trois personnes. Les circonstances de cet accident et les causes qui l'ont provoqué ne peuvent que donner lieu à des conjectures aussi longtemps que l'appareil ne sera pas retrouvé. La Compagnie transmet ses condoléances les plus vives aux familles et aux amis des disparus.

(Page 7 du Rapport d'Air-Canada)

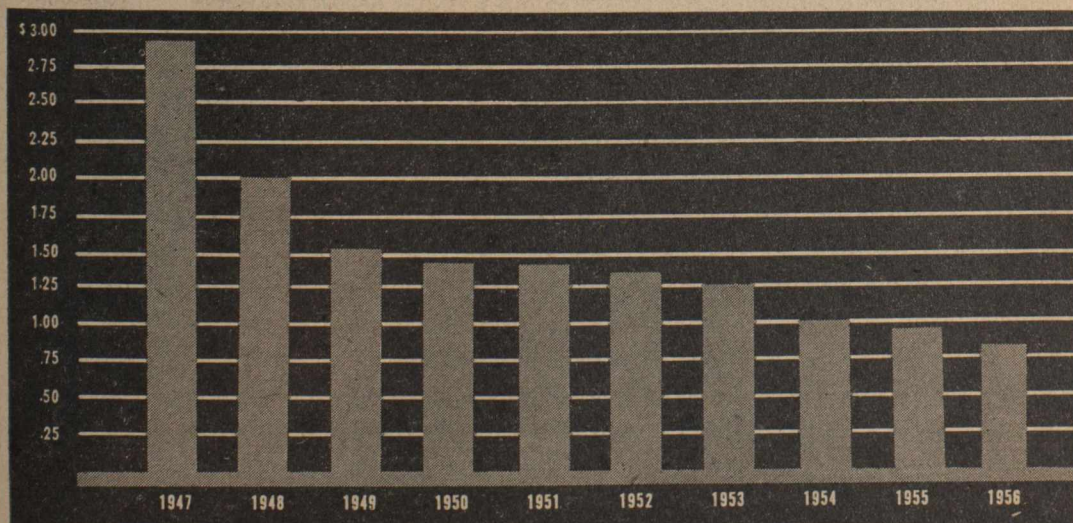
A la fin de l'année, le réseau d'Air-Canada s'étendait sur 25,187 milles et desservait plus de soixante villes au Canada, aux États-Unis, dans les îles britanniques, en France, en Allemagne, aux Bermudes et aux Antilles. Pour s'acquitter de sa responsabilité de procurer un service véritablement national, Air-Canada a desservi plusieurs routes sur lesquelles le trafic-voyageurs n'était pas rémunérateur. L'illustration figurant en pages 14 et 15 représente clairement le circuit de la Compagnie.

De concert avec les autres sociétés de transport de l'IATA, on a mis en vigueur de nouveaux tarifs d'excursion et des tarifs modiques pour les immigrants sur les routes Nord-atlantiques. Il n'y a eu aucun changement de base dans la structure des tarifs des services intérieurs.

(Page 8 du Rapport d'Air-Canada)

La Compagnie s'est félicitée de participer au programme de secours lors de la crise hongroise. Nombre de réfugiés ont été transportés au Canada au cours d'envolées nolisées ou régulières. De plus, Air-Canada a acheminé en Europe, gratuitement, plusieurs tonnes de fournitures d'urgence.

REVENU PAR TONNE-MILLE DE COURRIER 1947-1956—Service Nord-Américain



Le trafic du fret aérien et des messageries aériennes a continué de s'accroître d'une manière encourageante, bien que le volume soit demeuré considérablement au-dessous de la capacité de transport. Quatre aérobus North Star ont assuré un service de cargo transcontinental cinq soirs par semaine, sans compter les autres services tout-cargo. Le mouvement du trafic-marchandises, au Canada comme dans les services transocéaniques, s'est de nouveau fortement limité à certains parcours.

Le trafic-courrier a manifesté la même croissance soutenue qu'au cours des dernières années. Les relations constructives d'Air-Canada avec le ministère canadien des Postes ont encore valu au Canada un service de transport du courrier comme peu de pays en possèdent. Le transport aérien de tout le courrier, dont on doit l'initiative au ministère des Postes, est cité en exemple partout au monde. Par suite de l'augmentation continue du volume de courrier, la baisse du revenu unitaire constatée ces dernières années s'est poursuivie à un rythme soutenu. Voir le graphique, page 8.

Immeubles et matériel

En 1956, Air-Canada a pris livraison de deux autres Super Constellation et de quatre Viscount supplémentaires. La vente de deux DC-3 a marqué le premier pas de l'abandon progressif de ce type d'appareil. A la fin de l'année, la flotte comprenait 72 appareils: 9 Super Constellation, 18 Viscount, 21 North Star et 24 DC-3.

On a remanié d'autres North Star pour accroître la capacité en sièges de services touriste. De plus, un North Star a été transformé en transport tout-cargo.

Le rendement de la flotte d'Air-Canada s'est bien maintenu. Il reflète la compétence du personnel technique de la Compagnie et la qualité de son système d'entretien et de revision. Le millage prévu à l'horaire a été effectué dans la proportion de 96 p. 100.

(Page 9 du Rapport d'Air-Canada)

La Compagnie a amélioré ses bureaux de vente et de réservation dans un certain nombre de villes afin de répondre au volume accru du trafic. Elle a loué un circuit téléphonique transcontinental pour assurer un meilleur service de réservation.

Afin de répondre aux exigences croissantes du transport aérien au Canada, le ministère du Transport a entrepris plusieurs programmes importants d'agrandissement de piste et de construction d'aérogares. Air-Canada s'intéresse vivement à de tels programmes et entretient d'étroites relations, dans un esprit de collaboration, avec le ministère du Transport.

Personnel

Des relations harmonieuses existent entre la direction de la Compagnie et le personnel.

(Page 10 du Rapport d'Air-Canada)

Afin de pouvoir compter sur la compétence et les qualités de chef de ses employés, la Compagnie a poursuivi son programme de formation dans tous ses services. Elle a attaché une importance particulière à l'extension de l'enseignement des fonctions de direction afin d'aider le personnel de surveillance à s'acquitter de ses tâches avec efficience.

L'augmentation de l'activité de la Compagnie et du volume du trafic ont ajouté aux perspectives d'emploi dans l'aviation. Fin 1956, 8,932 personnes étaient à l'emploi d'Air-Canada, une hausse de 429 sur l'année précédente. La complexité de l'aviation exige des employés un haut degré de compétence et d'expérience, deux qualités qui sont remarquables dans l'ensemble du personnel.

La Compagnie regrette d'avoir à signaler la mort de M. E. W. Stull, gérant de l'exploitation pour la région de l'Ouest. M. Stull était un des employés les plus anciens et les plus respectés de la Compagnie.

M. W. F. English, vice-président de l'exploitation, a pris sa retraite en septembre, après avoir servi la Compagnie avec loyauté et compétence depuis sa fondation. Nous le remercions de son esprit de dévouement envers Air-Canada et de sa très grande contribution à l'aviation canadienne.

Projets

En 1957, Air-Canada entreprend sa vingtième année au service du Canada. Comme par le passé, la Compagnie a pour ligne de conduite d'accroître l'étendue et la qualité du service qu'elle offre au public.

(Page 11 du Rapport d'Air-Canada)

L'an dernier, la Compagnie a poursuivi son programme destiné à augmenter la vitesse, le confort et l'économie de ses opérations comme il se doit à l'ère du transport par turbo-propulseurs. Elle a commandé quatre aérobus Douglas DC-8 à réaction pour ses longs parcours. Une commande beaucoup plus significative a été donnée pour vingt Vanguard de la compagnie Vickers, énormes avions turbo-propulsés qui seront affectés aux parcours moyens d'Air-Canada. Par suite de ces deux mesures, Air-Canada deviendra en 1961 une des premières lignes aériennes à posséder une flotte ne comprenant que des appareils à base de turbines.

Les DC-8 seront actionnés par des turbo-réacteurs Rolls-Royce Conway à dérivation et ils pourront transporter 120 voyageurs et trois tonnes de cargo à 550 milles à l'heure. Ils desserviront les parcours sans escale Nord-atlantiques et transcontinentaux, dont ils réduiront presque de moitié la durée actuelle.

Les Vanguard, actionnés par des moteurs Rolls-Royce Tyne, auront une vitesse de croisière de 420 milles à l'heure. Ils pourront transporter 82 voyageurs en première classe ou 102 en classe touriste. Ils seront environ deux fois plus grands et voleront à 100 milles à l'heure de plus que les Viscount, qui sont les meilleurs avions au monde pour les courtes étapes. La partie inférieure du fuselage du Vanguard comprendra deux compartiments-marchandises à pression rétablie, pouvant loger 10 tonnes de fret, messageries et courrier. L'appareil pourra être utilisé pour le fret exclusivement lorsqu'il ne servira pas au transport des voyageurs. On s'attend que les DC-8 entrent au service d'Air-Canada en 1960 et les Vanguard en 1961. La livraison de ces nouveaux avions permettra de retirer graduellement du service tous les appareils à moteurs à pistons actuellement utilisés.

Onze autres Viscount seront livrés au printemps de 1957 et neuf autres en 1958. Utilisés avec les Vanguard et les DC-8, ils doteront le Canada d'une flotte aussi efficiente et moderne que tout autre flotte au monde.

En 1957 les Viscount desserviront pour la première fois London, Québec, Moncton, Fredericton, Saint-Jean (N.-B.), Halifax et Boston.

(Page 12 du Rapport d'Air-Canada)

Des radars seront installés dans un grand nombre d'appareils de la Compagnie. Les pilotes pourront ainsi connaître plus facilement le temps qu'il fait loin devant eux tandis que le confort et la sécurité du vol seront encore accrus. Air-Canada continue à étudier et à appliquer dans plusieurs phases de ses opérations les dernières découvertes en électronique.

Les dépenses considérables qu'exige l'achat d'appareils commerciaux modernes, et la nécessité de s'engager financièrement longtemps avant la livraison, demandent une évaluation technique précise et de judicieuses prévisions à longue portée. La hausse constante du coût de la main-d'œuvre et des matériaux constitue un autre facteur dont il faut tenir compte. Cependant, l'efficacité accrue du nouvel équipement, la vogue croissante du transport aérien et la puissance soutenue de l'économie canadienne permettent d'envisager l'avenir avec confiance. Les frais de développement seront considérables avant que ne soit complétée la substitution des appareils turbo-propulsés aux avions à pistons, mais les perspectives financières de la Compagnie semblent encourageantes dans l'ensemble. Comme par le passé, la ligne de conduite d'Air-Canada sera de fournir un service de transport aérien efficient desservant la plus vaste étendue possible du Canada et coûtant le moins possible au consommateur.

Pour conclure ce rapport, le conseil d'administration désire exprimer sa reconnaissance aux hommes et aux femmes d'Air-Canada dont la loyauté et la compétence nous ont permis, cette année encore, d'assurer un service de transport précieux pour le Canada. Le personnel expérimenté et habile d'Air-Canada est de beaucoup sa plus importante ressource.

Au nom du conseil d'administration,

Le président,

G. R. MCGREGOR.

(Page 17 du Rapport d'Air-Canada)

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1956

ACTIF

PASSIF

Disponibilités		Exigibilités	
Encaisse.....	\$2,178,822	Comptes à payer.....	\$3,192,982
Fonds de roulement.....	51,916	Soldes à payer à d'autres exploitants—trafic.....	2,788,851
Dépôts spéciaux.....	45,860	Dépôts sur crédits de voyage.....	1,403,775
Comptes à recevoir		Traitements et salaires.....	1,528,423
Gouvernement du Canada.....	\$ 1,701,324	Transport payé d'avance.....	2,473,657
Soldes à recevoir d'autres exploitants		Autres exigibilités.....	509,519
—trafic.....	1,888,389		
Système de crédit de voyage.....	1,749,489		\$11,897,207
Agents.....	743,411	Emprunts et obligations—Chemins de Fer Na-	
Autres.....	1,793,453	tionaux du Canada	
	7,876,066	Billets.....	\$20,000,000
Matériel et fournitures.....	9,289,621	Obligations 3 $\frac{1}{8}$ % échéant le 1 ^{er} janvier 1973.	20,000,000
Autres disponibilités.....	203,240		40,000,000
	\$19,645,525	Réserves	
Fonds d'assurance.....	6,000,000	Assurance.....	\$6,000,000
		Révision.....	393,939
Immobilisations			6,393,939
Immeuble et matériel.....	\$77,431,673	Capital-actions	
Moins: Amortissement à ce jour.....	37,056,034	Actions ordinaires—capital autorisé: 250,000 actions d'une	
	\$40,375,639	valeur au pair de \$100.	
Avances sur achats d'avions*.....	3,536,993	—capital émis: 50,000 actions entière-	
	43,912,632	ment payées.....	5,000,000
	\$69,558,157	Surplus	
		Surplus au 1 ^{er} janvier 1956.....	\$4,710,799
		Revenu net, exercice 1956.....	1,556,212
			6,267,011
			\$69,558,157

* Voir page 6 le passif contingent au 31 décembre 1956.

(Page 18 du Rapport d'Air-Canada)

W. S. HARVEY,
Contrôleur.

(Page 19 du Rapport d'Air-Canada)

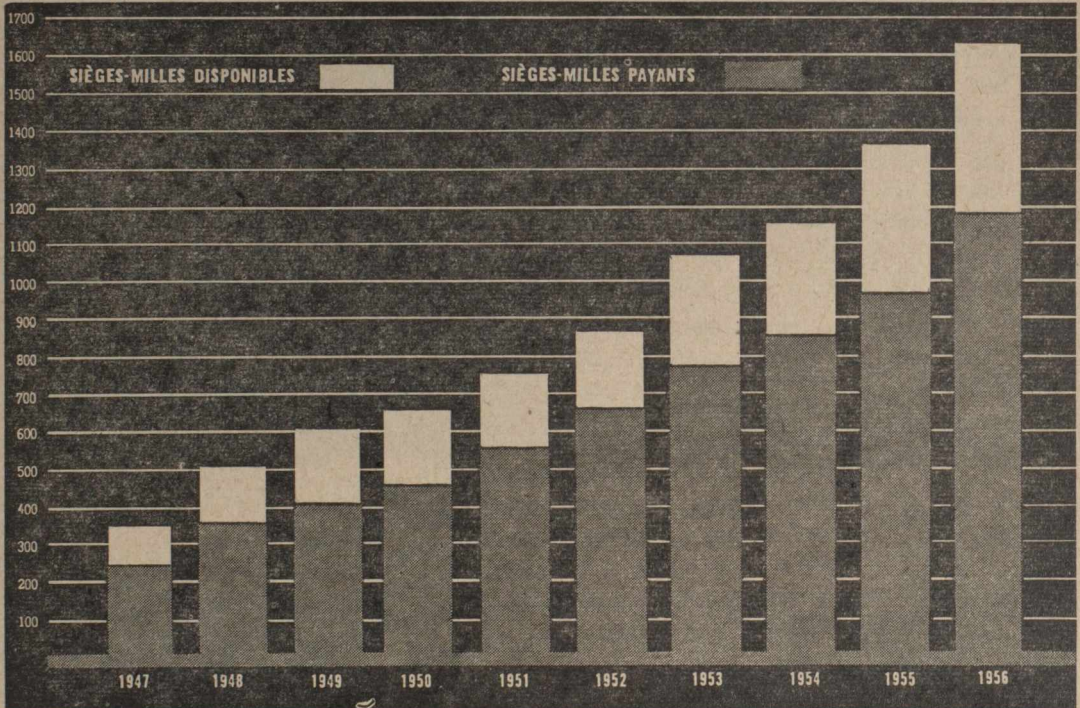
ÉTAT DU REVENU

RECETTES D'EXPLOITATION:	1956	1955
Voyageurs.....	\$74,478,516	\$61,105,243
Courrier.....	8,869,934	8,297,605
Messageries et fret aérien.....	6,010,397	5,436,802
Excédents de bagages.....	758,998	579,108
Nolisements.....	253,011	334,057
Services accessoires—net.....	935,190	1,675,439
Total.....	<u>\$91,306,046</u>	<u>\$77,428,254</u>
DÉPENSES D'EXPLOITATION:		
Frais de vol.....	\$19,426,736	\$16,749,503
Frais au sol.....	14,365,174	12,807,609
Entretien.....	24,858,039	21,656,662
Service des voyageurs.....	5,420,055	4,682,401
Ventes et réservations.....	11,535,295	10,191,730
Annonces et publicité.....	2,010,898	2,186,660
Frais généraux et administration.....	4,609,343	4,187,890
Total.....	<u>\$82,225,540</u>	<u>\$72,462,455</u>
REVENU D'EXPLOITATION.....	<u>\$ 9,080,506</u>	<u>\$ 4,965,799</u>
Réserve pour dépréciation.....	6,971,575	4,308,467
	<u>\$ 2,108,931</u>	<u>\$ 657,332</u>
REVENU NET D'AUTRES SOURCES:		
Intérêts et escomptes.....	\$ 370,369	495,127
Vente d'avions.....	250,000	—
Divers.....	113,964	33,239
REVENU AVANT LES DÉPENSES D'INTÉRÊT.....	<u>\$ 2,843,264</u>	<u>\$ 1,185,698</u>
Intérêt sur capital investi.....	1,287,052	995,603
REVENU NET.....	<u>\$ 1,556,212</u>	<u>\$ 190,095</u>

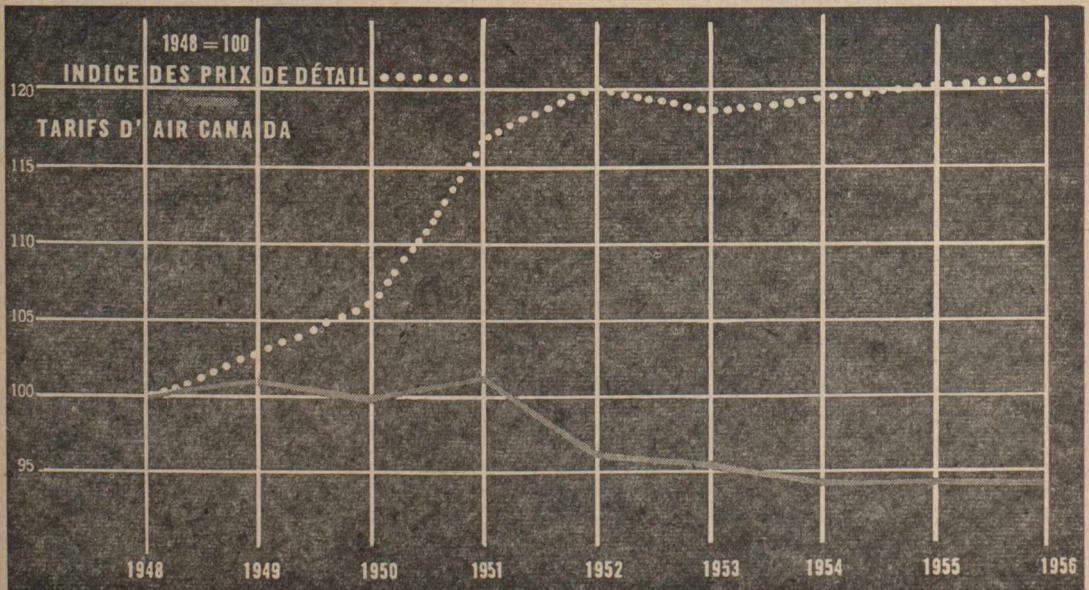
NOTA: Conformément aux prescriptions de la Loi de l'impôt sur le revenu, la Compagnie se propose de réclamer une allocation du coût en capital (dépréciation) suffisante pour annuler le revenu imposable.

SIÈGES-MILLES DISPONIBLES ET SIÈGES-MILLES PAYANTS
1947-1956

EN MILLIONS



TARIFS D'AIR CANADA EN REGARD DE L'INDICE DES PRIX DE DÉTAIL
1948-1956



STATISTIQUES RÉVÉLATRICES

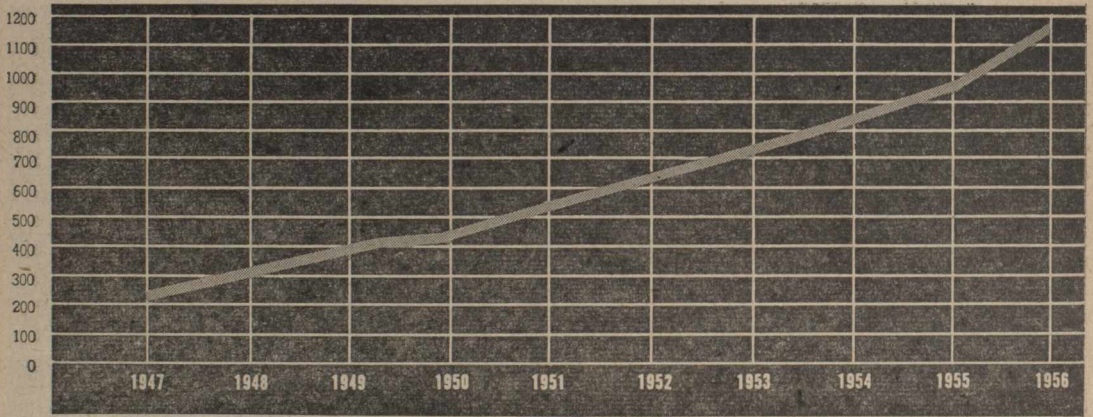
	1956	1955	% de différence
Nombre de voyageurs payants.....	2,072,912	1,682,195	+23.2%
Sièges-milles disponibles (par 000).....	1,631,238	1,380,919	+18.1%
Sièges-milles occupés (par 000).....	1,191,784	969,392	+22.9%
Coefficient d'utilisation en voyageurs payants	73.1%	70.2%	
Tonnes-milles de courrier (par 000).....	8,613	7,704	+11.8%
Tonnes-milles de messageries (par 000).....	2,548	2,167	+17.6%
Tonnes-milles de fret (par 000).....	11,928	9,951	+19.9%
Tonnes-milles disponibles (par 000).....	235,934	202,177	+16.7%
Tonnes-milles transportées (par 000).....	141,778	116,706	+21.5%
Coefficient d'utilisation en charge.....	60.1%	57.7%	
Total des milles effectués (par 000).....	41,039	36,247	+13.2%
% des milles effectués en service régulier...	95.6%	96.4%	
Nombre moyen d'employés.....	8,788	8,414	+ 4.4%
Sièges-milles disponibles par employé.....	185,621	164,122	+13.1%

(Page 22 du Rapport d'Air-Canada)

CROISSANCE DU TRAFIC VOYAGEURS, MARCHANDISES ET COURRIER
1947-1956

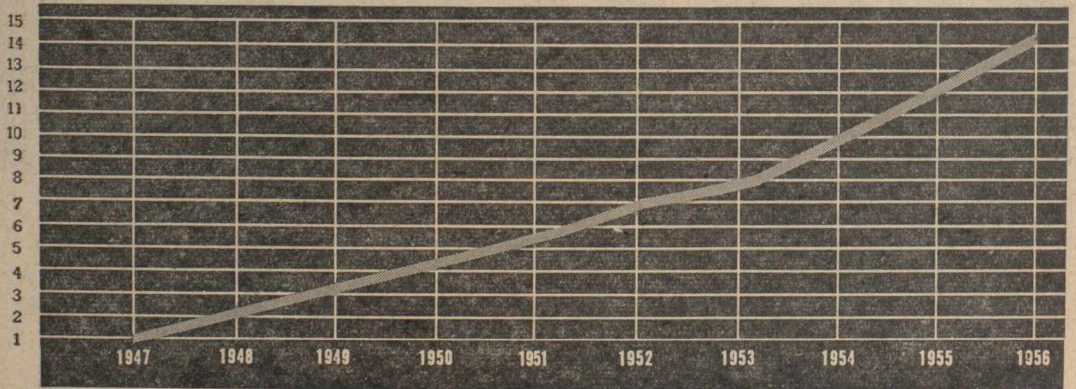
Voyageurs-milles payants

EN MILLIONS



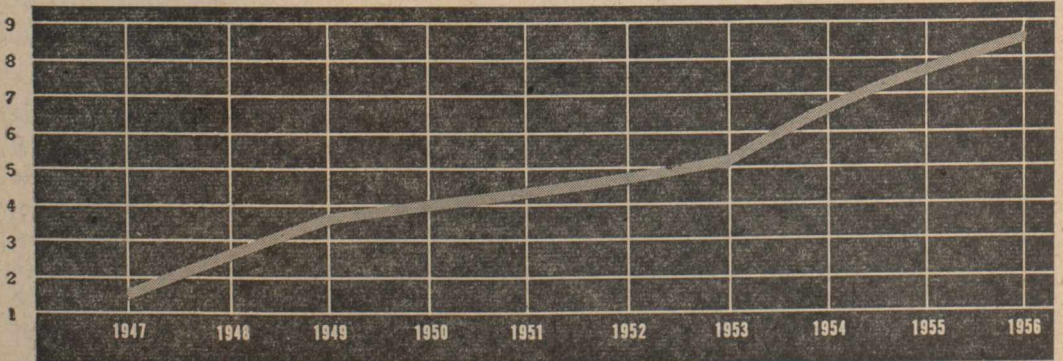
Tonnes-milles de marchandises

EN MILLIONS



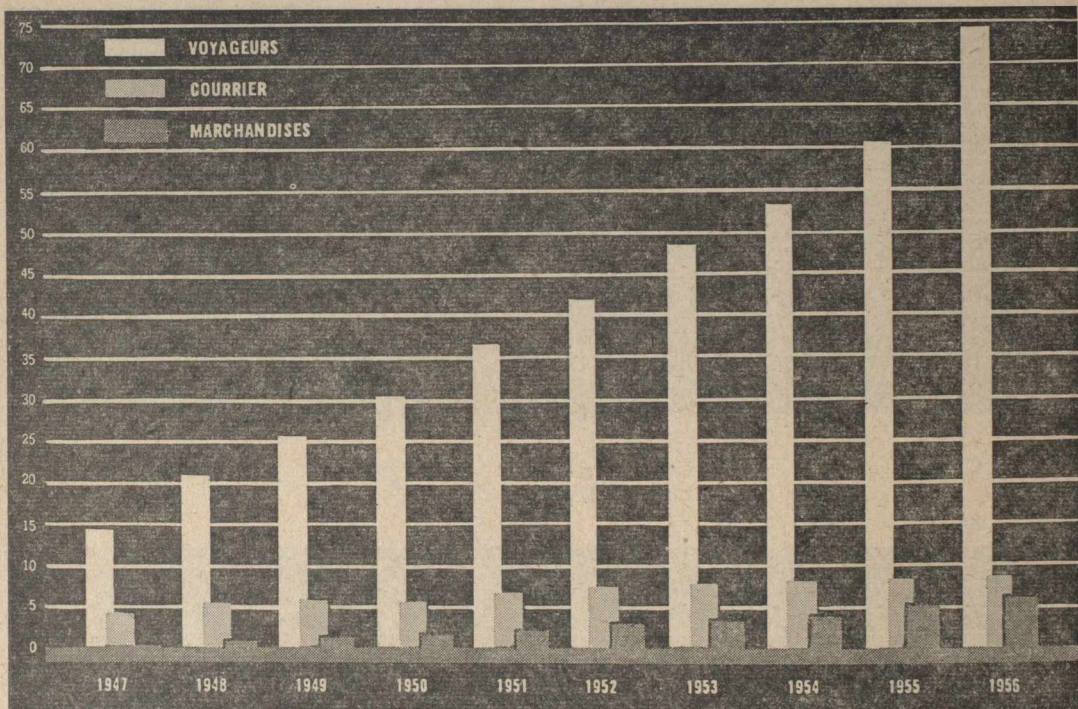
Tonnes-milles de courrier

EN MILLIONS



SOURCES DE REVENU DU RÉSEAU D'AIR-CANADA

1947-1956

EN MILLIONS
DE DOLLARS

(Page 24 du Rapport d'Air-Canada)

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Merci, monsieur McGregor. Nous allons maintenant revenir à la page 5. Avez-vous des questions à poser au sujet de la page 5?

M. HAHN: Monsieur McGregor, vous êtes au courant sans doute des demandes réitérées que nous avons faites chaque année au sujet de la possibilité d'établir des lignes aériennes concurrentes d'un bout à l'autre du Canada. En tenant compte de ce fait, je me demande si Air-Canada a atteint, d'après vous, un tel degré d'efficacité dans son activité actuelle qu'il lui faille aujourd'hui réclamer une augmentation de personnel et autres additions en vue de faire face à une concurrence éventuelle d'un océan à l'autre.

M. MCGREGOR: Monsieur Hahn, je ne puis parler que du point de vue de la compagnie. Je crois et j'espère que l'efficacité et la productivité du personnel et la proportion des frais généraux par unité de transport continueront de s'améliorer à mesure que le volume du trafic augmentera. Il me semble que, dans le transport aérien, comme dans toute autre industrie, le coût de transport de l'unité est en raison inverse du volume du trafic. Il est évident, d'après ce principe, que tout ce qui tend à diminuer le volume du trafic aérien d'une compagnie, ou même à restreindre l'expansion de ce trafic, aura pour effet d'augmenter le coût de transport de l'unité et, par conséquent, le coût des marchandises pour les consommateurs, ou de produire un déficit dans le budget d'exploitation de la compagnie.

M. HAHN: Apparemment, nous allons remplacer les appareils actuels, c'est-à-dire les appareils à moteur, ou plutôt à pistons, par des appareils plus gros et turbo-propulsés, comme les Vanguard. Est-ce que le seul gain que nous allons réaliser par ce changement sera une capacité de transport plus considérable ou est-ce que vous prévoyez une diminution du coût du transport aérien pour les usagers? De plus, en supposant que toutes les autres conditions restent les mêmes qu'aujourd'hui et que les tendances inflationnistes du moment persistent au cours des trois prochaines années, estimez-vous que le changement d'appareils produira une baisse dans les taux du trafic-passagers ou du trafic-marchandises?

M. MCGREGOR: Voilà une question très intéressante, monsieur Hahn. Toutefois la direction d'Air-Canada est bien d'avis que cet abaissement des taux s'est déjà produit. Le coût des divers éléments qui entrent dans la production du transport aérien, comme le combustible et la main-d'œuvre, plus particulièrement la main-d'œuvre spécialisée, a monté en flèche avec les années et continue de monter. Cependant, comme le rapport l'indique, malgré l'augmentation du coût de la vie en général et du prix de toutes les marchandises, le revenu net du transport aérien a diminué quelque peu.

M. HAHN: Pourriez-vous répéter la dernière partie de votre réponse? Je ne l'ai pas très bien comprise.

M. MCGREGOR: J'ai dit que notre rapport indique que le revenu de la compagnie pour chaque unité de transport a diminué quelque peu.

M. HAHN: Merci.

M. MCGREGOR: Il a diminué de 2 p. 100, pour être exact.

M. HAHN: Je vois ici que nous avons enregistré une augmentation appréciable des bénéfices, mais cette augmentation n'est peut-être pas proportionnelle au capital engagé. En raison de cette augmentation et du changement des appareils actuels pour des modèles nouveaux et plus gros, est-ce que vous envisagez la possibilité de réduire à l'avenir le coût du passage? Je veux cependant faire remarquer que vous ne l'avez pas augmenté en ce qui nous concerne. Je ne sais si vous l'avez augmenté sur d'autres lignes.

M. MCGREGOR: Nous croyons que nous pourrons le faire, monsieur Hahn. Cependant cela dépendra de la hausse possible des divers facteurs qui entrent dans la production de notre service. Si la tendance actuelle se maintient, nous croyons fermement que, grâce à l'efficacité accrue de notre outillage, nous pourrions abaisser le coût.

M. CARTER: Monsieur McGregor, en calculant votre revenu par tonne-mille, est-ce que vous prenez en considération le poids des passagers que vous transportez?

M. MCGREGOR: Le coût par tonne-mille dont il est question dans le rapport est basé sur la capacité totale de transport en tonnes-milles, c'est-à-dire la capacité totale de l'appareil, qu'il soit rempli ou non de passagers, de marchandises, de messageries aériennes ou de fret aérien. En d'autres termes, ce calcul par tonne-mille ne tient aucun compte de l'emploi réel de l'espace des appareils.

M. CARTER: Voilà exactement ce que je désirais savoir, car vous avez déclaré que les taux de la classe touriste ont eu pour effet de diminuer votre revenu par tonne-mille.

M. MCGREGOR: On aurait pu dire la même chose du revenu par voyageur-mille qui a passé, si je me rappelle bien, de 6.34c. en 1955 à 6.27c. en 1956.

M. CARTER: Et ces chiffres ne tiennent pas compte de la capacité totale du transport?

M. MCGREGOR: Non. Ces chiffres représentent le revenu du nombre réel de voyageurs-milles enregistrés.

M. CARTER: Mais ces chiffres représentent le revenu du trafic-marchandises aussi bien que du trafic-voyageurs.

M. MCGREGOR: Je parlais d'abord du nombre possible de tonnes-milles.

M. CARTER: Vous avez dit que le revenu réel par tonnes-milles a diminué de 2 p. 100.

M. MCGREGOR: Oui, c'est cela. Les deux unités de mesure sont d'usage général dans le transport aérien. J'avoue que cela porte un peu à confusion.

M. CARTER: Vous les avez cependant employées toutes les deux.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Avez-vous fait, monsieur McGregor, un calcul approximatif de l'augmentation possible de vos dépenses d'exploitation au cours de cette année?

M. MCGREGOR: Oui.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Est-ce que cette augmentation sera aussi considérable que celle de l'année dernière?

M. MCGREGOR: Elle sera même un peu plus élevée. Nous déposerons prochainement notre budget d'exploitation pour 1957, dans lequel vous pourrez constater cette augmentation.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Et le seul moyen par lequel vous pouvez récupérer cette augmentation, c'est, évidemment, par une augmentation du revenu provenant du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAHN: Puis-je poser une question au sujet de la page 4? Je ne crois pas que nous ayons étudié cette page. Nous avons là le revenu provenant de l'exploitation: je remarque que le revenu de 1956 est presque le double de celui de l'année dernière. Comment expliquez-vous une augmentation aussi considérable? A quoi l'attribuez-vous surtout?

M. MCGREGOR: Cette augmentation est surtout attribuable au revenu du trafic-voyageurs.

M. HAHN: C'est le trafic-voyageurs qui est la cause principale de cette augmentation?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAHN: Est-ce le trafic-voyageurs d'un océan à l'autre ou le trafic sur de petites distances?

M. MCGREGOR: L'augmentation est attribuable à l'ensemble de ce trafic, mais je suis porté à croire qu'elle est surtout attribuable aux voyages de longue distance.

M. HAHN: A quelles causes attribuez-vous cette augmentation? L'attribuez-vous à certains aspects de l'expansion industrielle en Colombie-Britannique, par exemple? Est-ce que le transport se fait surtout dans cette direction ou se fait-il dans la direction de l'ouest à l'est?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il existe une augmentation générale de la popularité du transport aérien en raison de l'introduction d'appareils plus attrayants et en raison de la rapidité accrue des envolées. L'augmentation du transport aérien est aussi attribuable à l'augmentation de l'activité commerciale dans tout le pays. Je suis très certain, cependant, que l'augmentation a été plus considérable sur les longs parcours en raison du fait que l'économie de temps réalisée par l'emploi du transport aérien se fait surtout sentir dans les voyages de longue distance.

M. HAHN: Et, par l'emploi de plus gros appareils, vous espérez obtenir une augmentation encore plus considérable, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: C'est ce que nous prévoyons, monsieur Hahn.

M. CARTER: Est-ce que le doublement du revenu de l'année écoulée par comparaison à l'année précédente, que M. Hahn vient de signaler, signifie qu'il n'y a plus guère de hausses et de baisses dans votre revenu d'un bout à l'autre de l'année?

M. MCGREGOR: Pas du tout. Nous constatons encore les variations saisonnières dans le volume de notre trafic. Mais, naturellement, ce chiffre représente le revenu et non les recettes brutes.

M. CARTER: C'est vrai.

Le PRÉSIDENT suppléant: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de la page 5?

M. HAHN: Pour revenir à la page 4, j'en conclus que la différence entre les deux années est de 4 millions de dollars et que le revenu net a augmenté de \$1,366,117. Nous avons donc perdu beaucoup sur certaines autres lignes aériennes. Pourriez-vous nous dire quelles sont ces pertes que nous avons subies?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas, monsieur Hahn, qu'il soit question de pertes sur telle ou telle ligne en particulier. Je devrais peut-être appeler votre attention en ce moment sur ceci: tous les chiffres mentionnés sous la rubrique "Revue financière" portent sur l'ensemble de l'exploitation. Les aspects particuliers de l'exploitation seront exposés plus en détail dans les autres parties du rapport.

M. HAHN: Eh bien, nous discuterons ce point quand nous en serons arrivés au détail du rapport.

M. BYRNE: Comment nos taux canadiens se comparent-ils avec les taux américains?

M. MCGREGOR: Ils sont une fraction de cent plus élevés.

M. HAHN: Par mille?

M. MCGREGOR: Oui, par mille-voyageur.

M. HAHN: Quelle différence y aurait-il entre un voyage trans-canadien, entre Ottawa et Vancouver par exemple, et un voyage entre New-York et Seattle? Pourriez-vous nous donner des chiffres à ce sujet?

M. MCGREGOR: Certainement, monsieur Hahn. Je pourrai vous donner ces chiffres après le déjeuner.

Le PRÉSIDENT suppléant: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la page 5?

M. KNIGHT: Dans quelle mesure l'établissement du service touriste est-il responsable de la forte augmentation de cette année? Pourriez-vous nous donner des chiffres à ce sujet?

M. MCGREGOR: En effet, le service touriste est responsable en grande partie de cette augmentation. Ce service, qui est moins coûteux, tente à s'accroître plus rapidement que le service de première classe. Comme nous l'avons mentionné dans le rapport, l'une des raisons de la diminution du revenu moyen de la compagnie par mille-voyageur est la proportion accrue du service touriste par rapport au trafic total.

Le PRÉSIDENT suppléant: Page 6.

M. HAHN: A la page 5, nous avons le revenu pour le transport du courrier. Est-ce que ce transport constitue une forte source de revenu ou est-ce que l'espace consacré à ce service pourrait être employé plus profitablement à d'autres fins?

M. MCGREGOR: Non. Le revenu total provenant du transport du courrier dépasse 8 millions. C'est un genre de trafic qui est assez constant pendant tout le cours de l'année. Nous pouvons prévoir assez exactement le volume de ce trafic et réserver l'espace en conséquence. Pendant que le volume du trafic-marchandises des divers consommateurs varie considérablement, selon les saisons et pour d'autres causes, je crois que l'espace que nous consacrons au transport du courrier est extrêmement profitable à la compagnie en raison de sa régularité.

M. HAHN: Étant donné que ce service est un service d'utilité publique ou qu'il peut être considéré comme tel, entrevoyez-vous la possibilité que le courrier de première classe soit transporté dans les nouveaux appareils à un taux moins élevé qu'aujourd'hui?

M. MCGREGOR: Je dois vous dire, monsieur Hahn, que le taux de transport du courrier a diminué d'année en année.

M. HAHN: Dois-je conclure que les profits additionnels du ministère des Postes,—je crois qu'ils s'élèvent à 2c. par lettre,—sont attribuables en grande partie au taux de transport que vous lui consentez pour le transport du courrier?

M. MCGREGOR: Je suis obligé d'avouer que je ne sais pas à quoi il faut attribuer l'augmentation de revenu du ministère des Postes. Mais, comme vous pouvez le constater en examinant le graphique au bas de la page 8, le revenu par unité de matière postale transportée a diminué régulièrement d'année en année et, en vertu de notre entente avec le ministère des Postes, il continuera de décroître à mesure que le volume du courrier transporté augmentera.

M. HAHN: Le taux est basé seulement sur le volume du courrier, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. KNIGHT: En raison de la rapidité de votre service, je suppose que la concurrence que vous font les chemins de fer pour le transport du courrier diminue constamment.

M. MCGREGOR: C'est possible, mais le fait est que le volume de courrier que nous transportons pour le ministère des Postes augmente régulièrement chaque année.

M. KNIGHT: Je suppose que cette augmentation correspond à une diminution correspondante du transport par chemin de fer.

M. MCGREGOR: Pas nécessairement, monsieur Knight; car le volume total du courrier doit augmenter sans cesse.

M. KNIGHT: C'est vrai. Cependant...

Le PRÉSIDENT suppléant: Page 6.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, il y a une question que je désire poser. Je vois qu'il est question dans cette page de l'acquisition de nouveaux Viscount.

M. HAHN: Permettez-moi, monsieur Johnston, de vous interrompre un moment. Je me demande s'il est à propos de discuter cette partie du rapport point par point au lieu de faire une discussion générale page par page. Il est assez embarrassant de discuter deux choses à la fois.

Le PRÉSIDENT suppléant: Accroissement du service et du trafic.

M. HAHN: C'est là un des sujets exposés dans la page que nous avons à étudier.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est donc le bon moment pour poser ma question.

A la lumière des renseignements que nous avons reçus d'Angleterre, où, si je suis bien renseigné, les Viscount ont subi des accidents, que se propose-t-on de faire au sujet des commandes de Viscount? Je crois que les Viscount que nous avons commandés sont des avions du même type que ceux qui ont subi des accidents en Grande-Bretagne, où comme vous le savez, on les a tous fait descendre pour fin de vérification. Je crois qu'on a trouvé un défaut dans l'empennage de queue de ces appareils. Je me demande ce qu'on a fait ici pour inspecter nos Viscount et découvrir s'ils ont quelque chose qui doit être mis à point.

M. MCGREGOR: Tout d'abord, si je suis bien renseigné, il n'y a eu qu'un seul accident en Angleterre. En second lieu, il faut noter qu'il y a des variétés dans chaque modèle d'avion et que nos Viscount ne sont pas du même type que celui qui a subi un accident à Manchester. L'avion anglais était un Viscount 701 et les deux genres de Viscount employés par Air-Canada sont du type 724 et du type 757.

Pour ce qui est de l'accident survenu à Manchester, d'après les renseignements que nous possédons, l'enquête a révélé qu'il a été causé par un défaut du mécanisme qui actionne la charnière de l'aileron.

Quand un appareil est employé par plusieurs compagnies, chaque fois qu'un renseignement de ce genre est disponible, il est communiqué immédiatement à tous ceux qui se servent du même appareil.

En conséquence, nous avons fait examiner le mécanisme qui actionne la charnière des ailerons de tous nos Viscount. Tous ces mécanismes ont été trouvés en parfait état. Mais, pour plus de sûreté, il fut décidé deux jours après de remplacer certains boulons de ce mécanisme dans les Viscount les plus anciens. Ce remplacement a été commencé avant-hier soir avec le résultat que 12 appareils revisés ont repris leur service régulier hier matin. Sur une flotte de 24 Viscount, 16 étaient en activité ce matin et nous comptons que vendredi matin le remplacement des boulons en question sera complètement terminé.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous dites qu'on emploie un type d'appareil différent du type employé en Angleterre. Mais le mécanisme qui actionne la charnière des ailerons est-il différent?

M. MCGREGOR: Il y a quelques petites différences entre les deux, mais la ressemblance est si grande que nous avons cru nécessaire de prendre la précaution dont je viens de vous parler.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Et vous avez trouvé que ces mécanismes étaient en bon état?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAHN: Pour le service de l'Atlantique-Nord, avez-vous l'intention d'employer les gros appareils que vous avez commandés ou avez-vous l'intention d'établir des envolées directes entre certaines villes de l'Ouest, même Vancouver, et l'Angleterre, avec un arrêt à Montréal?

M. MCGREGOR: Nous avons étudié avec soin, monsieur Hahn, la possibilité de faire partir des envolées transatlantiques de certaines villes du Canada. Comme vous le savez probablement, trois envolées par semaine partent de Toronto et le terminus occidental de notre service transatlantique sera reculé plus loin vers l'Ouest aussitôt que le volume du trafic-voyageur le permettra.

M. HAHN: Y a-t-il un potentiel considérable pour ces envolées transatlantiques dans la région de la côte du Pacifique et dans la région des Prairies?

M. MCGREGOR: Le potentiel est assez bon, mais pas autant que dans les deux principales villes de l'Est.

M. HAHN: A la page 7 vous mentionnez l'accident tragique qui est survenu en Colombie-Britannique. Aimerez-vous à ajouter quelque chose aux commentaires qui ont été faits jusqu'ici à ce sujet?

M. McGregor: Oui. Malheureusement, la situation n'a pas changé depuis la publication du rapport. Comme le rapport l'indique, on ne peut que faire des conjectures à l'heure actuelle sur la cause de l'accident. La discussion de ce fâcheux accident est certainement pénible pour les familles des victimes. Ce qu'on sait au sujet de cette envolée, c'est que, avant sa disparition, on n'avait rien trouvé d'alarmant dans cet avion. Une chose remarquable, c'est qu'un examen attentif du journal de bord ne révèle aucune inquiétude de la part de l'équipage.

Une autre chose à prendre en considération, c'est qu'il n'y avait aucun moyen de se mettre en communication avec l'avion. Comme vous le savez, nous avons entrepris des recherches très minutieuses, qui ont été rendues très difficiles par la température. Une chute de neige considérable dans la région a coïncidé presque exactement avec l'accident et a contribué à diminuer les chances de trouver les débris de l'appareil. Le terrain est très accidenté dans cette région et il me paraît extrêmement improbable que les membres de l'équipage aient pu survivre au contact de l'appareil avec le sol. Un avion qui tombe sur pareil terrain doit presque nécessairement se briser en mille miettes. Nous devons donc rester dans une incertitude complète quant à la cause de l'accident et nous n'avons aucune espérance de découvrir cette cause à moins de trouver les débris de l'appareil.

M. HAHN: Comme vous le dites, le terrain est très accidenté dans cette région. Ne trouvez-vous pas qu'il serait désirable d'ériger dans cette région montagneuse un plus grand nombre de stations de communication afin de pouvoir suivre partout le parcours d'un avion, et non pas seulement, comme aujourd'hui, dans deux ou trois régions seulement. Il est si difficile de trouver des avions perdus dans cette région.

M. MCGREGOR: Je dois vous faire remarquer, monsieur Hahn, que, déjà à l'heure actuelle, un avion est constamment en communication par radio avec des stations terrestres. En conséquence, je ne crois pas que l'augmentation du nombre des stations terrestres améliorerait la situation dont vous parlez. Dans le cas qui nous occupe, l'avion était en communication avec une station terrestre de Vancouver et avec un autre de nos avions. Je ne vois pas comment un nombre plus considérable de stations terrestres aurait pu être utile.

M. HAHN: Chaque fois qu'il survient un accident de ce genre, chacun y va de son avis. On propose, par exemple, que les avions soient peints d'une couleur particulière ou qu'on emploie des signaux lumineux automatiques. En vue de renseigner le public, aimeriez-vous à faire des commentaires à ce sujet?

M. MCGREGOR: Oui. Comme vous pouvez le supposer, la compagnie a été inondée de propositions. Les unes étaient fondées sur de bonnes notions techniques; mais, comme il arrive toujours en pareil cas, il y en avait qui n'avaient aucune base scientifique. Toutes ces propositions ont été examinées avec soin. La direction d'Air-Canada ne cesse de se préoccuper de ce problème. Mais, franchement, nous ne savons quel moyen prendre pour trouver un avion qui tombe sur un terrain où il se brise fatalement en mille miettes. Quand un avion tombe sur un terrain où ce danger n'existe pas, il n'y a presque pas de difficulté à le trouver.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Monsieur McGregor, j'ai depuis longtemps l'impression que la société Air-Canada occupe un des rangs les plus élevés parmi les lignes aériennes du monde pour ce qui est de la sécurité. Pourriez-vous nous donner des chiffres à ce sujet?

M. MCGREGOR: Oui. Le tableau des accidents mortels est établi d'après le nombre d'accidents par million de milles-voyageurs. Je vous suis très reconnaissant de la remarque que vous venez de faire et je suis en mesure de confirmer l'affirmation que vous avez faite que la société Air-Canada occupe un rang très élevé en fait de sécurité. D'autre part, il y a des compagnies de navigation aérienne (et l'une d'entre elles, la *Colonial Airlines*, n'est plus en activité) qui ont fonctionné pendant une vingtaine d'années sans enregistrer un seul accident mortel. Nous ne sommes donc pas tout à fait à la tête de la liste. Mais je puis vous assurer que, si on prend en considération le volume de notre trafic, nous occupons un rang très satisfaisant.

M. KNIGHT: Monsieur McGregor, pour en revenir à cet avion perdu, il y a une chose que j'aimerais bien savoir. Dans le cas d'une perte de ce genre et des recherches qu'on fait à la suite, à qui revient, en dernière analyse, la responsabilité de faire ces recherches et, par conséquent, d'en payer le prix? Quel est votre degré de responsabilité en tant que propriétaire de l'avion perdu? La responsabilité est-elle répartie entre plusieurs intéressés? En ce cas, quelle est votre part de responsabilité ou quelle est la part de responsabilité que vous assumez?

M. MCGREGOR: Monsieur Knight, dans l'éventualité de la perte d'un avion au Canada, il y a une division du C.A.R.C. qui est chargée de faire les recherches. La Division des recherches et du sauvetage du C.A.R.C. s'est mise à l'œuvre dès qu'elle eut appris la perte de notre avion et elle a continué ses recherches pendant plusieurs semaines. Mais nous ne nous sommes pas contentés de cela. Conscients du fait que notre connaissance de la route suivie par l'avion en question serait utile, nous avons nous-mêmes fait des recherches avec nos appa-

reils et nos pilotes. Toutefois, on peut affirmer, je crois, avec certitude que la responsabilité des recherches appartient à la Division des recherches et du sauvetage du Corps d'aviation royal canadien.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Avez-vous un personnel spécialisé pour découvrir la cause des accidents?

M. MCGREGOR: Oui.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Et ce personnel a appris les méthodes modernes qu'on emploie en pareil cas?

M. MCGREGOR: Certainement. Ces experts découvrent une quantité étonnante de renseignements dans un appareil démolé qui est pour les profanes un simple tas de débris.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Quel est l'effet immédiat d'un accident de ce genre sur le trafic aérien?

M. MCGREGOR: Voilà une question à laquelle il est plutôt difficile de répondre, car l'attitude du public a changé considérablement avec les années. Autrefois un accident qui arrivait n'importe où et à n'importe quelle société de navigation aérienne avait un effet défavorable sur le trafic; mais, en ces dernières années, il semble que ce mauvais effet ait disparu presque complètement.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais les accidents ont quand même un certain effet sur le trafic.

M. MCGREGOR: Oui.

M. BYRNE: Monsieur McGregor, je crois qu'on a dit l'année dernière au Comité des recherches qu'on pouvait mettre à bord des avions un appareil qui, en cas de collision, se détache de l'avion, tombe sur le sol et émet des signaux de radio ou de radar. Avez-vous fait une étude de cet instrument?

M. MCGREGOR: Oui, nous avons étudié la chose très sérieusement.

Il y a deux ou trois choses que je désire vous faire remarquer au sujet de cet appareil. Dans certaines circonstances il peut être de quelque utilité. Mais on croit que la plupart du temps il ne serait pas très utile.

Pour qu'un appareil transmetteur puisse signaler dans un rayon appréciable, il faut qu'il soit muni d'une antenne. Or, tout appareil qui tomberait sur le sol avec un avion dans une région montagneuse serait probablement mis en pièces et il est très probable que le dispositif automatique destiné à ériger son antenne ne fonctionnerait pas. En conséquence, bien qu'un tel appareil puisse être utile dans certains genres d'accidents, il est probable qu'il serait la plupart du temps inutile.

M. HAHN: Monsieur McGregor, pour en revenir à l'accident, je désire vous donner l'assurance que les membres du Comité apprécient hautement le travail accompli par le personnel d'Air-Canada et par la Division des recherches et du sauvetage du C.A.R.C., car ils sont bien au courant des efforts qui ont été déployés en vue de trouver l'avion perdu. En tous cas, je puis parler en mon propre nom, en tant que membre de ce Comité. Mais, étant donné qu'il s'est fait tant de propositions au sujet de la couleur des avions, il serait peut-être à propos que vous nous disiez pourquoi on n'emploie pas d'autre couleur que la couleur aluminium sur le fuselage des avions?

M. MCGREGOR: Monsieur Hahn, cette question a été étudiée avec grand soin. On a fait des expériences avec des peintures de diverses couleurs et avec

des peintures fluorescentes et même radioactives. L'effet de telle ou telle couleur dépend beaucoup du fond de scène où se trouve l'avion ou les débris de l'avion. Nous croyons, en général, que le duraluminium, particulièrement s'il peut refléter la lumière du soleil, ce qu'il fait beaucoup mieux quand il n'est pas peinturé, est la matière qu'on peut apercevoir le plus facilement du haut des airs. Évidemment, cela n'est pas vrai quand le ciel est couvert ou que l'avion repose sur un fond de neige.

M. HAHN: Il y a un autre point que vous n'avez pas encore touché et que je n'ai pas mentionné plus tôt, croyant que vous l'aborderiez. Il s'agit d'un argument qu'on a invoqué contre l'emploi des couleurs. Je ne dis pas que cet argument a été invoqué par des techniciens. C'est peut-être pour cela que vous n'en avez pas parlé. L'argument est celui-ci. Comme l'avion transporte du combustible, on dit que la conductibilité de certaines couleurs pourrait avoir un mauvais effet sur l'appareil. On dit que, si on employait certaines couleurs sur le fuselage, il pénétrerait trop de chaleur à l'intérieur de l'avion. Je crois qu'il serait utile d'avoir des éclaircissements à ce sujet.

M. MCGREGOR: Certainement. Le seul endroit où on a employé de la couleur sur les avions commerciaux est la moitié supérieure du fuselage et on a employé la couleur blanche justement pour la raison que vous avez mentionnée, c'est-à-dire le confort des voyageurs, et non pour une raison qui toucherait au transport du combustible. Toutefois, certaines parties de l'avion pourraient être peinturées de couleurs plus pâles ou plus foncées, ce qui ne nuirait en rien au confort des voyageurs, et ces couleurs resteraient sur les débris après une chute.

M. FULTON: Pendant que nous en sommes sur ce sujet, j'ai à poser une question qu'on m'a demandé de poser au sujet de l'utilisation possible de l'aéroport de Princeton en cas d'urgence. Cette question a-t-elle été soulevée précédemment?

M. MCGREGOR: Non, monsieur Fulton. On n'en a pas encore parlé. Dans des conditions normales de température et même dans des conditions au-dessous de la normale, je crois que l'aéroport de Princeton peut fournir, en cas d'urgence, une piste d'atterrissage satisfaisante; mais je ne crois pas qu'il pourrait fournir une bonne piste de décollage, surtout si l'avion est chargé. M. Seagrim pourrait peut-être vous donner de plus amples renseignements à ce sujet.

M. SEAGRIM: Les explications données par M. McGregor sont exactes. L'aéroport de Princeton serait bon pour un atterrissage forcé, dans des conditions atmosphériques à peu près normales, pour tous les genres d'avions que nous avons aujourd'hui; mais il ne peut fournir une piste de décollage satisfaisante pour un avion pleinement chargé.

M. FULTON: Il faut donc compter sur cet aéroport pour l'atterrissage plutôt que pour le décollage. La piste d'atterrissage pourrait-elle être utilisée par un Constellation la nuit? L'aéroport a-t-il des feux de nuit?

M. SEAGRIM: Il est muni de feux de nuit, mais la piste est médiocre. Cependant, en cas d'urgence, on pourrait s'en servir.

M. FULTON: Ainsi donc un pilote n'hésiterait pas à utiliser la piste de Princeton, par crainte de ne pouvoir atterrir en sûreté, dans un cas où il se trouverait dans l'obligation d'atterrir. Est-ce que cela résume bien la situation?

M. SEAGRIM: Oui, c'est bien cela.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur McGregor, quand on transporte des passagers sur ces avions, sont-ils assurés? Sont-ils assurés automatiquement en raison de l'achat de leur billet ou doivent-ils s'assurer eux-mêmes?

M. MCGREGOR: Ils ne sont pas assurés automatiquement. Ils peuvent s'assurer à l'aéroport. Tous les aéroports de quelque importance ont des comptoirs pour les compagnies d'assurance. On peut aussi s'assurer au comptoir des billets des compagnies de navigation aérienne et il y a aussi des machines automatiques à cette fin.

M. HAHN: Si j'ai bien compris, à part les personnes qui s'assurent au moyen de la machine automatique, une personne n'est pas assurée par le seul fait qu'elle monte à bord d'un avion, si sa police d'assurance ne comprend pas le risque de la navigation aérienne.

M. MCGREGOR: Dans le cas de l'envolée 810 du 8 décembre il y avait beaucoup d'assurés. Je ne puis vous dire si c'était de l'assurance achetée d'un distributeur automatique où si c'était de l'assurance ordinaire.

M. HAHN: Pourriez-vous nous donner une estimation approximative de ce que cet accident a coûté à Air-Canada?

M. MCGREGOR: Étant donné que le cas n'est pas encore réglé, je crois, monsieur Hahn, qu'il serait contraire aux intérêts des familles des victimes et aux intérêts de la compagnie de hasarder une opinion à ce sujet. Pour ce qui est de notre compagnie, notre assurance est de \$1,000,000, montant garanti par notre police d'assurance générale. Cela signifie que la responsabilité de la compagnie ne peut dépasser ce montant.

M. HAHN: Votre police, cependant, comprend une certaine forme de protection des passagers, n'est-ce-pas?

M. MCGREGOR: Non, elle ne comprend que les réclamations que l'on peut faire contre la compagnie et la perte de l'appareil.

M. HAHN: Mais elle n'assure pas de protection pour la vie des voyageurs?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT suppléant: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet des pages 6 et 7?

Ces pages sont approuvées.

Page 8.

M. KNIGHT: Nous en sommes à la page 8, n'est-ce-pas? Je lis avec plaisir au haut de cette page que, "pour s'acquitter de sa responsabilité de procurer un service véritablement national, Air-Canada a desservi plusieurs routes sur lesquelles le trafic-voyageurs n'est pas rémunérateur". Je voudrais souligner cette déclaration, particulièrement les derniers mots. Ya-t-il plusieurs de ces routes? Où sont-elles? Quelle en est la nature?

M. MCGREGOR: Les routes qui tombent dans cette catégorie, monsieur Knight, sont les routes qui desservent de très petites villes, parfois plusieurs sur le même parcours, entre deux villes importantes.

M. KNIGHT: Très bien. Je vous remercie.

M. MCGREGOR: On peut classer dans cette catégorie,—et je ne dis pas cela pour diminuer leur importance,—des villes comme Brandon, Swift-Current, Medicine-Hat, Yorkton, où il y a un service quotidien dans les deux directions

avec une moyenne de deux et demi ou trois passagers par jour partant de ces localités. A mon avis, si on calcule l'exploitation d'une ligne principale sur une base rémunératrice, il est impossible de faire arrêter des avions modernes ou même des appareils un peu démodés pour si peu de voyageurs, quand en même temps, le trafic-marchandises à ces endroits est aussi très peu considérable.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pendant que nous en sommes à la page 8, pourrait-on nous dire si Air-Canada a consenti à un changement de route ou, du moins, à l'addition de la route du *Canadian Pacific Air Lines* à destination de Lisbonne? La compagnie Air-Canada a-t-elle été consultée à ce sujet?

M. MCGREGOR: La Commission des transports aériens a avisé Air-Canada de la date où la demande de la *Canadian Pacific Air Lines* serait prise en considération et Air-Canada n'a pas jugé à propos d'intervenir.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous nous dire, monsieur McGregor, si vous n'avez été avisé que par la circulaire de la Commission des transports aériens ou si vous avez eu des conversations ou de la correspondance à ce sujet auparavant?

M. MCGREGOR: Je ne pourrais vous donner avec certitude, monsieur Hamilton, la suite des événements. Mais je puis vous dire que nous avons appris l'intention du *Canadian Pacific Air Lines* assez tôt pour intervenir, si nous l'avions voulu.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais vous ne vous souvenez pas des dates, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Je crois que je pourrais les trouver, si vous y tenez.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'aimerais bien que vous les trouviez et que vous me disiez si Air-Canada a exprimé d'avance son consentement à l'établissement de ce service entre l'Amérique et Lisbonne avant que la *Canadian Pacific Air Lines* fasse sa demande. Possédez-vous ce renseignement?

M. MCGREGOR: Je ne le pense pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous faire les recherches voulues pour trouver ce renseignement?

M. MCGREGOR: Je ne pourrais pas vous dire quelles étaient les intentions de la *Canadian Pacific Air Lines* à ce sujet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Évidemment. Mais je voudrais connaître seulement la suite chronologique des événements.

M. MCGREGOR: Nous allons faire ces recherches.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voici ce que je veux savoir. Avez-vous eu de la correspondance ou une entente avec la *Canadian Pacific Air Lines* avant de recevoir la circulaire de la Commission des transports aériens.

M. MCGREGOR: Je puis vous répondre sur l'un de ces points. Il n'y a pas eu de correspondance.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez pu cependant avoir des conversations avec la *Canadian Pacific Air Lines*?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. Pourriez-vous nous dire maintenant quel effet aura ce changement sur votre potentiel de trafic transatlantique?

M. MCGREGOR: Quand nous avons étudié l'opportunité d'intervenir, au sujet de cette demande, auprès de la Commission des transports aériens, nous avons calculé le potentiel de trafic de ce parcours et nous avons jugé qu'il ne serait pas très considérable pour Air Canada. Ce qui a influencé aussi notre décision, c'est que la *Canadian Pacific Air Lines* déclarait que le but de l'établissement de cette ligne était surtout le transport de leur trafic du Mexique en Europe, qui, sans cela, doit passer par Toronto.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La *Canadian Pacific Air Lines* est-elle obligée, en vertu de sa charte, de transporter à Lisbonne par les mêmes avions son trafic de l'Amérique du Sud?

M. MCGREGOR: Non, mais elle a déclaré que c'était son intention.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Lui est-il possible d'ajouter des envolées, si elle le désire, en prenant Toronto ou Montréal pour points de départ?

M. MCGREGOR: Pour autant que je sache, le permis n'a pas encore été accordé, mais je suis sûr qu'il le sera. Quoi qu'il en soit, je suis bien sûr que le permis ne fixera pas de restrictions quant à la composition du trafic.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. Ainsi donc, bien que vous comptiez que la chose n'arrivera pas, la C.P.A. pourra, si elle le veut, prendre des passagers à Toronto ou à Montréal?

M. MCGREGOR: Je ne prévois aucune restriction.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Étant donné que vous jugiez logique la demande de la C.P.A. de transporter directement à Lisbonne ses passagers de l'Amérique du Sud, croyez-vous que le permis restreindra ses pouvoirs au sujet de ce qu'elle pourra faire au Canada aux deux autres points que j'ai mentionnés?

M. MCGREGOR: Je crois que vous m'avez mal compris, monsieur Hamilton. Je n'ai pas dit que je croyais logique la demande de la C.P.A.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Eh bien! qu'est-ce que vous avez dit?

M. MCGREGOR: J'ai dit que la C.P.A. a déclaré que son intention était surtout de régler son problème de transport entre le Mexique et l'Europe méridionale.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que c'est pour cette raison que vous n'avez pas fait d'opposition à sa demande?

M. MCGREGOR: Non. La raison pour laquelle nous n'avons pas fait d'opposition, c'est que, d'après nos dossiers, le volume de notre trafic entre le Canada et le sud de l'Europe n'était pas assez important pour que nous nous opposions à la demande de la C.P.A.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si un voyageur veut voler de Montréal à Londres, y a-t-il une différence entre le prix qu'il paiera pour y aller directement et celui qu'il paiera pour y aller en passant par Lisbonne?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourrait-il passer par Lisbonne pour le prix que vous lui demanderiez pour le transporter directement à Londres?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle serait la différence?

M. MCGREGOR: J'hésite un peu à vous donner cette différence de mémoire. Il en coûterait environ vingt-cinq ou trente dollars de plus en raison de la distance supplémentaire parcourue.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce qu'il y aurait ainsi une différence pour n'importe quelle destination en Europe?

M. MCGREGOR: Oui. Il y aurait une différence pour tous les endroits plus éloignés que Lisbonne.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quoi qu'il en soit, vous avez cru qu'il n'y avait pas lieu de vous alarmer au point de vue de votre service européen.

M. MCGREGOR: C'est bien cela.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A propos du trafic entre Toronto et Montréal, quelle est la perte que vous envisagez par le fait qu'il y a maintenant à l'intérieur du pays un port d'embarcation pour le service européen? Avez-vous calculé la perte que vous allez enregistrer à ces deux endroits?

M. MCGREGOR: Je dois d'abord vous faire remarquer, monsieur Hamilton, que nous avons organisé des envolées transatlantiques à partir de Toronto depuis plus de deux ans.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous l'avez fait et aucune autre compagnie ne l'a fait.

M. MCGREGOR: C'est vrai et, en raison du petit nombre de passagers canadiens qui emploient ce service, nous avons jugé que la perte de trafic que nous ferions à Toronto et à Montréal ne serait pas considérable.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous voulez parler des passagers qui partiraient de ces deux endroits pour aller dans des endroits de l'Europe autres que le Royaume-Uni?

M. MCGREGOR: Oui. Il y a un grand nombre de voyageurs qui vont en Europe dans des pays autres que le Royaume-Uni. Il y a la France, la Belgique, les pays scandinaves et plusieurs autres.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. L'établissement de cette nouvelle ligne ne causera donc pas une grande perte à Air-Canada sur cette route que j'appellerai la route domestique entre Toronto et Montréal.

M. MCGREGOR: C'est ce que nous croyons.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En se fondant sur le même principe, y aurait-il des inconvénients à ce que les avions de la *Canadian Pacific Air Lines* arrêtent à Edmonton, par exemple, dans leurs envolées à Amsterdam?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il y aurait inconvénient?

M. MCGREGOR: Oui, du point de vue d'Air-Canada.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle différence y aurait-il entre le trafic domestique que vous pourriez perdre entre Toronto et Montréal dans les envolées à destination de l'Europe, perte que vous jugez insignifiante, et ce que vous pourriez perdre entre Edmonton et Vancouver dans les envolées à destination d'Amsterdam?

M. MCGREGOR: Nous perdriions environ 1,700 milles de transport.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous craindriez de perdre tous les passagers qui font aujourd'hui le voyage entre Edmonton et un port de l'Est pour voler vers l'Europe. Est-ce là ce que vous voulez dire?

M. MCGREGOR: Nous ne les perdrons peut-être pas tous, mais nous en perdrons une bonne partie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et ce que vous calculez, ce n'est pas tant le volume du trafic que le nombre de milles-voyageurs.

M. MCGREGOR: Nous tenons compte des deux, monsieur Hamilton.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous nous donner, en dollars et en cents, le montant de cette perte pour une année, d'après les calculs de vos experts? Ils doivent avoir étudié la situation d'Edmonton. Quel serait le montant de la perte, si Edmonton était ajouté à ce service à destination de l'Europe en plus de Toronto et de Montréal?

M. MCGREGOR: Nous avons évalué le volume du trafic que la *Canadian Pacific Air Lines* prendrait à Toronto et, si mes souvenirs sont exacts, ce volume était d'environ trente passagers par mois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est-à-dire que vous perdriez trente voyages par mois, aller et retour, entre Toronto et Montréal.

M. MCGREGOR: Oui, en supposant que tous ces voyageurs font le voyage de retour. Le prix du voyage simple entre Toronto et Montréal étant d'environ \$25, nous avons calculé que le total de la perte serait négligeable.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le voyage aller et retour vous rapporterait environ \$1,500?

M. MCGREGOR: C'est cela. Le revenu total du trafic provenant d'Edmonton pourrait être, selon nous, d'environ \$288,000 par année.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voilà donc comment vous avez fait vos calculs. Vous avez pu nous donner le nombre de passagers que vous perdriez entre Toronto et Montréal, perte que j'évalue à \$18,000 par année, par opposition à la perte que vous enregistreriez sur le trafic entre Toronto et Edmonton, qui serait de \$288,000. Pourriez-vous nous dire maintenant d'où viendraient ces passagers que vous perdriez?

M. MCGREGOR: Il y en aurait d'abord d'Edmonton. Mais il y en aurait aussi de Calgary, de Lethbridge, très probablement de Saskatoon et de la vaste région au nord d'Edmonton. Plusieurs services aériens aboutissent à Edmonton.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que vous avez fait vos calculs en milles-passagers entre Edmonton et Montréal?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous ne les avez pas calculés en milles-passagers à compter de différents points depuis Vancouver?

M. MCGREGOR: Non. Nous avons fait nos calculs en milles-voyageurs jusqu'à Montréal.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce sont là des calculs basés sur le volume actuel du trafic?

M. MCGREGOR: Oui, et aussi sur le volume prévu.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Savez-vous si la *Canadian Pacific Air Lines* comptera pour cette nouvelle envolée sur son trafic provenant du Canada central ou de la côte du Pacifique?

M. MCGREGOR: Je ne le pense pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): D'où viendra donc ce trafic? Viendra-t-il des États-Unis?

M. MCGREGOR: Non, il viendra de la région de Vancouver ou de Victoria. Une certaine partie viendra des services de l'Asie, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande à destination de Vancouver.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous calculé combien cette perte estimative de \$288,000 représente de passagers?

M. MCGREGOR: Oui, nous pouvons vous donner ce chiffre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous pourriez me le donner? Je vous remercie. Je n'ai pas besoin que vous me le donniez aujourd'hui, mais il pourrait me servir plus tard.

M. MCGREGOR: Nous serons heureux de vous fournir ce chiffre.

M. KNIGHT: Au sujet de la page 8, monsieur McGregor, il y a une question que je voudrais vous poser. C'est à propos des nouveaux tarifs d'excursion et des tarifs modiques pour les immigrants que vous avez mis en vigueur. Ces tarifs modiques pour les immigrants ne sont pas, sans doute, les prix de passage réduits que vous demandez à chaque immigrant. Il s'agit plutôt, n'est-ce pas, de certains plans de transport subventionnés par le Gouvernement pour amener des groupes d'immigrants?

M. MCGREGOR: Non, pas dans ce cas, monsieur Knight. Le présent rapport a trait à une période antérieure à ces nouveaux plans de transport aériens subventionnés par le Gouvernement. Il s'agit des tarifs établis l'année dernière par les sociétés de transport qui font partie de l'IATA.

M. KNIGHT: En d'autres termes, ces tarifs s'appliquent aux immigrants qui ne font pas partie d'un groupe?

M. MCGREGOR: C'est cela.

M. KNIGHT: Vous venez de mentionner un nouveau plan de transport par avion, dont nous espérons beaucoup. Je crois que ce plan va être mis en vigueur bientôt. Quels sont vos projets à ce propos et dans quelles mesures Air-Canada est-il engagé dans ce plan?

M. MCGREGOR: Air-Canada a été chargé d'administrer ce transport aérien dans le Royaume-Uni, de répartir les passagers entre les différentes envolées, de les munir de billets de transport et de faire tous les arrangements nécessaires pour installer les immigrants à bord des avions. La société Air-Canada n'a pas nolisé d'avions pour ces voyages, mais elle réserve des places à cette fin dans ses envolées régulières.

M. KNIGHT: Et cela signifierait-il, comme je le suppose, que vos avions seront tout à fait remplis? Je veux dire que toutes les places disponibles seront employées à la réalisation du plan.

M. MCGREGOR: Je crois que c'est ce qui arrivera.

M. KNIGHT: Et vos avions seront complètement remplis?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FOLLWELL: On ne vous paie pas le prix régulier, n'est-ce pas? pour le transport des immigrants.

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si je vous ai bien compris, vous avez dit que vous n'avez pas soumissionné à l'égard de ces voyages?

M. MCGREGOR: Vous avez raison.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous songé à soumissionner?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien de places y a-t-il sur vos DC-4 ou sur vos North Star, qui sont simplement, je suppose, un modèle différent?

M. MCGREGOR: Nous n'employons pas de North Star pour nos envolées transatlantiques.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'en employez pas? Eh bien! quelle est la capacité de vos appareils les plus récents?

M. MCGREGOR: Dans la classe touriste, 62 places.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En conséquence, vous n'auriez pu soumissionner le transport de 75 ou 80 passagers sans changer complètement vos appareils.

M. MCGREGOR: Nous ne voulons pas remettre les North Star en service pour nos envolées transatlantiques, car le Super Constellation est un appareil très supérieur pour les envolées de longue distance. Je ne crois pas qu'il soit supérieur pour d'autres fins; mais, pour une envolée de longue distance, le Super Constellation, qui a une plus longue portée, est nettement supérieur.

M. HAMILTON (*York Ouest*): Vous reste-t-il des North Star dont vous ne vous servez pas?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il ne vous en reste pas?

M. MCGREGOR: Aucun.

M. KNIGHT: Au cours de cette période de transport en commun, qui prendra, je suppose, tout l'été, quelle sera votre proportion de places non employées? Je ne sais si cette expression "places inemployées" est le terme technique dont vous vous servez.

M. MCGREGOR: Notre coefficient de chargement varie selon la direction des envolées et selon les mois. Au commencement de l'été il y a une poussée massive vers l'Europe et, à la fin de l'été, c'est le contraire qui se produit. Quoi qu'il en soit, si nous prenons le mois de juillet comme une indication passablement juste de notre trafic, on peut dire que le coefficient de chargement d'Air-Canada en direction de l'ouest est de 87.3 p. 100, ce qui veut dire qu'il y a 12.7 p. 100 des places qui sont inoccupées. Dans la direction de l'ouest à l'est, le coefficient de chargement est de 78 p. 100, ce qui signifie que 22 p. 100 des places sont inoccupées.

M. KNIGHT: Le transport massif des immigrants sera donc pour vous une opération profitable, même à un tarif moins élevé que votre tarif régulier, car il servira à remplir vos places inoccupées.

M. MCGREGOR: Votre réflexion est tout à fait juste.

REPRISE DE LA SÉANCE

21 mars 1957,
3 h. 15 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. On me dit que M. McGregor est prêt à répondre à certaines questions qu'on lui a posées ce matin. Je l'invite donc à le faire.

M. MCGREGOR: Je vous remercie, monsieur le président. M. Hahn m'a posé une question au sujet des tarifs de transport au Canada en comparaison de ceux des États-Unis. Il a mentionné en particulier le montant demandé par une compagnie de transport des États-Unis pour le voyage entre New-York et Seattle par comparaison avec le prix du passage entre Ottawa et Vancouver sur un avion d'Air-Canada. Ce sont deux routes assez semblables pour la longueur. Le prix du passage, aller et retour, en première classe sur l'avion des États-Unis est de \$301.90, tandis que le prix du passage entre Ottawa et Vancouver est de \$312.45.

La deuxième question a été posée par M. Hamilton, de York-Ouest. Il a demandé une analyse estimative du nombre des passagers que nous pourrions perdre si la *Canadian Pacific Air Lines* établissait un arrêt à Edmonton dans son service Canada-Amsterdam. Nous n'avons pas tenu compte dans ce calcul des passagers que la société Air-Canada pourrait transporter plus loin que le Royaume-Uni. La perte possible pour le service entre la région d'Edmonton et le Royaume-Uni se répartirait comme il suit: d'Edmonton, 747; de Calgary, 624; de Lethbridge, 60. Cela fait un total de 1,431 passagers, ce qui constitue un revenu de \$515,000. Sur une base de 40 p. 100, la part de la *Canadian Pacific Air Lines* serait de \$205,000 et le revenu qu'elle obtiendrait du trafic provenant de Victoria, de Seattle et de Vancouver pourrait être de \$83,000. Ces deux montants produiraient le total de \$288,000 que j'ai mentionné ce matin.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A ce propos, monsieur McGregor, vous m'avez dit ce matin, en réponse à ma question au sujet du service de la C.P.A. à destination de Lisbonne, que, compte tenu de la concurrence, cela ne vous fera pas beaucoup de tort en raison de la dispersion du trafic européen à cet endroit. Est-ce que la C.P.A. a en Europe un autre point de dispersion pour son service en provenance de Vancouver?

M. MCGREGOR: Je le crois. A mon avis, il n'est pas intéressant pour les passagers qui font un voyage aérien de revenir sur leur route. La plupart des voyageurs de la C.P.A. ont le Royaume-Uni pour destination. Pour se rendre au Royaume-Uni au moyen de la C.P.A., les voyageurs doivent se rendre à Amsterdam et faire ensuite route en arrière. Je crois qu'il en sera ainsi pour les voyageurs qui descendront à Lisbonne, bien qu'à un degré moindre, car de Lisbonne ils devront voler vers le nord et un peu vers l'ouest pour se rendre à Paris ou au Royaume-Uni. Le service projeté de la C.P.A. transportera surtout les voyageurs qui ont comme destination le sud de l'Europe.

De plus, comme je l'ai dit ce matin, nous avons eu l'impression que la C.P.A. se proposait d'employer la plus grande partie de la capacité de transport de la ligne projetée pour les voyageurs du Mexique qui veulent se rendre directement dans le sud de l'Europe.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Estimez-vous que vous perdrez une proportion de 40 p. 100 de votre trafic Toronto-Montréal en raison de l'établissement de

la ligne de la C.P.A. à destination de Lisbonne, comme vous estimez à 40 p. 100 la proportion des passagers de l'Ouest que la C.P.A. transporte dans ses avions à destination d'Amsterdam? Avez-vous fait ce calcul?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas qu'il en sera ainsi; car en descendant à Lisbonne, l'inconvénient de la distance est plus considérable qu'en descendant à Amsterdam.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans quelle mesure l'inconvénient est-il plus considérable? Parlez-vous au point de vue financier ou au point de vue de la commodité du voyage?

M. MCGREGOR: J'ai en vue les deux facteurs. La distance est plus grande et, par conséquent, le prix du voyage est plus élevé. De plus, en raison du volume du trafic, la fréquence des envolées entre Amsterdam et le Royaume-Uni est beaucoup plus considérable qu'entre Lisbonne et le Royaume-Uni.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Tout bien considéré, vos calculs indiquent donc qu'un arrêt dans cette envolée de la T.C.A. vous enlève plus de clientèle que ne vous en enlèverait un arrêt à Toronto et à Montréal dans une envolée de la C.P.A. à Lisbonne.

M. MCGREGOR: Je crois vous avoir dit ce matin que la perte est plus considérable dans le cas des envolées qui partent d'Edmonton en raison de la longueur du parcours.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais vous conserveriez le trafic domestique à ces points intermédiaires. Avez-vous tenu compte de ce trafic domestique dans le calcul des pertes que vous pourriez faire à Calgary, à Lethbridge et aux autres endroits de cette région?

M. MCGREGOR: Non, car les voyageurs qui partent de ces endroits ne font que de courtes envolées.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Allons un peu plus loin. Y a-t-il une autre tranche considérable du trafic que vous perdriez si la *Canadian Pacific Air Lines* faisait un arrêt à Winnipeg dans ses envolées à destination de l'Europe? Est-ce que cet arrêt vous enlèverait une partie de cette forte clientèle?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous une idée de l'importance de cette perte?

M. MCGREGOR: Non. Je ne crois pas que nous ayons fait de calculs à ce sujet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'avez pas calculé les résultats que produirait un arrêt à cet endroit des avions qui font le service international de la C.P.A.?

M. MCGREGOR: Non. Mais plus nous venons vers l'est, plus l'effet d'un arrêt est considérable sur le volume de la clientèle domestique.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Évidemment.

M. FULTON: Avez-vous dit "la clientèle domestique"?

M. MCGREGOR: Oui, la "clientèle domestique" c'est-à-dire la clientèle qui monte à bord de l'avion à ses arrêts à destination de l'Est. Ainsi un arrêt des appareils d'un service transatlantique à Winnipeg prendrait là une part de la clientèle sur une base de concurrence.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce résultat, cependant, ne se produirait pas nécessairement si les deux compagnies possédaient un permis pour faire ce trajet. En ce cas, elles se partageraient la clientèle de la région.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il y a une autre chose que vous aimeriez peut-être à nous expliquer. Est-ce que le prix du passage Vancouver-Amsterdam est le même que le prix du passage Vancouver-Montréal-Amsterdam?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y a pas de différence entre les deux?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il y a cependant une grande différence en milles entre les deux parcours?

M. MCGREGOR: Je ne voudrais pas être injuste envers mon ami M. McConachie, mais j'ai l'impression que la différence entre les deux parcours est beaucoup moindre qu'on ne l'a dit.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous une idée de ce qu'est cette différence?

M. MCGREGOR: Je crois que cette différence varie. Il y a des envolées est-ouest de la C.P.A. qui suivent un itinéraire tellement au sud qu'elles passent par Goose-Bay. Dans ces cas le millage de la C.P.A. est presque aussi considérable que le nôtre. Quand, au contraire, leur itinéraire suit un parallèle de l'équateur, leur parcours est de 800 milles plus court que le nôtre. Quoi qu'il en soit, je crois que, pour fins de propagande, on dit que le parcours de la C.P.A. est de 1,000 milles plus court que le nôtre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et le prix du passage est-il le même? Est-ce que c'est la société Air-Canada qui désire que le prix du passage soit le même ou est-ce que c'est une autorité internationale qui a imposé cette égalité de tarif?

M. MCGREGOR: Le prix du passage est approuvé par l'Association internationale du transport aérien (IATA), qui a pour principe, autant que possible, d'établir des taux de transport identiques entre deux points, quel que soit l'itinéraire suivi.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Savez-vous si certains membres de l'IATA ont demandé la permission de se servir d'un tarif moins élevé?

M. MCGREGOR: Je ne pourrais vous le dire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous ne le savez pas?

M. FULTON: Pour ce qui est de la commodité du voyage, quelle est la différence de temps entre votre meilleure envolée Vancouver-Winnipeg-Royaume-Uni et la meilleure envolée de la C.P.A. à Amsterdam?

M. MCGREGOR: Je crois que nous prenons ordinairement une heure et demie ou deux heures de moins.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que nous sommes encore sur la même rubrique?

Le PRÉSIDENT: Oui, je crois que nous sommes encore à l'étude de la rubrique "Accroissement du service et du trafic".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. Auriez-vous, par hasard, une décomposition du nombre des voyageurs qui nous donnerait le total pour chacune des routes suivantes: Toronto-Montréal, Toronto-Ottawa et Toronto-Winnipeg?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous nous donner ces chiffres, s'il vous plaît?

M. MCGREGOR: Oui. Vous désirez le total pour la route Toronto-Montréal?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je voudrais aussi les chiffres pour les routes Toronto-Ottawa et Toronto-Winnipeg.

M. MCGREGOR: Pour quel mois?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je préférerais avoir ces chiffres sur une base annuelle.

M. MCGREGOR: Nous pourrions vous fournir ces chiffres dans quelques moments, monsieur Hamilton.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce que je désire, c'est le nombre total de voyageurs.

M. MCGREGOR: Dans les deux sens?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Non seulement le total des voyageurs qui partent des deux points extrêmes de ces routes, mais le total des voyageurs qui montent et descendent à n'importe quel point.

M. MCGREGOR: Sur toute l'étendue de ces routes?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. MCGREGOR: Je vous fournirai ces chiffres dans un moment.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et j'aimerais aussi que vous me fournissiez les mêmes chiffres pour les routes Toronto-New-York et Montréal-New-York.

M. MCGREGOR: Pour Air-Canada seulement?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui, pour Air-Canada seulement et, comme pour les autres routes dont je viens de parler, non seulement le total des voyageurs qui montent à l'une ou à l'autre extrémité de la route, mais le total des voyageurs qui montent ou descendent à n'importe quel point du parcours. Et, pendant que nous sommes encore sur ce sujet, je me demande, monsieur McGregor, si vous vous souvenez d'avoir discuté avec la C.P.A. la question de l'échange de routes et, dans le cas de l'affirmative, à quel moment cette discussion a eu lieu. Est-ce avant l'avis de la Commission des transports aériens ou après? Avez-vous eu le temps de chercher ce renseignement pendant l'heure du déjeuner?

M. MCGREGOR: Vous voulez parler de la demande relative à la route à destination de Lisbonne?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. MCGREGOR: Je n'y ai pas pensé pendant l'heure du déjeuner et je crois que le seul moyen que j'aurais de trouver ce renseignement serait de consulter mon bloc-notes de bureau.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien.

M. MCGREGOR: Mais, en réfléchissant à cette question, je crois me rappeler que la première fois que j'en ai entendu parler, c'est au cours d'une conversation avec M. McConachie au cours du voyage que celui-ci a fait dans l'Est pour comparaître devant la Commission des transports aériens en vue d'y présenter sa demande officielle.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Monsieur le président, puis-je poser une question à M. McGregor? Il y a un service aérien scandinave qui part des États-Unis et qui survole le pôle nord à destination de l'Europe. Les avions de ce circuit atterrissent à Winnipeg, mais il ne leur est pas permis d'y prendre des passagers. S'ils avaient la permission de le faire, quelle serait la perte qui en résulterait pour Air-Canada?

M. MCGREGOR: Nous n'avons pas fait de calcul à ce sujet, car ce serait une chose très difficile à déterminer. Je crois que le premier arrêt de ce service en Scandinavie est Copenhague. La difficulté consisterait à calculer combien de voyageurs qui ont pour destination le Royaume-Uni seraient disposés à s'y rendre en faisant une seconde envolée de Copenhague ou de Stockholm. La perte pourrait être considérable pour Air-Canada.

M. HAHN: Monsieur McGregor, vous m'avez donné les chiffres des envolées de première classe pour les routes New-York—Seattle et Vancouver—Ottawa. Pourriez-vous me fournir les chiffres pour le service touriste sur les mêmes routes?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas les chiffres pour le service touriste. L'organisation de ce service aux États-Unis est très différente du nôtre, mais je tâcherai de vous obtenir ces renseignements.

M. HAHN: Vous dites que l'organisation de ce service aux États-Unis est différente du nôtre. En quoi diffère-t-elle?

M. MCGREGOR: La différence de tarif entre le service touriste et le service de première classe est plus considérable aux États-Unis qu'au Canada.

M. HAHN: En ce cas, le total des passagers du service touriste serait plus considérable, et cela me suggère une autre question. Quelle proportion du trafic-voyageurs de la région de Vancouver aurait recours aux services américains pour voyager vers l'est? En raison de cet écart plus considérable entre le tarif touriste et le tarif de première classe aux États-Unis, avez-vous l'impression que les services partant de Seattle nous enlèvent une partie de la clientèle canadienne?

M. MCGREGOR: Avant que nos tarifs pour le service touriste et le service de première classe fussent à peu près les mêmes, nous perdions environ 15 ou 20 p. 100 du trafic-voyageurs transcontinental de la région de Vancouver. Ces voyageurs avaient recours aux services partant de Seattle. Nous ne savons pas si la différence dans le taux du change aura une répercussion sur le volume de notre trafic. Il se pourrait que le taux du change ait eu un certain effet; mais, quand la différence dans le taux du change n'avait pas encore atteint 4½ p. 100, cette différence ne nous faisait perdre qu'une faible proportion de notre trafic-voyageurs qui avait recours aux services aériens d'outre-frontière.

M. HAHN: Je songeais aussi au taux du change et cela se rapporte à la question que j'ai soulevée hier au sujet du National-Canadien. L'effet du change est relatif dans les deux cas. Mais le fait qui importe par-dessus tout, c'est que, si la différence de tarif entre notre service touriste et notre service de première classe est plus grande au Canada qu'aux États-Unis, cela doit être pour nous une cause de perte plus considérable. En effet, cette différence est appréciable

pour les voyageurs de Vancouver qui font le voyage Seattle—New-York et Ottawa, ce qui est possible, quoique le voyage le plus fréquent soit Ottawa—New-York. Les voyageurs de la classe t uriste peuvent trouver avantage à se rendre à Seattle par le chemin de fer Great Northern ou autrement et là, avec de la monnaie américaine qui a moins de valeur que la nôtre, prendre un billet d'avion pour New-York et poursuivre ensuite leur route jusqu'à Ottawa. Ils peuvent ensuite retourner à New-York et y reprendre l'avion pour le voyage de retour. Le voyage complet leur coûtera ainsi moins cher que s'ils le faisaient entièrement au Canada.

M. MCGREGOR: C'est possible, et il y a aussi un autre itinéraire qui nous fait directement concurrence et qui pourrait être plus rapide et plus commode que celui que vous avez mentionné. Ce serait de faire route par Chicago, de prendre là notre service canadien à destination de New-York pour se rendre ensuite à Ottawa. C'est une bien meilleure route.

M. HAHN: Du point de vue de l'administration d'Air-Canada, êtes-vous prêt à dire que la différence dans le taux du change nous est nuisible et nous fait perdre du trafic?

M. MCGREGOR: Je dois vous dire, monsieur Hahn, que le volume du trafic ne dépend pas seulement du taux du change. Il est conditionné par plusieurs autres facteurs. Je n'aimerais pas à exprimer une opinion sur ce point. Il est incontestable, cependant, que, du point de vue administratif, une différence moins grande dans le taux du change des deux pays aurait pour effet de nous conserver un volume de trafic plus considérable.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Songez-vous à établir des services entre les villes de l'Ouest du Canada et Chicago?

M. MCGREGOR: Il n'est pas question de faire des projets à cet égard, car il nous est impossible d'établir de tels services en raison des ententes bilatérales actuelles entre le Canada et les  tats-Unis. Nous avons toujours désiré l'établissement de tels services et nous en avons toujours fait la demande avant qu'on entreprenne les négociations qui ont abouti aux ententes bilatérales dont je viens de parler. Mais jusqu'ici les autorités des  tats-Unis se sont toujours fortement opposées à notre demande.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Est-ce que vous possédez des influences pour appuyer vos demandes?

M. MCGREGOR: Oui, mais elles ne sont pas assez puissantes. Si elles l'étaient, je crois que nous aurions eu plus de succès dans les négociations qui ont eu lieu. La permission de pénétrer dans les grands réservoirs de trafic des  tats-Unis ne s'obtient pas seulement en offrant aux compagnies de transport des  tats-Unis de pénétrer dans nos réservoirs de trafic, qui sont beaucoup moins considérables que ceux des  tats-Unis.

M. HAHN: Pour revenir à la région du Pacifique, du point de vue financier aussi bien que du point de vue du volume du trafic, la situation du transport ferroviaire n'est pas très satisfaisante. Est-ce que la société Air-Canada a essayé d'organiser des envolées directes à Los-Angeles et à San-Francisco, par exemple, en passant au-dessus de Seattle, qui est desservi aujourd'hui par la United Airlines?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas qu'on ait jamais fait la demande d'établir une route internationale entre Vancouver et San-Francisco. Nous avons cependant demandé plusieurs fois la permission d'organiser une route à desti-

nation de Seattle. Nous sommes particulièrement intéressés à l'établissement d'une route Vancouver-Seattle. Pour une raison qui n'est pas tout à fait commerciale, cette route est la première qui ait été exploitée par Air-Canada. C'est la seule route qu'elle a déjà exploitée et qu'elle n'exploite plus. Bien que ce soit là de l'histoire ancienne, cet abandon a encore un certain effet. Nous aimerions bien profiter du trafic dont vous parlez. Il existe certainement une communauté d'intérêt très forte des deux côtés de la frontière sur la côte occidentale de notre continent.

M. HAHN: Est-ce que vous gardez toujours ce projet en réserve en vue d'en demander plus tard la réalisation?

M. MCGREGOR: La direction de la compagnie espère vivement que les négociations reprendront à ce sujet avec les États-Unis dans un avenir prochain.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur la rubrique "Accroissement du service et du trafic"? Cette rubrique est-elle approuvée?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce le bon moment pour poser une question au sujet des prix de passage?

Le PRÉSIDENT: Oui, je crois que c'est le bon moment.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Une chose qui m'intrigue un peu, c'est la différence de tarif dans le trafic-voyageurs sur les routes où vous transportez le courrier. Prenez, par exemple, la route Toronto—Ottawa, sur laquelle les Viscount prennent environ une heure et cinq minutes et où le prix du passage est \$18.40. D'autre part, sur la route Winnipeg—Toronto, le Viscount prend trois heures et quinze et le prix du passage est \$77.65. Quelle est la raison de cette différence? Est-ce que le prix du passage dépend de la concurrence du transport ferroviaire dans la région? Est-ce là la raison de la différence?

M. MCGREGOR: Non, le prix ne dépend pas beaucoup du temps de l'envolée. Je crois que l'horaire de l'envolée Toronto—Winnipeg comporte un arrêt à la tête des Grands lacs, arrêt qu'on ne fait pas toujours.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez une envolée directe, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui, nous avons une envolée directe; mais, en hiver surtout, les appareils qui se dirigent vers l'ouest doivent souvent atterrir pour refaire le plein d'essence. Ainsi donc je ne crois pas qu'il soit tout à fait correct de comparer les prix de passage à la durée de l'envolée, surtout à la durée indiquée sur les horaires.

Le prix du passage est plutôt en rapport avec le parcours et nous avons un principe de base pour établir le prix du passage. Ce principe est le suivant: le taux par mille est inversement proportionnel à la distance. La raison pour cela, c'est que tout le travail que comporte la retenue et la délivrance des billets ainsi que l'embarquement des passagers est à peu près le même pour une envolée de 180 milles et pour une envolée de 1,500 milles. Ainsi donc, quand cette dépense plus ou moins fixe est répartie sur un plus grand nombre de milles, le taux par mille tend à décroître. Vous constaterez donc que le taux par mille sur les longues envolées est généralement moindre que pour les courtes envolées.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A moins que vous ne voliez à des vitesses tout à fait différentes. Ce serait alors le contraire. Ainsi le prix du passage entre Toronto et Ottawa est de \$18.40, ce qui ferait environ \$54 ou \$55 pour l'envolée Toronto—Winnipeg. Et pourtant le prix du passage entre Toronto et Winnipeg est de \$77.65.

M. MCGREGOR: Si je vous donnais les taux par mille, est-ce que cela répondrait à votre question.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Entre les deux points?

M. MCGREGOR: Nous vous fournirons ces taux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui, je crois que cela jetterait de la lumière sur la question. La raison pour laquelle je m'intéresse à cette question, c'est que nous sommes extrêmement désireux de relier l'Est et l'Ouest aussi étroitement que possible. S'il existe, dans le cas mentionné, une différence de tarif et s'il était avantageux de faire disparaître cette différence pour les envolées en direction de l'est, je crois que nous devrions être disposés à le faire sur notre ligne nationale.

M. MCGREGOR: Le taux par mille par passager entre Ottawa et Toronto est de 7.33c. et le taux par mille par passager entre Winnipeg et Toronto est de 7.82c.

M. HAHN: J'ai une question à poser au sujet de la rubrique suivante: "Immeubles et matériel". Est-ce que nous sommes prêts à aborder l'étude de cette rubrique?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Monsieur le président, j'ai une question à poser au sujet du fret aérien et des messageries aériennes. Vous dites dans votre rapport:

Le trafic du fret aérien et des messageries aériennes a continué de s'accroître d'une manière encourageante, bien que le volume soit demeuré considérablement au-dessous de la capacité de transport.

Quel pourcentage de votre capacité de transport vendez-vous?

M. MCGREGOR: Environ 34 p. 100.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): En d'autres termes, votre potentiel actuel va vous suffire pour longtemps.

M. MCGREGOR: Oui, mais je voudrais faire remarquer que ce pourcentage est un peu trompeur, car il est basé sur la capacité de transport dans les deux sens, tandis que, en réalité, le trafic se fait presque entièrement dans une seule direction sur nos lignes principales qui vont de l'est à l'ouest. Le trafic se fait presque entièrement dans la direction de l'ouest, excepté à l'époque où l'on expédie vers l'est des fleurs coupées de la côte du Pacifique.

La raison de cet état de choses, c'est qu'il n'y a encore sur la côte du Pacifique que très peu d'industries qui ont besoin des services du transport aérien en direction de l'est. Cette condition n'existe pas aux États-Unis, où il s'est développé sur la côte du Pacifique une industrie considérable de pièces d'avion ainsi que d'autres industries qui fournissent aux lignes aériennes un trafic considérable dans les deux sens.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Comment vos taux de fret se comparent-ils aux taux de transport des chemins de fer?

M. MCGREGOR: Les taux de transport des chemins de fer sont beaucoup moins élevés.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Pourriez-vous me donner le pourcentage du tarif ferroviaire par comparaison avec le tarif du transport aérien?

M. MCGREGOR: Je pourrais vous donner ce pourcentage.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Vous nous avez dit ce matin que la compagnie Air-Canada a transporté gratuitement plusieurs tonnes d'approvisionnements au cours de la crise hongroise. Cela a été un don pur et simple. Combien cela a-t-il coûté à Air-Canada? En d'autres termes, quel a été le montant de votre don?

M. MCGREGOR: Le don n'a peut-être pas été aussi généreux qu'il le paraît; car, ici encore, notre trafic transatlantique se fait presque entièrement dans la direction est-ouest, tandis que le transport des approvisionnements en question se faisait dans la direction ouest-est. On peut donc dire que nous avons transporté dans les deux directions tout le trafic payant que nous pouvions transporter. Nous pourrions vous fournir le montant exact du prix de transport de ces approvisionnements au tarif ordinaire.

M. HAHN: Pour en revenir au tarif de transport de troisième classe, vous nous avez dit que la formule employée aux États-Unis est quelque peu différente de la nôtre. En quoi diffère-t-elle? Est-elle plus compliquée?

M. MCGREGOR: Elle est un peu plus compliquée. Aux États-Unis il y a, pour le trafic de première classe, un escompte de 5 p. 100 seulement sur le voyage de retour.

M. HAHN: Mais je parle en ce moment du trafic de la classe touristique.

M. MCGREGOR: Il y a un certain rapport entre tous ces tarifs. Mais, dans le cas du trafic-voyageurs de la classe touristique aux États-Unis, il n'y a pas d'escompte pour le voyage de retour. Quand nous avons essayé d'appliquer le même principe en vue d'établir un régime de tarifs aussi semblable que possible à celui des États-Unis, nous avons constaté que nous accordions un escompte de 10 p. 100 pour le voyage de retour en première classe. Cela compliquait un peu la situation, car nous nous trouvions ainsi à perdre une bonne partie du passage de première classe sous forme d'escompte pour le voyage de retour. Nous nous sommes rendu compte que nous ne pouvions établir la même différence aux États-Unis entre la classe touristique et la première classe.

Le résultat, c'est que le pourcentage des réductions, au regard de nos voyages simples de première classe, est d'environ 20 p. 100, tandis qu'il est de 30 p. 100 aux États-Unis.

M. HAHN: Cette réduction n'est que pour le voyage simple. Pour le voyage de retour nous accordons un autre 10 p. 100, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Pas dans la classe touristique. C'est pour cela que j'admets volontiers que notre tarif touristique pour les voyages de retour ressemble trop à notre tarif de première classe. Cependant nous espérons que nous pourrions corriger bientôt cet état de choses.

M. HAHN: Pourriez-vous me donner une idée de la différence qu'il y a entre les deux services autrement que par cette réduction de 20 p. 100? N'y aurait-il pas moyen de se rapprocher davantage de la norme du dollar?

M. MCGREGOR: Je ne le pense pas.

M. HAHN: Je crois qu'il y aurait presque moyen de faire le calcul séance tenante.

M. MCGREGOR: Vous pourriez faire le calcul pour une envolée donnée.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Comment vous tirez-vous d'affaire dans le transport du courrier à l'heure actuelle en employant de plus en plus des appareils Viscount d'une capacité moins considérable?

M. MCGREGOR: Nous nous tirons d'affaire d'une façon très satisfaisante; car, sur nos principales routes transcontinentales, nous maintenons un service tout-usage cinq soirs par semaine, comme vous le savez. De plus, nos deux envolées de Super Constellation nous fournissent maintenant de l'espace en quantité. Et, sur les routes qui sont entièrement desservies par les Viscount, la fréquence des envolées a augmenté au point que la capacité de chargement, si elle n'est pas grande pour chaque appareil, est cependant suffisante dans l'ensemble pour répondre aux exigences du ministère des Postes.

Évidemment, quand nous aurons des appareils Vanguard, nous aurons une capacité de chargement à chaque envolée pour répondre à tous les besoins.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cette rubrique est approuvée?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): A l'heure actuelle, il n'est pas question, sans doute, de refuser le transport d'une certaine quantité de matière postale, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Je ne puis vous donner une réponse sans l'accompagner d'une explication. Au cours des quelques semaines qui précèdent Noël, il y a ordinairement une augmentation considérable dans le volume du courrier. Il arrive que, au départ de certains avions, on ne peut charger tout le courrier, mais l'excédent est transporté immédiatement dans l'envolée suivante.

La rubrique est approuvée.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que vous pourrez me procurer les chiffres que j'ai demandés?

M. MCGREGOR: Oui. J'ai pris note de votre demande.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant étudier la rubrique "Immeubles et matériel".

M. HAHN: Je me souviens d'avoir lu, il y a environ un mois, que les autorités municipales de Vancouver discutaient avec votre compagnie la possibilité de vendre leur aéroport à Air-Canada. Etes-vous en mesure de nous faire rapport à ce sujet et de nous dire où en sont les négociations?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas qu'il s'agissait d'Air-Canada dans cette affaire. Nous ne possédons pas d'aéroport et franchement nous ne voudrions pas en posséder.

M. HAHN: C'est vrai; mais, du point de vue d'Air-Canada, il est préférable que les aéroports appartiennent au ministère des Transports ou au ministère des Travaux publics du Canada, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que la chose importe beaucoup aux compagnies de transport aérien. Pour ma part, je crois que le ministère des Transports a toute la compétence voulue pour exploiter des aéroports. A quelques exceptions près, il est propriétaire de tous les aéroports du pays. Je crois, pour ma part, qu'il est mieux de continuer ainsi. En tant qu'exploitant d'une ligne de transport aérien, il m'importe peu à qui les installations appartiennent.

M. HAHN: Est-ce que l'aéroport international de Vancouver est bien outillé ou aimeriez-vous que ses installations soient remaniées pour recevoir les stratocroiseurs que vous aurez en 1958?

M. MCGREGOR: On nous assure qu'on fera les modifications nécessaires.

M. HAHN: Est-ce que les pistes sont assez solides? Vous n'avez aucune inquiétude à ce sujet?

M. MCGREGOR: On nous dit que, lorsque nous aurons ces avions, il n'y aura pas lieu de s'inquiéter.

M. HAHN: Nous en arrivons à un problème que j'ai déjà soulevé. On a discuté, il y a une couple d'années, l'opportunité de faire l'acquisition de l'aéroport de White-Rock comme station secondaire pour la région d'alentour, et l'année dernière, le ministère des Transports a virtuellement décidé d'en faire l'acquisition. Mais le projet a été abandonné. En vue des besoins qui se feront sentir en 1958, Air-Canada a-t-il des propositions à faire quant à l'emploi, sur une base permanente, de certains emplacements comme celui d'Abbotsford pour une station secondaire ou station d'urgence?

M. MCGREGOR: En tant que compagnie commerciale nous nous bornons à dire ce que nous considérons préférable à notre point de vue, sans trop examiner le problème du point de vue des autres intéressés. Nous avons dit que, par suite de l'expansion rapide du trafic commercial, considéré indépendamment du trafic-voyageurs, il est tout à fait souhaitable que les grands aéroports se limitent à une fin particulière. Je veux dire par là que les avions privés et les avions militaires devraient être séparés autant que possible des appareils de l'aviation civile.

M. HAHN: Ainsi vous croyez que l'aéroport international de Vancouver devrait être réservé à l'aviation commerciale et que les appareils de la C.A.R.C. et autres appareils légers ne devraient pas atterrir sur le même champ d'aviation que les appareils d'Air-Canada. Voilà ce que vous jugez désirable, n'est-ce-pas?

M. MCGREGOR: Oui, du point de vue de nos intérêts particuliers.

M. HAHN: Croyez-vous que nous ayons besoin de plus d'installations d'aéroport que nous en avons à l'heure actuelle? En supposant que l'aéroport international de Vancouver soit maintenu en activité et qu'on établisse à Abbotsford, par exemple, une station d'urgence, croyez-vous que, par suite de l'expansion considérable de la navigation aérienne, nos installations d'aéroport seront bientôt insuffisantes? Je songe plus particulièrement en ce moment au fait que nous avons si peu de sites propices à l'atterrissage sur les terres basses continentales de la côte du Pacifique.

M. MCGREGOR: Voilà une question à laquelle il est très difficile de répondre. La capacité d'un aéroport, quant à ses pistes et à ses rampes de chargement et autres installations, dépend beaucoup de la fréquence des envolées, et la fréquence des envolées n'augmentera peut-être pas beaucoup en raison de la mise en activité de ces gros avions qui transporteront deux ou trois fois autant de passagers que les appareils d'aujourd'hui. Il est très difficile de prédire que la capacité d'un aéroport sera insuffisante à l'avenir, même avec la grande augmentation que nous prévoyons dans le trafic aérien.

M. HAHN: A propos de ces gros avions que vous espérez avoir en 1958 et en raison de la distance requise entre deux champs d'aviation, croyez-vous que les aéroports secondaires devront être plus éloignés à l'avenir qu'ils ne le sont maintenant des aéroports principaux, comme l'aéroport international de Vancouver, afin de permettre aux avions de circuler plus librement? Faudra-t-il que les aéroports soient plus éloignés les uns des autres qu'ils ne le sont aujourd'hui?

M. MCGREGOR: Avec l'avènement des avions plus gros et plus rapides il faudra agrandir un peu, mais pas beaucoup, ce qu'on pourrait appeler la zone

de sécurité autour d'un aéroport. J'aimerais demander à M. Seagrim s'il a une idée de ce que doit être la distance suffisante entre les aéroports pour assurer la sécurité du vol.

M. HAHN: Quand les aéroports sont situés à proximité d'une grande ville, comme à Jersey-City, aux États-Unis, où un appareil s'est effondré récemment avec fracas, il doit être difficile parfois d'assurer cette zone de sécurité. Est-ce que le bruit produit par les gros strato-croiseurs est très ennuyeux pour la région qui avoisine l'aéroport? Le bruit de ces appareils est-il beaucoup plus ennuyeux que celui des avions ordinaires?

M. MCGREGOR: Si l'on n'avait pas recours à des mesures correctives, ces appareils seraient beaucoup plus bruyants. C'est le bruit qu'ils font entendre dans l'air qui est le plus ennuyeux. Tous les fabricants de ces gros réactés ainsi que les ingénieurs en avionnerie s'appliquent avec ardeur à la suppression du bruit. D'après les renseignements que nous possédons, ils ne réussissent pas très bien à diminuer le bruit sans nuire en même temps à la force de propulsion de l'appareil. Ils peuvent réduire le bruit et réduire en même temps la force de propulsion où ils peuvent conserver la force de propulsion sans réduire le bruit. C'est là un problème qu'ils auront à résoudre avant de mettre ces appareils en service. La solution sera probablement un compromis entre le bruit et la propulsion.

M. HAHN: M. Seagrim voudrait-il nous dire quelle est la distance désirable entre les aéroports?

M. SEAGRIM: J'estime qu'il doit y avoir une distance de 10 à 12 milles entre les gros aéroports affectés au service d'une ligne de transport aérien et les aéroports auxiliaires qui servent à l'atterrissage des petits avions et des avions qui n'ont pas d'itinéraire fixe.

M. HAHN: Quelle est la distance entre les aéroports à l'heure actuelle? Si j'ai bien compris, la distance que vous venez de donner est celle qu'il faudra établir entre les aéroports de l'avenir qui seront affectés au service des gros avions.

M. MCGREGOR: Il n'y a pas beaucoup d'endroits au Canada où les aéroports sont rapprochés les uns des autres. Il y a Montréal, où un aéroport industriel est très rapproché de Dorval. Il y a deux aéroports à Toronto, celui de Downsview et celui de Malton, et je crois que la distance entre ces aéroports est celle que vient de mentionner M. Seagrim.

M. SEAGRIM: Cela est exact.

M. HAHN: Quelle est la distance?

M. MCGREGOR: 10 ou 12 milles.

M. HAHN: Et cette distance sera suffisante à l'avenir?

M. SEAGRIM: Je le crois.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Au cours des prochaines années, il vous faudra dépenser beaucoup d'argent, des millions de dollars. Comment se fera le financement? Il semble que votre financement se fait comme celui de la compagnie de pipeline. Allez-vous vous procurer l'argent nécessaire au moyen d'une émission d'obligations ou par l'augmentation de votre capital-actions?

M. MCGREGOR: En raison des rapports qui existent entre les chemins de fer Nationaux du Canada et Air-Canada, c'est le National-Canadien qui voit

à notre financement, quand celui-ci a été approuvé et autorisé. Je ne sais si le National-Canadien effectuera ce financement par une émission d'obligations. Tout ce que je sais, c'est que nous payerons les frais d'intérêt que le National-Canadien sera obligé de payer pour l'obtention de ce capital.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Vous n'avez pas songé à augmenter votre capital?

M. MCGREGOR: Nous y avons songé, et la chose serait probablement souhaitable, mais notre capital engagé à l'heure actuelle dans l'acquisition de nouveaux appareils est remboursable à une date relativement rapprochée en raison du taux élevé de dépréciation qui s'applique aux appareils récents.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je constate que vous avez deux Super Constellation de plus et que vous en avez pris livraison en 1956. Le rapport du vérificateur au bas de la page 4, indique que ces appareils seront totalement dépréciés en 1961, c'est-à-dire dans l'espace de cinq ans. Est-ce là le terme ordinaire de la dépréciation pour ce genre d'appareils ou est-ce une dépréciation plus rapide?

M. MCGREGOR: C'est une dépréciation plus rapide. La chose est expliquée dans le rapport du vérificateur que vous aurez l'occasion d'étudier prochainement. C'est la première fois que, dans nos plans d'acquisition de matériel pour un terme assez long, on a fixé la dépréciation complète d'un appareil de type relativement moderne à une date déterminée. Nous avons reçu ces Super Constellation en 1954. D'après nos plans actuels, nous devons retirer du service toute notre flotte de Super Constellation en 1961. Si nous n'accélérons pas la dépréciation des appareils dont nous avons fait l'acquisition plus récemment, il arrivera que, quand nous retirerons du service notre flotte de Constellation, les appareils auront diverses valeurs comptables dans nos livres. Nous ne savons pas quel sera le prix de revente de ces avions. Nous avons donc jugé prudent d'accélérer la dépréciation de nos récentes acquisitions pour qu'ils aient la même valeur comptable que les avions dont nous avons pris livraison en 1954.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous prévoyez qu'il va se produire dans la constitution de votre flotte aérienne des changements beaucoup plus prononcés que ceux qui se sont produits au cours des dix ou quinze dernières années. En d'autres termes, vous avez employé jusqu'à leur complète dépréciation les appareils dont vous vous servez à l'heure actuelle. Ils sont tout à fait dépréciés, mais vous continuez de vous en servir. Je vois que vous en avez vendu un certain nombre au cours de l'année.

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y a rien dans vos plans qui indique que le type d'avion dont vous avez fait l'acquisition en 1956 sera employé après 1961. Avez-vous comparé votre méthode de calculer la dépréciation avec la méthode suivie par d'autres compagnies de transport aérien?

M. MCGREGOR: La plupart des lignes américaines appliquent un système de dépréciation beaucoup plus rapide. Toutes fondent leurs calculs sur le fait qu'elles prévoient l'emploi exclusif d'appareils turboréactés. Depuis l'établissement de notre compagnie, il ne s'est pas produit de changement important quant au genre de force motrice de nos appareils. Quand on décide de faire un changement à ce sujet, il est tout à fait désirable de procéder aussi rapidement que possible. Il n'est pas économique de maintenir des ateliers pour les appareils à piston et les appareils à turbine.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela augmente, n'est-ce pas, vos frais généraux d'exploitation?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez vendu deux DC-3 au cours de l'année à \$125,000 chacun, je crois?

M. MCGREGOR: A \$130,000. Ils avaient encore une valeur comptable de \$10,000.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous des chances de disposer de vos North Star de la même façon?

M. MCGREGOR: Je le crois. Mais nous ne sommes pas prêts à en disposer avant la livraison des DC-8 ou des Vanguard.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Allez-vous vous en défaire graduellement?

M. MCGREGOR: Je crois que nous allons prolonger l'emploi des North Star jusqu'en 1960. Quant aux DC-3, nous allons nous en défaire graduellement à mesure que nous recevons les Viscount.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En raison de ce changement complet que vous envisagez et de l'emploi que vous pouvez faire de ces nouveaux appareils, avez-vous fait une étude approfondie de l'augmentation considérable qui peut se produire dans le trafic aérien? Tout bien considéré, croyez-vous que c'est là le meilleur plan?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle approuvée?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A propos des North Star, je vois ici que vous dites qu'ils ont été modifiés en vue de fournir plus d'espace pour le service touriste. Combien de places avez-vous sur ces appareils?

M. MCGREGOR: Cinquante-deux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je vois cependant, à la page 7 du rapport, qu'il y avait 59 passagers sur l'appareil qui s'est effondré. Y avait-il une raison spéciale pour que cet appareil transporte ce nombre de passagers?

M. MCGREGOR: Je vous demande pardon. J'ai fait erreur. Les appareils de la classe touriste ont 62 places.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Soixante-deux?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la rubrique "Immeubles et matériel" est approuvée? En ce cas, nous allons passer à la rubrique "Personnel". Avez-vous des questions à poser au sujet de cette rubrique?

M. HAHN: Avez-vous de la difficulté à garder votre personnel à New-York?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur Hahn, nous avons de la difficulté à garder notre personnel . . .

M. HAHN: Partout, je suppose.

M. MCGREGOR: Oui partout, si nos employés sont obligés de travailler en relais, comme les employés sont obligés de le faire sur la plupart des lignes de transport aérien.

M. HAHN: Ce que je veux faire ressortir, c'est que les lignes américaines paient peut-être des salaires plus élevés. Quels sont les salaires que nous payons à nos employés de bureau?

M. MCGREGOR: Non, ce n'est pas là la difficulté. Pour garder un personnel compétent, nous sommes obligés de payer les mêmes salaires que les lignes américaines installées à New-York.

M. HAHN: Quel est le rapport entre ces salaires et les salaires payés au Canada?

M. MCGREGOR: Ils sont plus élevés.

M. HAHN: Ils sont plus élevés? Dans quelle proportion?

M. MCGREGOR: Il faudrait faire des recherches pour pouvoir vous donner une réponse exacte. J'imagine qu'ils sont plus élevés de 10 ou de 15 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cette rubrique est approuvée?

M. KNIGHT: Monsieur le président, ce que je vais dire n'est pas inspiré seulement par le très agréable voyage que nous avons eu l'avantage de faire aujourd'hui, et je ne sais si quelqu'un n'a pas déjà exprimé notre satisfaction à cet égard; mais je crois qu'il est à propos de dire que, grâce à leurs qualités personnelles ou en raison de la formation qu'ils reçoivent, les membres du personnel d'Air-Canada méritent des félicitations. Ces félicitations s'adressent aux employés que nous rencontrons à bord des avions et à ceux que nous rencontrons dans les bureaux de la compagnie d'un bout à l'autre du pays.

M. MCGREGOR: Je vous remercie beaucoup, monsieur Knight.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle est la proportion des changements de personnel, personnel terrestre et personnel aérien, au cours d'une année?

M. MCGREGOR: Pour ce qui est du personnel aérien, il y a très peu de changement, excepté dans le cas des hôtesses. Dans le cas des hôtesses, les départs et les remplacements sont fréquents pour des raisons que vous avez pu constater vous-mêmes. Dans l'ensemble, les changements sont d'environ 10 p. 100 par année.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il des emplois où les changements sont plus fréquents? Au service de la vente des billets, par exemple?

UNE VOIX: Voudriez-vous avoir la bonté de parler plus fort?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est la première fois que cela m'arrive. Y a-t-il des emplois où des changements de personnel sont plus nombreux?

M. MCGREGOR: Non, je ne crois pas que ce soit le cas. Les changements sont plus nombreux dans les grands centres. Comme je l'ai dit précédemment, les changements ont tendance à être plus fréquents au sein du personnel qui est obligé de travailler en relais, c'est-à-dire dans les services continus de vingt-quatre heures par jour, comme le service téléphonique et la vente des billets aux aéroports.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, c'est dans le service de la vente des billets que vous avez le plus de difficulté à garder votre personnel?

M. MCGREGOR: C'est cela.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose alors que c'est à recruter le personnel de ce service que vous vous appliquez le plus avec vos employés préposés aux relations extérieures.

M. MCGREGOR: Oui. Et la même remarque s'applique au recrutement des employés chargés de la formation du personnel.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Personnel" est-elle approuvée? Si elle l'est, nous allons passer à l'étude de la rubrique "Projets".

M. FULTON: Pourrais-je faire ici une remarque? J'aurais certaines questions d'ordre technique à poser, mais il serait peut-être préférable que vous fassiez d'abord les commentaires que vous jugerez à propos au sujet de votre décision d'employer des appareils Vanguard plutôt que des Britannia. Quelle différence y a-t-il entre ces deux types d'appareils par rapport à vos besoins pour que vous ayez décidé d'opter pour les Vanguard? Je ne suis pas certain du fait, mais n'est-il pas vrai que les Britannia auraient pu vous être livrés plus tôt que les Vanguard, si vous en aviez fait la demande?

M. MCGREGOR: Oui, les Britannia auraient été disponibles plus tôt que les Vanguard, mais le choix du type d'avion de préférence à un autre se fonde sur plusieurs facteurs. Tout d'abord, il n'est pas juste de parler simplement des Britannia en général, car il y a plusieurs types de Britannia, qui sont de portée et de dimensions différentes.

En second lieu, quand on achète des appareils qui n'en sont encore virtuellement, comme je l'ai dit, qu'au stade du dessin, il faut prendre en très sérieuse considération le passé de la compagnie qui les fabrique. Dans le cas des Vanguard, la compagnie qui fabrique le châssis est une compagnie que nous connaissons très bien et avec laquelle nous avons eu les relations les plus agréables relativement à nos achats de Viscount. Et quant à la compagnie qui fabrique les moteurs, la Rolls-Royce, c'est une compagnie avec laquelle Air-Canada a fait des transactions depuis environ 15 ans et qui nous a aussi donné parfaite satisfaction. Ces deux conditions ne se réalisent pas dans le cas de la compagnie Bristol, qui produit le Britannia. De plus les dimensions du Britannia dépassent de beaucoup ce dont nous avons besoin pour nos appareils de dimensions moyennes.

Il faut se rappeler aussi que nous avons déjà choisi le DC-8 pour les opérations de longue portée et le Viscount pour les envolées de courte portée. Ce qu'il nous fallait, c'était un appareil occupant le milieu entre ces deux extrêmes pour la portée et pour les dimensions.

Voilà les raisons qui nous ont portés à choisir le Vanguard plutôt que le Britannia. Pour vous donner plus d'explications, il faudrait que j'entre dans des développements d'ordre technique.

M. FULTON: Et quelle est la valeur relative de ces deux types d'avions quant à la rapidité et autres formes de rendement?

M. MCGREGOR: Pour la rapidité, le Vanguard l'emporte un peu sur le Britannia. Pour la portée, le Britannia à longue portée l'emporte sur le Vanguard.

M. FULTON: Y a-t-il des Vanguard en service quelque part dans le monde?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Quand les premiers Vanguard seront-ils utilisés? Je ne songe pas en ce moment à ceux que vous avez achetés.

M. MCGREGOR: En 1959. Nous, nous aurons nos premiers Vanguard à l'automne de 1960.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce qu'on a pris en considération le fait qu'il aurait été possible d'acheter des Britannia au Canada? Est-ce que ce n'est pas là un fait qui aurait pu être pris en considération?

M. MCGREGOR: Ce fait n'a pas influé beaucoup sur notre décision, car il n'avait pas encore été décidé à l'époque de construire au Canada une variété commerciale du Britannia. En réalité, je crois que cette décision n'a pas encore été prise.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il eu des pourparlers qui vous ont porté à croire que la compagnie aurait construit de tels avions au Canada, si vous lui aviez donné une commande?

M. MCGREGOR: Pas avant notre décision. Il y a eu beaucoup de pourparlers après.

M. CARTER: Je constate, monsieur McGregor, que les Viscount voleront jusqu'à Halifax l'année prochaine. Pourriez-vous nous dire quand les Viscount se rendront à Torbay?

M. MCGREGOR: Je ne puis répondre à votre question. J'ai l'impression que cela n'arrivera jamais. En effet, comme je l'ai dit précédemment, le Viscount est foncièrement un avion de courte portée. Or, l'emploi d'un avion de courte portée à Terre-Neuve menace sérieusement la régularité du service; car, avant de diriger un avion vers Terre-Neuve, il faut s'assurer que les conditions d'atterrissage sont favorables à l'un ou l'autre des aéroports. L'avion de longue portée, au contraire, peut se rendre à destination et constater là si les conditions atmosphériques sont favorables à l'atterrissage. Si elles le sont, il complète l'envolée.

M. CARTER: Dans quelle catégorie placez-vous le service de Terre-Neuve? Le placez-vous dans la catégorie de portée moyenne ou dans la catégorie de longue portée?

M. MCGREGOR: D'après la distance, je le placerais dans la catégorie de portée moyenne; mais, en raison des conditions atmosphériques, comme je viens de le dire, ce service devient presque un service de longue portée.

M. CARTER: Très bien. Quelle sera la différence dans la durée de l'envolée d'Halifax à Montréal quand le Viscount sera mis en service.

M. MCGREGOR: J'ai ici des renseignements. Le voyage Montréal—Halifax par Viscount prendra une heure et cinquante-cinq minutes. Le voyage d'Halifax à Montréal prendra deux heures et vingt minutes. La durée correspondante des mêmes voyages par le North Star est la suivante: deux heures et trente minutes et deux heures et cinquante-cinq minutes. Les voyages par DC-3, qui constituent la plus forte proportion du service actuel, sont de trois heures et de trois heures et trente-cinq minutes.

M. CARTER: Y aurait-il moyen d'organiser ce service de façon à ce que les passagers de Terre-Neuve puissent profiter d'une envolée plus rapide entre Halifax et Montréal?

M. MCGREGOR: Ils peuvent se servir de cette route, s'ils le veulent; mais je ne sais si le temps qu'ils gagneraient entre Halifax et Montréal compenserait le temps qu'il faut pour se rendre de Torbay à Halifax. Je ne sais si l'emploi de ce service serait réellement avantageux.

M. CARTER: Je songeais à une envolée de Terre-Neuve à Halifax pour y prendre le Viscount à destination de Montréal.

M. MCGREGOR: Oui, cela serait possible; mais, au point de vue du temps, je ne sais si cette route serait préférable à l'envolée directe des North Star entre Torbay et Montréal avec quelques arrêts seulement. Je suis porté à croire que cet itinéraire est préférable à l'autre.

M. CARTER: Y aurait-il possibilité d'établir une envolée directe entre Torbay et Montréal?

M. MCGREGOR: Ce serait bien commode, n'est-ce pas?

M. CARTER: Oui.

M. MCGREGOR: Le trafic augmente et je crois qu'il justifiera l'établissement d'un tel service dans un avenir assez rapproché.

M. CARTER: Je vous remercie.

M. FULTON: Au sujet des avions à réaction, monsieur McGregor, vous dites dans votre rapport que les DC-8 entreront au service d'Air-Canada en 1960. Quelle différence y aura-t-il entre vos envolées transcontinentales d'avions réactés et les envolées transcontinentales des compagnies américaines, entre Seattle et Chicago ou Seattle et New-York, par exemple?

M. MCGREGOR: Quant à la durée des envolées?

M. FULTON: Non. Je veux parler de la date de mise en service de ces appareils réactés.

M. MCGREGOR: Je suis forcé à croire que nous serons peut-être quelques mois en arrière des États-Unis. Je crois que le premier service transcontinental de Boeing 707 réactés doit commencer aux États-Unis en 1959.

M. FULTON: Jusqu'à quel point croyez-vous que l'établissement de ce service réduira votre clientèle? Croyez-vous que l'avance des États-Unis sera assez grande pour vous nuire d'une façon appréciable?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que ce sera pour longtemps. L'intervalle entre l'établissement de ces deux services ne dépassera pas sept ou huit mois. Il y aura un certain nombre de curieux qui voudront faire l'expérience de ce service le plus tôt possible et qui pour cela se rendront aux États-Unis; mais, après en avoir fait l'expérience une fois, je ne crois pas qu'ils emploieront régulièrement ce moyen de transport, surtout après que notre propre service de réactés sera établi.

M. FULTON: Vous croyez que ce service américain attirera la clientèle canadienne pour une fois, mais qu'il ne la gardera pas en permanence?

M. MCGREGOR: C'est ce que je crois.

M. FULTON: Avez-vous songé à ce que seront les équipages de vol de vos nouveaux réactés? Les équipages comprendront-ils un technicien de bord ou seulement un pilote et un pilote de relève?

M. MCGREGOR: Nous sommes à étudier la question avec le fabricant. Vous savez probablement qu'il y a actuellement aux États-Unis un règlement qui exige que tout appareil dépassant un certain poids brut, quelle que soit la forme de sa carlingue, ait dans son équipage un technicien de bord. Ce règlement n'existe pas au Canada ni au Royaume-Uni. Je ne sais si la carlingue du DC-8 sera construite de manière à nécessiter la présence d'un technicien de bord. Il y a un fait certain, c'est que l'ensemble des instruments de bord des réactés est beaucoup plus simple que celui d'un grand nombre d'avions à pistons plus petits, de sorte qu'il ne semble pas qu'il y aura nécessité d'inclure dans l'équipage un technicien de bord.

M. FULTON: Mais vous n'avez pas encore pris une décision finale à ce sujet, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Savez-vous pourquoi la présence de ce technicien est obligatoire aux États-Unis à l'heure actuelle?

M. MCGREGOR: Franchement, je ne le sais pas. Il ne me semble pas très logique de baser la nécessité d'un technicien de bord sur le poids de l'appareil.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Projets" est-elle approuvée?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pendant que nous en sommes encore à l'étude de cette rubrique, je voudrais vous faire remarquer que les remarques que vous avez faites précédemment au sujet du fait que nous en sommes venus à un arrêt prudent dans la vente ou la mise au rancart de notre vieux matériel ne semble pas concorder tout à fait avec le passage de votre rapport où vous dites: "La livraison de ces nouveaux avions permettra de retirer graduellement du service tous les appareils à moteurs à pistons, actuellement utilisés." Aviez-vous en vue dans ce passage le remplacement graduel des DC-3 et des North Star?

M. MCGREGOR: Oui. Les DC-3 et, à un degré moindre, les North Star sont remplacés par la mise en service des Viscount. Nous allons mettre en service onze Viscount ce printemps. Nous en avons déjà reçu six.

M. FULTON: Et éventuellement vous en aurez trente-huit, n'est-ce pas? Est-ce que ce nombre est le maximum que vous avez en vue pour le moment?

M. MCGREGOR: Non. Ce n'est pas là le maximum que nous avons en vue pour le moment. C'est le nombre maximum que nous avons commandé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous nous donner des explications au sujet d'une histoire que nous avons entendu répéter plusieurs fois et que nous avons peut-être lue dans les journaux, à savoir que les Viscount pourront atterrir à l'aéroport de Londres au cours de l'année? On nous avait dit précédemment ou nous avions lu quelque part qu'ils ne pourraient atterrir à Londres en raison de la longueur des pistes. Est-ce que ce renseignement était exact?

M. MCGREGOR: Oui, le renseignement était exact; mais, la défektivité a été corrigée par l'allongement des pistes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ainsi on a allongé les pistes?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A la page 16 du rapport, dans le tableau où vous nous montrez le nombre de sièges-milles disponibles, il semble qu'il y ait eu une augmentation de la portion blanche sur le graphique au cours de l'année dernière. Pourriez-vous nous dire s'il y a encore des sièges-milles disponibles sur nos routes aériennes les plus fréquentées? Est-ce qu'il y a des signes que la situation s'améliore.

M. MCGREGOR: Si nous considérons le coefficient de chargement pour tout le réseau, on peut dire que l'espace vacant n'a pas augmenté en 1956, grâce à l'augmentation très considérable du trafic. Le coefficient de chargement de 1956 est supérieur à celui de 1955. La rapidité avec laquelle nous prendrons livraison des Viscount contribuera encore à corriger la situation. Nous désirons vivement augmenter encore notre coefficient de chargement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Par comparaison avec les autres compagnies de transport aérien, vous avez un coefficient de chargement très satisfaisant, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce l'un des plus élevés du continent?

M. MCGREGOR: Pour ce qui est des lignes principales, je suis porté à le croire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ainsi donc, bien que ce graphique semble indiquer le contraire, vous avez l'impression que vous résoudrez ce problème avec les nouvelles livraisons d'appareils?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Naturellement, vous ne voulez pas vous procurer trop de places disponibles à l'avance?

M. MCGREGOR: Certainement que non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien.

M. HAHN: Monsieur McGregor, on voit sur ce graphique qu'il y a plus de sièges-milles disponibles; mais, n'est-il pas vrai qu'il y en a moins proportionnellement qu'il y en avait un an auparavant?

M. MCGREGOR: Oui, il y en a moins proportionnellement en 1956 qu'en 1955. Je viens de mentionner le fait que le coefficient de chargement a augmenté au cours de la dernière année.

M. HAHN: Et je constate aussi une réduction intéressante dans le tarif du trafic-voyageurs d'Air-Canada. Contrairement à ce qui est arrivé à l'indice des prix de détail, le prix du passage sur les avions d'Air-Canada a apparemment diminué. Prévoyez-vous que votre prochain graphique indiquera une nouvelle réduction? Je vois que l'indice est au-dessous de 95 à l'heure actuelle. Prévoyez-vous que, toutes les autres conditions restant les mêmes, l'indice se maintiendra au même niveau en 1958, quand vous aurez mis en service d'autres appareils?

M. MCGREGOR: La réponse à cette question dépend entièrement de la direction que prendra la courbe des autres éléments de l'exploitation: le prix de la main-d'œuvre, le prix du combustible, le coût de l'atterrissage et toutes les autres dépenses. Ces courbes resteront-elles dans le voisinage de l'horizontale ou s'élèveront-elles trop rapidement pour nous?

M. HAHN: De 1953 à 1956, malgré une hausse considérable de l'indice des prix de détail, qui indiquait une augmentation du niveau des salaires ainsi qu'une augmentation du prix de l'essence et autres éléments de la production, l'indice du tarif du trafic-voyageurs a manifestement baissé. Je me demande si vous prévoyez la continuation de cette baisse en raison de la mise en service de vos nouveaux appareils, à condition que l'indice des prix de consommation se maintienne au niveau actuel et ne continue pas de monter. Prévoyez-vous que l'indice du tarif de votre trafic continuera de descendre? Il est au-dessous de 94 ou de 95 à l'heure actuelle. Croyez-vous qu'il va continuer de descendre?

M. MCGREGOR: Nous espérons que l'efficacité accrue de nos appareils rendra cette baisse possible et nous visons certainement à ce but.

M. HAHN: Vous tendez à ce but et, en conséquence, vous pouvez presque prédire une diminution du tarif qui mettra, je suppose, nos prix de passage à peu près au même niveau que ceux des États-Unis?

M. MCGREGOR: Cette supposition est raisonnable. D'autre part, il ne faut pas oublier que tout récemment, il n'y a pas plus de deux mois, six des

principales compagnies de transport des États-Unis ont demandé une augmentation de 6 p. 100. L'une d'elles s'est même payé le luxe de demander de plus une addition d'un dollar par billet.

M. HAHN: Voilà un renseignement intéressant. Est-ce que cela relèverait le tarif des États-Unis à peu près au niveau du nôtre?

M. MCGREGOR: Je crois que, dans certains cas, il se trouverait plus élevé.

M. HAHN: Pour le service de première classe?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAHN: Mais pas pour le service touriste?

M. MCGREGOR: Non, pas pour le service touriste.

M. FULTON: Je regrette de ramener une question qui a déjà été traitée. A propos des nouveaux appareils, je ne sais pas si j'ai bien compris que vous avez demandé au fabricant de construire une carlingue qui aurait de la place seulement pour le pilote et le pilote de relève. Avez-vous réellement fait cette demande?

M. MCGREGOR: Pas exactement, monsieur Fulton. Nous étudions actuellement avec le fabricant la possibilité de construire une carlingue dans laquelle on n'aurait pas besoin d'un technicien de bord.

M. FULTON: D'après ses plans actuels, la carlingue est-elle faite pour une équipe de deux ou une équipe de trois?

M. MCGREGOR: Le Boeing 707 est fait pour une équipe de deux ou de trois hommes. Le modèle que j'ai vu à un tableau de bord sur pivot qui peut être tourné et employé par l'un ou l'autre des deux pilotes et même poussé le long de l'appareil pour servir à l'ingénieur de bord.

J'aimerais que M. Seagrim vous donne les derniers renseignements à ce sujet.

M. SEAGRIM: Ce que M. McGregor vient de vous dire est correct. Nous sommes actuellement en pourparlers avec la compagnie Douglas au sujet de la simplification possible de la construction de la carlingue du DC-8. La question est de décider s'il faudra simplement deux pilotes ou s'il faudra deux pilotes et un ingénieur de bord.

M. FULTON: Et le plan que vous avez en vue pourrait-il s'adapter à une équipe de deux et à une équipe de trois?

M. SEAGRIM: Oui, il pourrait s'adapter à une équipe de deux ou à une équipe de trois.

M. MCGREGOR: Je dois faire remarquer, monsieur Fulton,—et c'est probablement ce que vous aviez en vue quand vous avez posé votre première question,—qu'il faut aménager dans ces appareils une place pour l'ingénieur de bord pour le cas où ils seraient employés aux États-Unis.

M. FULTON: Je comprends.

M. MCGREGOR: En raison du règlement dont j'ai parlé au sujet de la limite de poids.

M. FULTON: J'avais en vue la question de l'adaptation de ces appareils aux diverses situations; car, si je suis bien renseigné, certains experts prétendent qu'un appareil de ces dimensions, s'il est chargé au maximum, ne peut fonctionner

avec sécurité à moins d'avoir une équipe de trois hommes. N'est-ce pas là l'opinion des ingénieurs de bord? N'est-ce pas là l'opinion de l'Association des ingénieurs de bord?

M. MCGREGOR: C'est bien cela.

M. FULTON: Voilà ce que je voulais savoir. Allez-vous en rester là et adopter l'opinion de ceux qui prétendent qu'il faut une équipe de trois? En ce cas vos appareils devront avoir assez de place pour une équipe de trois.

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Cette opinion est correcte, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Et qui va décider cela? Est-ce que c'est la Commission des transports aériens qui jugera cette question?

M. MCGREGOR: Non, à moins qu'elle ne modifie ses règlements actuels. Je ne veux pas traiter cette question à la légère. Comme il s'agit d'appareils qui coûtent \$5,500,000 chacun, nous sommes certainement très désireux de prendre toutes les précautions nécessaires. Si la sécurité des appareils ou l'efficacité de la conduite l'exigent, nous ne voudrions certainement pas nous en servir sans employer un technicien de bord. Si les règlements actuels du ministère des Transports ne sont pas modifiés, c'est une question à régler entre le fabricant et l'exploitant.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que c'est la question de sécurité qui sera le facteur principal de la décision?

M. MCGREGOR: Sans aucun doute.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans ce cas, est-ce que la question ne relève pas du ministère des Transports?

M. MCGREGOR: Très probablement. Et c'est aussi une question à laquelle la compagnie songera deux fois. Si la question de sécurité est en jeu, nous opterons certainement pour le mode de construction le plus sûr.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose que c'est là une question qui sera aussi discutée probablement par l'Association des pilotes, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: La chose est possible.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la rubrique "Projets" est approuvée?

Assentiment.

Pages 18 et 19.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, j'ai une question à poser au sujet de ces pages. J'ai posé une question semblable à M. Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada. Y a-t-il un avantage particulier à ce que notre compagnie de transport aérien continue de faire sa finance par l'entremise du National-Canadien?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il y a avantage, étant donné que les besoins d'argent de la compagnie de transport aérien ne constituent qu'une petite proportion du total des besoins financiers des chemins de fer Nationaux du Canada. Je suis d'avis qu'il est avantageux, au point de vue financier, de faire entrer nos demandes de capitaux dans une émission beaucoup plus considérable d'obligations. Du point de vue de notre compagnie, il est beaucoup plus simple de dire à nos associés pour fins de financement: "Voulez-vous, pour nos besoins

en immobilisations, faire pour nous une demande de tel montant?" Si nos besoins devenaient plus considérables, je suppose qu'il faudrait étudier la question de nouveau.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si je comprends bien, ce sont là des suppositions. Avez-vous déjà eu des pourparlers avec des banques ou des maisons de finance pour savoir s'il y aurait réellement une différence dans le taux d'intérêt que vous auriez à payer pour emprunter les sommes dont vous avez besoin? Je vois ici que vous avez un montant de 40 millions à emprunter. Avez-vous discuté ce prêt avec des institutions bancaires?

M. MCGREGOR: Nous avons eu des discussions officieuses il y a quelques années, lorsqu'on instituait aux États-Unis des caisses de fiducie destinées à fournir le matériel requis aux lignes de transport aérien. Nous avons fait des démarches pour savoir s'il y avait au Canada des sources semblables de capitaux. Nous avons constaté alors avec surprise qu'on ne s'intéressait pas à ce mode de financement des compagnies aériennes, en raison de la valeur changeante des biens de ces compagnies.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous voulez dire que vous n'avez pu trouver moyen de vous procurer des fonds dans chaque province au moyen d'hypothèques sur votre matériel?

M. MCGREGOR: Pis que cela. Nous n'avons pu en trouver nulle part au monde.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. Et avez-vous discuté la chose récemment, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le bilan est approuvé.

Assentiment.

"État du revenu", page 20.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai une question à poser au sujet de cette page, monsieur le président. Quel est le rapport entre le revenu net et le revenu brut de la compagnie et comment ce rapport se compare-t-il à celui des autres grandes lignes aériennes? Avez-vous des chiffres à ce sujet?

M. MCGREGOR: Oui, nous avons des tableaux comparatifs. Je me demande, cependant, si ces tableaux représentent bien exactement la situation réelle, en raison précisément de ce que j'ai mentionné il y a un instant, c'est-à-dire en raison du fait que le capital-actions des compagnies américaines de transport aérien a une forte tendance à la baisse à cause de cette méthode de financement par l'entremise de caisses de fiducie destinées à financer l'acquisition du matériel. Quoi qu'il en soit, nous pouvons vous fournir les comparaisons sous n'importe quelle forme que vous le désirerez.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce que vous voulez dire, je suppose, c'est qu'il peut y avoir une différence dans le pourcentage des revenus en comparaison des immobilisations en raison d'un mode accéléré de dépréciation. Mais tout ce que je vous demande, c'est le rapport entre le revenu net et le revenu brut. Avez-vous des chiffres à ce sujet pour votre compagnie et pour les autres grandes compagnies de transport aérien?

M. MCGREGOR: Nous avons la comparaison entre les frais d'exploitation et le revenu. Je suppose qu'il ne nous faudra pas beaucoup de temps pour vous

fournir la comparaison entre le revenu net et le revenu brut. Je crois que, dans l'ensemble, cette proportion est plus petite dans le cas d'Air-Canada que dans le cas des compagnies américaines qui sont beaucoup plus considérables.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous dites que la proportion entre le revenu net et le revenu brut est plus petite dans le cas d'Air-Canada que dans le cas des grosses compagnies de transport aérien des États-Unis. J'ai ici un rapport de la *Capital Air Lines* pour neuf mois de 1954. Si on faisait la proportion pour douze mois, je crois que ce rapport indiquerait un profit brut à peu près semblable à notre bénéfice pour cette année, c'est-à-dire \$1,500,000. Le montant de 47 ou 48 millions est environ la moitié de notre revenu brut. Est-ce là une façon légitime d'établir la comparaison, ou pouvez-vous nous dire en quoi cette comparaison pêche?

M. MCGREGOR: Une période de neuf mois ne me semble pas une bien bonne mesure pour fins de comparaison.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai établi la comparaison pour neuf mois seulement.

M. MCGREGOR: Pour l'année qui s'est terminée le 30 septembre 1956, la *Capital Air Lines* a perdu 2 millions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois que c'est parce que vous avez commencé à mettre des Viscount en service.

M. MCGREGOR: Quand on fait une comparaison qui ne porte que sur une brève période de temps, il faut se rappeler que les recettes d'une ligne de transport aérien varient considérablement au cours d'une année. Pour ce qui est de l'année 1954, je crois qu'on peut affirmer que la *Capital Air Lines* avait déprécié ses DC-3 et ses DC-4 presque entièrement au cours de l'année, tandis que, en 1956, avec une flotte d'avions toute neuve, la dépréciation et les frais d'expansion lui ont fait perdre 2 millions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quels sont les autres facteurs qui vous portent à dire que, dans l'ensemble, votre revenu est moins considérable que celui des lignes aériennes des États-Unis?

M. MCGREGOR: Les compagnies américaines paient beaucoup moins cher les éléments qui entrent dans leur exploitation. Ainsi le combustible, qui est un élément de première importance, leur coûte environ 35 p. 100 de moins. De plus, les grosses compagnies comme la *United* et l'*American* ont un volume de trafic beaucoup plus considérable.

M. HAHN: Je vois ici un point très intéressant. Je suis un peu surpris que M. Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*) n'ait pas posé une question à ce sujet. Je vois que les dépenses pour la réclame et la publicité ont diminué considérablement au cours de l'année dernière et que malgré cela le revenu a augmenté de 13 millions. Est-ce que la compagnie se propose de continuer ainsi à diminuer les frais de publicité et à augmenter le revenu?

M. MCGREGOR: Je crois que nous ne pouvons pas nous attendre à cela. J'ai tellement confiance en l'efficacité de la publicité que nous nous sommes délibérément abstenus de faire de la publicité pendant la dernière partie de de l'année, parce que notre coefficient de chargement montait plus haut que nous ne le voulions.

M. HAHN: Vous avez donc fait cela délibérément et avec malice?

M. MCGREGOR: Oh! non, pas avec malice.

M. HAHN: Je vous comprends bien. Vous nous avez donné une excellente explication.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cette rubrique est approuvée?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Puisque nous en sommes à comparer la situation de notre compagnie avec la situation des compagnies américaines, j'aurais une question à poser. On a dit que le combustible était plus cher ici et que le volume du trafic était plus considérable aux États-Unis, dans le cas, je suppose des grosses compagnies. Il y a cependant une différence dans le tarif des salaires. Est-ce que vous connaissez le pourcentage de cette différence?

M. MCGREGOR: J'ai déclaré il y a quelque temps, et je crois que ce chiffre est encore correct, que la différence est d'environ 10 p. 100.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il y aurait donc une différence de 10 p. 100 dans le montant des frais d'exploitation, car les salaires constituent environ 43 p. 100 de nos frais d'exploitation?

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que cela ne contrebalance pas jusqu'à un certain point les prix moins élevés que vous payez pour l'essence et le pétrole?

M. MCGREGOR: Pas tout à fait, car il y a d'autres frais que l'exploitant canadien doit payer. Il y a, par exemple, les droits de douane sur plusieurs pièces d'avion que nous importons. De plus la température nous cause ici plus de difficultés qu'aux États-Unis. Au cours de l'hiver les retards des passagers nous occasionnent des dépenses exceptionnelles. Nous avons comparé nos frais d'exploitation avec les frais de deux compagnies américaines, la *United* et la *Northwest*. La comparaison avec la *Northwest* nous semble particulièrement à propos, car cette ligne est à peu près de la même importance que la nôtre, son réseau est à peu près du même genre que le nôtre et ses services sont, comme les nôtres, en partie transatlantiques et en partie domestiques avec certaines envolées transcontinentales.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et les conditions météorologiques sont à peu près les mêmes pour les deux lignes?

M. MCGREGOR: Oui. Pour parler franchement, il y a un point qui nous a donné à réfléchir dans cette comparaison. C'est la question du personnel de bureau. Nous avons constaté que nous avons des archives et des dossiers plus précis et plus volumineux que la *Northwest*. Et cela se traduit par une différence dans les frais d'exploitation. D'autre part, nous avons constaté que ces renseignements plus détaillés nous sont utiles, car ils nous en apprennent davantage sur le rendement de petites pièces, comme les magnetos, par exemple, au sujet desquels la ligne américaine en question ne conserve pas de renseignements écrits. Cette différence est donc purement une question d'administration.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose qu'une bonne partie de cette paperasse est le résultat des exigences de notre Comité?

Le PRÉSIDENT: Il y a plus de vérité que d'imagination dans ce que vous venez de dire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai encore deux autres questions à poser. Maintenant que nous nous lançons dans l'exploitation des réactés à triple propulsion, quel est le coût de nos appareils par comparaison au prix que paient les compagnies américaines? Est-ce que nous payons nos Viscount le même prix que les compagnies américaines les paient et quels sont les prix respectifs des DC-8 au Canada et aux États-Unis?

M. MCGREGOR: Nous payons nos *Viscount* plus cher que les compagnies américaines les paient, car ils entrent au pays pour fins domestiques et sont assujettis pour cela à une taxe de vente. Cette taxe ne s'applique pas aux DC-8, car ils sont destinés principalement au service international.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les DC-8 sont-ils exempts de la taxe de vente même s'ils sont employés partiellement pour le service transcanadien et partiellement pour le service transatlantique?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ils sont donc exempts de la taxe de vente?

M. MCGREGOR: Pas toujours. Selon la convention que nous avons en ce moment pour le *Super Constellation* les taxes que nous payons sont proportionnelles à l'usage qui en est fait à l'intérieur du pays. Je pense que nous aurons éventuellement le même genre de convention pour le DC-8 pour lequel nous payons actuellement une taxe de vente répartie proportionnellement entre les services international et domestique.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais dans le cas des avions *Viscount* nous payons plus que les États-Unis.

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Une question encore: le bruit court que ces avions seront peut-être soumis à la taxe prélevée dans l'Ontario pour le combustible diesel, à cause du genre de combustible qu'ils utilisent. Je me demande si vous en avez entendu parler et si, le cas échéant, vous serez soumis à la formule des rabais et aurez à payer une taxe de 2 cents par gallon.

M. HAHN: Vous pourriez sans doute acheter votre combustible dans une autre province?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En avez-vous entendu parler?

M. MCGREGOR: Mais oui, certainement. Ce que nous avons entendu nous a fortement inquiétés et nous avons tâché de nous renseigner. Nous avons trouvé que la situation n'était pas très claire. D'après les termes de la loi, il est nettement entendu que le combustible pour avions, quel qu'il soit, sera taxé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes le combustible sera taxé et même si on vous accorde un rabais vous n'y trouverez pas votre compte?

M. MCGREGOR: Nous ne savons pas encore. Des pourparlers sont en cours en ce moment. Il s'agit de voir comment la loi sera interprétée dans les règlements qui s'y rapportent; ceux-ci n'ont pas encore été publiés.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous eu des pourparlers avec le service du gouvernement de l'Ontario qui s'occupe de ces questions?

M. MCGREGOR: Oui nous avons eu un entretien avec eux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous l'intention de les revoir encore à ce sujet?

M. MCGREGOR: Oui, nous les reverrons s'ils ne nous accordent aucun rabais.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce qu'ils vous ont laissé entendre qu'ils consentiraient un rabais?

M. MCGREGOR: Ils ne nous ont rien promis à ce sujet, mais évidemment, la question n'a surgi que tout récemment.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le gouvernement provincial estime sans doute qu'il fournit presque toutes les routes qui conduisent à l'aéroport de même que les moyens de transport qui le desservent. Est-ce au fond pour cela qu'ils veulent vous faire payer?

M. MCGREGOR: Je ne vois pas que le gouvernement provincial fournisse quoi que ce soit à la ligne aérienne.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ne fournit-il pas les services de transport qui permettent aux gens de se rendre à l'aéroport de même que les facilités sur place?

M. MCGREGOR: Non. Dans la plupart des cas les routes qui conduisent aux aéroports ne sont pas des routes provinciales. Pour citer un exemple, l'aéroport d'Ottawa se trouve en territoire municipal.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et il en est de même dans d'autres provinces ou dans d'autres localités?

M. MCGREGOR: Par rapport aux routes que les véhicules empruntent pour circuler entre l'aéroport et la ville, oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il faut quand même que les gens puissent se rendre à l'aéroport.

M. MCGREGOR: Oui, mais la plupart du temps il y a des gens qui doivent en tout cas se rendre dans ces parages.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'est pas certain que les gens se rendraient dans ces parages si vos aéroports n'y étaient pas.

M. MCGREGOR: Le chemin Malton sert à la société A. V. Roe.

Le très hon. M. HOWE: Si vous circuliez sur le chemin Malton vous constateriez qu'il y a beaucoup de voitures qui n'ont rien à faire avec l'aéroport.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et vous allez poursuivre vos pourparlers?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pourriez-vous nous expliquer pourquoi il y a une baisse au poste "Services accessoires"?

M. MCGREGOR: En 1955 pendant une certaine période la réfection d'avions de l'ARC à Winnipeg vous a rapporté environ un quart de million mais ce travail a été complètement éliminé vers la fin de 1955.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il reste néanmoins un peu plus d'un demi-million de dollars?

M. MCGREGOR: Oui. Nous effectuons pas mal de travaux pour d'autres transporteurs.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Croyez-vous que cela va continuer ou pensez-vous qu'il y en aura moins?

M. MCGREGOR: Je crois que cela va continuer.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-ce que, dans l'ensemble de votre exploitation, ces services vous rapportent un bénéfice raisonnable?

M. MCGREGOR: Vous voulez dire la réfection des avions de l'ARC?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Non, les services accessoires proprement dits.

M. MCGREGOR: Il est bien difficile de juger si nous y gagnons beaucoup. A vrai dire, je ne crois pas que ce soit le cas.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je vais vous poser la question autrement: du fait que vous comprenez ces travaux sous la rubrique des services accessoires, est-ce que cela signifie que vous y perdez de l'argent?

M. MCGREGOR: Oui, et il n'est pas possible de prévoir exactement ces pertes.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Autrement dit, il représenterait presque uniquement un bénéfice net? Si ce poste disparaissait du bilan?

M. MCGREGOR: Quand nous parlons de services nets, c'est, je pense, pour marquer qu'il s'agit de services qui nous sont payés et non de la relation arbitraire qui existe entre le revenu rapporté par ces services et ce qu'ils nous coûtent. Pour citer un exemple, les équipes des pistes d'atterrissage qui s'occupent de nos propres avions sont augmentées de quelques hommes supplémentaires que nous jugeons nécessaires pour effectuer ce travail et ceux-ci sont inclus. Mais plusieurs autres éléments sont compris dans ce poste, monsieur Hamilton; à certains aéroports, Air-Canada a des services de messagerie qui s'occupent du courrier et ainsi de suite. Si vous voulez connaître les détails des divers services, nous serons heureux de vous les fournir.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): La baisse considérable qu'il y a eu sous cette rubrique m'intéresse énormément et je me demande si cela pourrait continuer. Après tout, il y avait là un bénéfice net assez important qui figurait parmi vos revenus, et donc votre revenu net pouvait s'en ressentir en fin d'année.

M. MCGREGOR: Je ne pense pas qu'une baisse aussi considérable se reproduise. Celle en question a eu lieu parce que le contrat pour la réfection des avions de l'ARC n'a pas été renouvelé.

Quand une société de transports aériens inaugure un nouveau service, la *Luft Hansa* à Montréal par exemple, elle emploie au début une entreprise locale, mais lorsque ce service prend de l'ampleur et qu'il est bien organisé, la société à son tour travaille pour d'autres. Nous avons fait la même chose pour nos propres lignes aériennes au début.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): N'avez-vous pas songé que vous pourriez soumettre ces données un peu différemment au Comité? Vous avez réparti vos frais entre les divers services, services aériens, services à terre, entretien et ainsi de suite, soit, du point de vue du fonctionnement et non de l'administration. N'avez-vous pas pensé que vous pourriez nous indiquer plutôt le montant global payé en salaires, en traitements et pour les fournitures? Il y a moyen de présenter ces données de telle façon que le Comité soit renseigné sur les points qui l'intéressent en particulier.

M. MCGREGOR: Nous pouvons le faire si le Comité le désire. Nous avons une répartition de cette nature pour notre propre usage, mais pour ma part je trouve qu'on s'y perd, car lorsque les salaires et traitements sont réunis à part le montant indiqué pour un gros travail qui a été effectué paraît bien peu élevé. D'autre part, cette classification est celle qui s'applique couramment pour la comptabilité des transporteurs américains et je tiens à pouvoir comparer nos résultats directement avec les leurs.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je ne prétends nullement que vous devriez l'abandonner.

M. MCGREGOR: Vous estimez peut-être que nous devrions la rendre plus complète.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je pense que l'année prochaine vous pourriez peut-être nous soumettre le chiffre des salaires et des fournitures établi,—il existe peut-être un terme technique pour cela,—d'après le fonctionnement intérieur de la société.

M. MCGREGOR: J'aimerais mieux vous fournir ces renseignements dans un document séparé qui serait ajouté au rapport.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): La réduction de vos frais de publicité qui a eu lieu pendant les derniers six mois de l'année est fort louable. Où est-ce que les frais ont été réduits, au Canada où aux États-Unis?

M. MCGREGOR: Je ne saurais vous dire exactement, mais puisqu'au Canada on a dépensé plus pour la publicité à l'extérieur en 1955 et moins pour celle faite à l'intérieur du pays, c'est sans doute aux États-Unis surtout que les frais ont été réduits. Quant au montant proportionnel dépensé à cette fin outre-mer, je l'ignore. Je dois vous dire très franchement que nous voulons augmenter notre volume d'affaires et que par conséquent nous nous servons autant que possible des moyens publicitaires, mais en même temps nous évitons d'annoncer tout ce qui commence à nous manquer.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous avez changé d'agence dans le courant de l'année, après la réunion du Comité?

M. MCGREGOR: Celle qui s'occupait des États-Unis?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Oui?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Donc, d'après ce que vous nous avez dit, quand, dans la seconde partie de l'année, vous avez décidé de diminuer vos dépenses, c'est surtout au Canada que vous avez fait des économies?

M. MCGREGOR: Je ne saurais vous le dire exactement.

M. HAHN: M. Hamilton a demandé à M. McGregor de lui fournir des tableaux. Nous en avons déjà tellement que je ne vois pas en quoi cela nous serait utile. Je sais bien que nous devons nous renseigner et je ne prétends pas que ce que M. Hamilton propose soit inutile, mais j'aimerais bien savoir à quoi ces tableaux peuvent servir.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Nous pourrions les comparer avec les derniers comptes d'exploitation du National-Canadien et nous rendre compte du montant global payé en salaires et traitements par la compagnie au lieu de savoir simplement ce qui est versé pour l'un ou l'autre service. En ce moment nous savons d'après une brève indication au début du rapport, que les traitements et salaires représentent 43 p. 100 des frais d'exploitation de la compagnie, mais nous ignorons de combien il s'agit précisément. Il en est de même pour tous ces autres chiffres. Pour citer un exemple, on voit ici, frais de vol, 19 millions et demi de dollars en 1956, mais nous ne savons pas du tout ce qui constitue ce montant.

M. MCGREGOR: Nous pouvons vous obtenir ce renseignement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je sais que vous le pouvez. Je ne veux pas faire perdre du temps au Comité, mais il me semble que si ces données étaient établies plus ou moins sur la même base que celles de la compagnie des chemins de fer et d'autres entreprises, nous aurions un aperçu fort intéressant

de l'activité de cette société. M. McGregor doit certainement reconnaître que l'administration de la société se sert beaucoup des renseignements que je demande et les étudie de près.

M. MCGREGOR: Mais certainement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est pourquoi je propose que ces données soient soumises au Comité, mais il n'est pas absolument nécessaire qu'elles soient comprises dans le rapport.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Si on nous donnait le détail des salaires payés pour les divers travaux qui sont exécutés, j'en verrais l'utilité, mais très franchement je ne vois pas à quoi il nous servirait de connaître le montant global des salaires. Si vous nous en donniez le détail, il est possible que cela nous soit utile. Je présume toutefois que le service de comptabilité de la société sait ce qu'il fait.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pour en revenir à une question qu'on pose toujours à M. Gordon; est-ce que vous vous proposez d'abandonner, de prolonger ou d'échanger certains parcours?

M. MCGREGOR: Nous ne nous proposons nullement d'abandonner ou d'échanger des parcours, mais nous avons l'intention d'en prolonger certains le plus rapidement possible, à mesure que les ententes bilatérales nous permettront de le faire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): S'agirait-il de parcours internationaux?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pouvez-vous nous dire quels sont ces parcours?

M. MCGREGOR: Étant donné que les négociations n'ont pas encore été entamées, je ne pense pas que je doive les mentionner. Cela pourrait nuire à nos intérêts.

Monsieur le président, M. Hahn a posé une question et je vais demander à M. Harvey de lire la réponse.

M. HARVEY: M. Hahn a demandé comment les tarifs des transports de marchandise par avion se comparaient à ceux des chemins de fer. Voici ces prix par 100 livres: transport de marchandise par avion, Montréal-Toronto, \$3.80; Montréal-Winnipeg, \$12.30; Montréal-Vancouver, \$23.90; transport de marchandise par rail, première classe, Montréal-Toronto, \$2.25; Montréal-Winnipeg, \$5.48 et Montréal-Vancouver, \$10.83. Est-ce que cela vous suffit?

M. HAHN: Oui. Je voulais ces renseignements à titre de comparaison simplement.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le rapport d'Air-Canada pour l'année 1956 est approuvé?

M. HAHN: Avant d'approuver le rapport, il me semble que les pages 2, 3 et 4 n'ont pas encore été approuvées.

M. MCGREGOR: Ces pages contiennent simplement un résumé des points importants. L'exposé détaillé vient vers la fin, c'est pour cela d'ailleurs que j'ai commencé à lire à partir de la page 5 seulement.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Weaver, appuyé par M. Fulton, que le rapport d'Air-Canada pour l'année 1956 soit approuvé.

Passons maintenant à l'étude du budget d'Air-Canada. M. McGregor désire en distribuer des exemplaires aux membres du Comité.

M. MCGREGOR: Monsieur le président, il y a deux budgets, le budget d'exploitation et le budget des immobilisations.

Le budget d'exploitation est le suivant:

AIR-CANADA	
BUDGET D'EXPLOITATION	
Année 1957	
Recettes d'exploitation.....	\$106,350,000
Dépenses d'exploitation.....	103,365,000
	<hr/>
	\$ 2,985,000
Dépenses autres que les dépenses d'exploitation, nettes.....	1,485,000
	<hr/>
Revenu.....	<u>\$ 1,500,000</u>

Permettez-moi d'ajouter que le budget d'exploitation pour l'année 1957 a été préparé à la fin de l'année dernière. Depuis lors, on a annoncé tant au Canada qu'aux États-Unis une augmentation générale du prix du combustible, et nous prévoyons qu'à la suite de cette hausse nos frais d'exploitation augmenteront d'environ \$560,000. Les frais au sol augmenteront également au Canada à compter du 1^{er} juillet 1957, et nous prévoyons que cette hausse augmentera nos frais d'exploitation de \$145,000. Par conséquent, si les prévisions des revenus et des frais d'exploitation demeurent telles qu'elles sont, le revenu prévu de \$1,500,000 doit en théorie être réduit par cette dépense additionnelle prévue de \$705,000.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Vos recettes d'exploitation augmenteront d'environ 15 p. 100, et vos dépenses d'exploitation d'environ 25 p. 100. Qu'est-ce qui causera une si grande augmentation de vos dépenses d'exploitation?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que ces deux pourcentages soit tout à fait exacts.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): J'ai comparé 91 millions à 106 millions, et 82 millions à 103 millions.

M. MCGREGOR: Les deux facteurs les plus importants tombent sous la rubrique générale "dépenses non compressibles" comme l'augmentation des échelles de salaire, le coût de l'entretien, des matériaux et autres qui se chiffrent par \$3,100,000; un volume accru d'affaires, selon la ligne de conduite suivie, par exemple quant aux employés additionnels, à la dépréciation accrue à cause de la mise en service d'un plus grand nombre d'avions, de l'entretien accru du matériel, des fournitures pour les passagers et des frais au sol, tous ces éléments totalisant 9 millions, plus \$2,200,000 pour l'essence et pour l'huile utilisées en 1957, ce qui donne un montant global de 11 millions.

M. HAHN: Que représentera comme frais d'exploitation l'impôt provincial, si vous devez le payer, comme il est établi à l'heure actuelle?

M. MCGREGOR: Environ \$325,000.

M. HAHN: Je suppose que dans l'ensemble il n'y aurait pas de déficit?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Le budget d'exploitation est-il approuvé?

Assentiment.

COMITÉ SESSIONNEL

AIR-CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS

Année 1957

	<i>Reports de crédits de 1956</i>	<i>Nouveaux crédits</i>	<i>Total</i>
<i>Avions et pièces:</i>			
Avions.....	\$ 604,000	\$19,868,000	\$20,472,000
Projets d'amélioration.....	359,000	2,092,000	2,451,000
Pièces de rechange.....	962,000	919,000	1,881,000
Total.....	<u>\$ 1,925,000</u>	<u>\$22,879,000</u>	<u>\$24,804,000</u>
<i>Installations terrestres et pièces:</i>			
Moyens de communication au sol...	\$ 10,000	\$ 37,000	\$ 47,000
Remise et atelier.....	370,000	368,000	738,000
Rampes d'atterrissage.....	135,000	64,000	199,000
Véhicules à moteur.....	130,000	471,000	601,000
Matériel de bureau.....	126,000	346,000	472,000
Matériel divers.....	75,000	404,000	479,000
Total.....	<u>\$ 846,00</u>	<u>\$ 1,690,000</u>	<u>\$ 2,536,000</u>
<i>Bâtiments et améliorations.....</i>	<u>\$ —</u>	<u>\$ 115,000</u>	<u>\$ 115,000</u>
<i>Frais imprévus.....</i>	<u>\$ —</u>	<u>\$ 300,000</u>	<u>\$ 300,000</u>
Grand total.....	<u><u>\$2,771,000</u></u>	<u><u>\$24,984,000</u></u>	<u><u>\$27,755,000</u></u>

Les dépenses relatives à chacun des postes susmentionnés peuvent dépasser le montant indiqué dans une proportion ne dépassant pas 10 p. 100, sans autre approbation, pourvu que les dépenses totales relatives auxdits postes ne dépassent pas \$27,755,000.

TABLEAU INDIQUANT LA SOURCE DES FONDS QUI SERVIRONT
A SOLDER LES DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS

Revenu net.....	\$ 1,500,000
Accumulation des dépréciations.....	7,000,000
Vente d'avions.....	500,000
Capital de roulement—excédent des exigences ordinaires.....	1,755,000
Emprunts des chemins de fer Nationaux.....	17,000,000
	<u>\$27,755,000</u>

Sont compris dans le total de \$27,755,000 des postes s'élevant à \$14,007,000, représentant des engagements pour des dépenses approuvées antérieurement.

Les premiers versements indiqués dans ce budget pour les avions et les moteurs comprennent les engagements suivants relatifs aux dépenses des années subséquentes:

1958.....	\$18,100,000
1959.....	10,254,000
1960.....	23,388,000
1961.....	25,932,000
	<u>\$77,674,000</u>

Ces engagements pour avions et moteurs, ainsi que les engagements inclus dans des budgets approuvés antérieurement, donnent le total suivant de dépenses engagées pendant les prochaines années:

1958.....	\$30,766,000
1959.....	15,654,000
1960.....	37,988,000
1961.....	25,932,000
	<u>\$110,340,000</u>

M. MCGREGOR: Le budget des immobilisations, qui compte deux pages, est rattaché à la même liasse. La première page présente le budget des immobilisations sous sa forme ordinaire, tandis que la deuxième page donne les dépenses futures en immobilisations, nécessitées par les engagements créés par le budget des immobilisations de 1957. Il comprend, comme à l'ordinaire, des reports de crédit du budget des immobilisations de 1956, ainsi que les nouvelles prévisions. Vous constaterez que le total se chiffre par \$27,755,000.

Le PRÉSIDENT: Le "budget des immobilisations" est-il approuvé?

M. HAHN: Monsieur McGregor, avez-vous quelques commentaires à faire sur certains aspects de ces postes?

M. MCGREGOR: Non, monsieur Hahn. Ils représentent, comme on doit s'y attendre, le programme prévu pour le matériel.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au poste "matériel divers", prévoyez-vous une automatisation plus poussée de votre service des billets, ou d'autres du même genre?

M. MCGREGOR: Nous avons des projets, mais j'ignore si les réalisations techniques seront suffisamment avancées pour qu'elles se voient attribuer des fonds en 1957.

M. FULTON: Allez-vous adopter ces deux pages globalement?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on ne peut pas les séparer.

M. FULTON: Puis-je poser une question à l'égard de la page 2? Ces emprunts supplémentaires de 17 millions des chemins de fer Nationaux sont exigés cette année?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Et vous avez maintenant 40 millions?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FULTON: Le N.-C. ne peut-il pas émettre, ou acheter de vous d'autres tranches du capital-actions, plutôt que de vous consentir des prêts contre des billets ou des obligations?

M. MCGREGOR: Oui. Les actions non émises s'élèvent à environ 20 millions. Me fondant sur la ligne de conduite de la société relativement au versement des dividendes à l'égard des actions, je ne suis pas porté à croire que le N.-C. serait très enthousiaste d'acquérir des actions, plutôt que des obligations à revenu fixe.

M. HAHN: Quel a été le pour-cent du dividende versé l'an dernier?

M. MCGREGOR: Il n'y en a pas eu.

M. FULTON: N'avez-vous pas réalisé un revenu net?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous allez vous en servir comme réserve?

M. MCGREGOR: On s'en servira sans aucun doute pour réduire la somme des nouveaux capitaux placés dans l'entreprise.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans votre cas, ce revenu est utilisé comme réserve, vu que vous n'êtes pas obligés de payer aucun dividende. Qui bénéficie des dividendes payés? Le N.-C. possède-t-il votre capital-actions actuel?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur Hamilton.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le N.-C. bénéficierait des dividendes?

M. MCGREGOR: Seul le N.-C. jouirait des dividendes payés sur les actions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cette méthode de financement, par l'intermédiaire du N.-C., vous permet donc jusqu'à un certain point d'utiliser ou d'établir une réserve, tandis que la société ferroviaire doit tout remettre directement au gouvernement, n'est-ce-pas?

M. MCGREGOR: Je crois que c'est l'entente qui existe à l'heure actuelle entre la société ferroviaire et le gouvernement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans les mêmes circonstances, si vous dirigiez une société distincte, cette somme d'argent devrait être remise automatiquement chaque année, et vous auriez à emprunter de nouveau?

M. MCGREGOR: Je crois que votre hypothèse est juste.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La compagnie aérienne a donc avantage à continuer dans ce sens?

M. MCGREGOR: Oui, mais seulement 5 millions d'une somme globale de 45 millions ne portent pas d'intérêt.

Le très hon. M. HOWE: Ce genre de financement offre un avantage du point de vue de la dépréciation. Un montant mensuel couvrant la dépréciation est versé à la société ferroviaire. Cela ne pose pas de problème quant à l'emprunt, qui est diminué d'autant.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le compte de la dépréciation est souple.

Le très hon. M. HOWE: Il est à l'avantage d'Air-Canada, sans aucun doute.

Le PRÉSIDENT: Le "budget des immobilisations" est-il approuvé?

M. FULTON: Un instant.

M. HAHN: Vu qu'on ne déclare pas de dividendes, monsieur McGregor, s'il s'agissait d'une compagnie privée exploitée dans les mêmes circonstances, elle vendrait son capital-actions pour se procurer du matériel, et elle serait en mesure de déclarer certains dividendes, n'est-ce-pas?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur Hahn, en 1956. Mais comme je l'ai mentionné antérieurement, nous versons un intérêt moyen de $3\frac{1}{2}$ p. 100 sur la plus grande partie des capitaux placés dans la compagnie, soit 40 millions de dollars. Nous ne payons ni ne déclarons de dividende à l'égard de ces 5 millions de capital-actions.

M. HAHN: J'ai posé cette question uniquement parce que, vu le bénéfice réalisé, je ne comprenais pas comment on ne payait ni on ne déclarait aucun dividende. S'il ressort que nous finançons cette entreprise, nous devons certainement en retirer des dividendes.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): De quelle sorte d'avion, à votre avis, pourriez-vous disposer au cours de l'année, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Six DC-3, monsieur Hamilton.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et, cette année, vous obteniez \$130,000 pour chacun de ces avions, mais il s'agit évidemment d'un marché variable?

M. MCGREGOR: Oui. Cependant il semble assez ferme en ce moment, dans ce domaine.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): L'évaluation de la somme d'argent que vous pensez obtenir de la vente de cet avion, soit \$500,000 est assez prudente?

M. MCGREGOR: Oui, précisément.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Par rapport aux besoins normaux, le capital d'exploitation dont vous espérez pouvoir disposer, pour l'an prochain, représente un autre million et trois quarts. A jeter un regard rapide sur votre bilan, il semble que vous n'avez certainement pas, à la fin de l'année, plus d'argent comptant que vous en puissiez utiliser, pour vos besoins ordinaires. Je me demande d'où peut venir cette provision additionnelle.

M. MCGREGOR: Nous avisons le National-Canadien quinze mois d'avance et si la livraison des avions ne se tient pas au diapason de la somme dont on prévoit avoir besoin, alors nous clôturons l'année en ayant en main de l'argent non utilisé.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je vois.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions concernant le "budget des immobilisations". Ce budget est-il approuvé?

Assentiment.

Je sais que le Comité désire que je remercie M. Gordon McGregor et M. Harvey de l'effort qu'ils ont fait pour présenter le budget et le rapport annuel d'Air-Canada. Nous voulons aussi les remercier de l'agréable voyage qu'ils nous ont offert et dont nous avons bénéficié aujourd'hui. Je n'ai pas eu le privilège d'accepter, mais il semble bien que le voyage ait été fort agréable. Nous voulons vous remercier, monsieur McGregor ainsi que vos hauts fonctionnaires de tout le mal que vous vous êtes donné.

M. MCGREGOR: Merci, monsieur le président, J'espère que chacun a apprécié le voyage comme nous l'avons apprécié nous-mêmes.

Le PRÉSIDENT: Merci.

Nous avons parmi nous aujourd'hui M. J. A. Wilson et M. J. W. Beech, vérificateurs de la *George A. Touche & Company Limited*, de Montréal. Je veux les prier d'avancer et de présenter le rapport des vérificateurs.

Le PRÉSIDENT: M. J. A. Wilson et M. J. W. Beech sont à votre disposition, messieurs, pour l'étude du rapport des vérificateurs.

Le rapport des vérificateurs peut-il être accepté sans lecture et inclus au compte rendu?

Assentiment.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

COMPTABLES AGRÉÉS

MONTREAL

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Au Très Honorable,
Ministre de l'Industrie et du Commerce,
Ottawa, Canada.

Nous avons examiné les livres et les comptes d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1956. Notre vérification a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et toutes les épreuves de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugées nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-joint et l'état du revenu s'y rattachant ont été préparés sur une base conforme à celle de l'exercice précédent et qu'ils sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires de la Compagnie au 31 décembre 1956, et des résultats des opérations de l'exercice au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies, ainsi que d'après les livres de la Compagnie.

De plus, nous rendons compte que la Compagnie a, à notre sens, tenu les livres de comptabilité requis et qu'elle n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance.

Nous soumettons, également un rapport explicatif supplémentaire.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

le 15 février 1957.

(Page 21 du Rapport d'Air-Canada)

le 20 février 1957

AU TRÈS HONORABLE MINISTRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE,
OTTAWA, CANADA.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de rendre compte au Parlement, par votre entremise, de notre vérification des comptes d'Air-Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1956, vérification effectuée en vertu de la Loi concernant les Lignes aériennes Trans-Canada.

Le rapport suivant, qui vous est adressé, accompagne le bilan et l'état du revenu s'y rapportant, lesquels sont inclus dans le rapport annuel de la Compagnie

“Nous avons examiné les livres et les comptes d'Air-Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1956. Notre vérification a comporté une revue générale des méthodes de comptabilité et toutes les épreuves de registres et d'autres pièces justificatives que nous avons jugées nécessaires dans les circonstances.

Nous sommes d'avis que le bilan ci-joint et l'état du revenu s'y rattachant ont été préparés sur une base conforme à celle de l'exercice

précédent et qu'ils sont dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires de la Compagnie au 31 décembre 1956, et des résultats des opérations de l'exercice au meilleur de notre connaissance et suivant les explications qui nous ont été fournies, ainsi que d'après les livres de la Compagnie.

De plus, nous rendons compte que la Compagnie a, à notre sens, tenu les livres de comptabilité requis et qu'elle n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance.

Nous soumettons également un rapport explicatif supplémentaire."

Voici maintenant le rapport explicatif supplémentaire susmentionné:

BILAN

Encaisse

L'encaisse au 31 décembre 1956 avait augmenté de \$1,071,000 depuis la fin de l'exercice précédent. On avait toutefois besoin de montants considérables pour effectuer en janvier 1957 des paiements stipulés dans des contrats d'achat de nouveaux avions.

Comptes à recevoir

L'augmentation totale de \$1,650,000 relevée dans les comptes à recevoir s'accorde avec l'accroissement général du volume des affaires. L'institution au cours de l'exercice d'un plan de paiement par versements échelonnés des passages outre-mer n'influe pas sur le volume des comptes à recevoir, les billets à ordre des clients étant escomptés à la banque. La banque se réserve le droit de débiter la Compagnie de tout montant éventuellement irrécouvrable, mais l'expérience acquise jusqu'ici indique que les pertes qu'on pourrait ainsi subir devraient être relativement légères.

(Page 3 du Rapport du vérificateur des comptes d'Air-Canada)

Matériaux et Fournitures

L'augmentation de \$1,789,000 découle principalement de l'expansion de la flotte aérienne et des besoins correspondants de pièces de rechange, matériaux d'entretien et autres fournitures.

Au cours de 1956, le personnel de la Compagnie a procédé à un inventaire extracomptable. A l'égard de notre revue des méthodes, nous avons pratiqué des sondages sur les quantités inventoriées. On a recouru à la même base d'évaluation qu'au cours des exercices antérieurs, c'est-à-dire le prix des matériaux une fois posés, basé sur le prix des plus récentes factures et comportant les réductions applicables aux articles usagés et démodés.

Fonds d'Assurance

Pour se protéger contre les pertes catastrophiques, la Compagnie a passé avec des assureurs de l'extérieur des contrats d'assurance comportant des clauses de franchises d'avaries facultatives. Le fonds d'assurance, dont le montant demeure le même que l'an dernier, est maintenu afin d'absorber la part de la Compagnie dans les dépenses occasionnées par pareilles pertes. On estime que la protection ainsi accordée à la Compagnie suffit pour faire face aux dépenses imprévues résultant de la disparition du North Star en décembre 1956, et on n'a effectué aucune défalcation additionnelle dans les livres.

Au 31 décembre 1956, les placements constituant le fonds, qui consistent en obligations du Gouvernement et en titres semblables, avaient une valeur marchande d'environ \$5,300,000, soit 12% de moins que leur prix coûtant. Il ne s'ensuivra de perte réelle que si l'on se trouve contraint de vendre les titres avant leur échéance. S'élevant à \$199,000 les revenus nets du fonds ont été inclus dans le revenu d'autres sources.

Immeubles et Matériel

Les immeubles et le matériel figurent au prix coûtant moins la dépréciation accumulée. Les principaux changements survenus au cours de l'exercice s'établissent comme suit:

Avions et parties constituantes—représentant quatre Viscount et deux Super Constellation.....	\$ 9,481,000
Installations au sol et composants.....	1,123,000
Bâtisses.....	181,000
	<hr/>
	\$10,785,000
Moins: Désaffectations.....	1,575,000
	<hr/>
	\$ 9,210,000
	<hr/>

Les additions nettes au compte de dépréciation accumulée au cours de l'exercice se montent à \$5,542,000, soit une provision courante pour dépréciation de \$6,972,000 moins des débits de \$1,430,000 pour désaffectations et régularisations diverses.

La dépréciation à laquelle on a pourvu, au cours de l'exercice, a été calculée à un taux annuel uniforme s'appliquant au coût initial, de la façon suivante:

Super Constellation—de façon à atteindre leur valeur résiduelle avant la fin de l'exercice financier 1961—alors que, suivant les prévisions actuelles, ce type d'appareil pourrait être remplacé. Conformément à ce plan, on a passé une dépréciation additionnelle de \$1,200,000 s'appliquant aux deux avions mis en service en 1956.

Viscount—de façon à atteindre leur valeur résiduelle sur une période de neuf ans à compter de la mise en service.

North Star et DC3—ces appareils ont été entièrement dépréciés à leur valeur résiduelle au cours des années antérieures.

Installations au sol—durée de service évaluée selon le genre de matériel.

On nous informe que tout le matériel a été maintenu en bon état de fonctionnement.

(Page 4 du rapport du vérificateur des comptes d'Air-Canada)

Le solde des paiements progressifs représente des versements échelonnés sur:

18 appareils Viscount et leur grément dont la livraison doit avoir lieu en 1957 et 1958.....	\$ 3,137,000
4 appareils Douglas DC8 qui doivent être livrés en 1960.....	400,000
	<hr/>
	\$ 3,537,000
	<hr/>

Il reste des versements additionnels au montant global de \$38,800,000 à effectuer d'ici à ou lors de l'exécution complète de ces contrats. Au 31 décembre, la Compagnie était protégée contre les fluctuations du change étranger à l'égard de ses engagements découlant d'achats d'avions, dans la mesure suivante:

Contrats en dollars des États-Unis.....	\$12,800,000
Contrats en livres sterling.....	£6,930,000

Impôts sur le Revenu

On n'a créé aucune provision pour impôts sur le revenu vu que la Compagnie se propose, comme le permettent les dispositions de la Loi sur l'impôt sur le revenu, de réclamer en plus du montant débité dans l'état du revenu une déduction pour frais de capital (dépréciation) qui sera suffisante pour contrebalancer le revenu imposable.

Emprunts et Obligations

Au cours de l'exercice, la Compagnie a emprunté des chemins de fer Nationaux du Canada un montant additionnel de \$6,500,000 dont elle avait besoin pour acheter des valeurs immobilisées, ce qui a porté les billets à \$20,000,000.

Réserve pour Révision

Au cours de l'exercice, cette réserve a été réduite d'un montant global de \$74,000 représentant le coût résiduel de projets majeurs.

Surplus

Le seul changement au compte de surplus consiste en l'addition d'un montant de \$1,556,000 représentant le revenu net de l'exercice. On a préparé le résumé suivant pour montrer la concordance entre l'accroissement du compte de surplus et l'état modifié du fonds de roulement net.

Fonds de roulement net au 31 décembre 1955.....		\$ 2,965,000
Source de fonds additionnels:		
Revenu net de l'exercice.....	\$ 1,556,000	
Plus: Provision pour dépréciation, n'impliquant aucune sortie de fonds.....	6,972,000	
	<u>\$ 8,528,000</u>	
Emprunts des chemins de fer Nationaux du Canada, net.....	6,500,000	
	<u>15,028,000</u>	
		<u>\$ 17,993,000</u>

(Page 5 du Rapport du vérificateur des comptes d'Air-Canada)

Emploi des fonds:

Dépenses de capital budgetées.....	\$11,414,000	
Moins: Désaffectations et autres crédits, net...	<u>1,243,000</u>	
	\$10,171,000	
Frais de révision débités à la réserve pour révision.....	74,000	
	<u>10,245,000</u>	
Fonds de roulement net au 31 décembre 1956.....		<u>\$ 7,748,000</u>

ÉTAT DU REVENU

L'année a été marquée d'une augmentation générale des revenus d'exploitation. Alors que les milles-voyageurs augmentaient de 23%, les revenus provenant des passages accusaient une progression légèrement inférieure—22%—par suite de l'accroissement proportionnellement plus élevé des déplacements touristiques. Les revenus tirés de la poste, des messageries et du fret aériens ont légèrement augmenté en dépit de certaines diminutions dans le rendement par tonne-mille.

Les frais d'exploitation ont monté de 13%, sans compter la provision pour dépréciation sur laquelle nous avons déjà fourni des précisions dans ce rapport.

Le revenu d'autres sources comprend un montant de \$250,000 qui est l'excédent du produit de la vente de deux appareils DC3 sur leur valeur résiduelle aux livres. Au cours des exercices antérieurs, on virait les crédits de cette nature à la provision pour dépréciation au lieu de les considérer comme revenu.

L'intérêt sur le capital investi représente des versements d'intérêt aux chemins de fer Nationaux du Canada à l'égard de l'obligation à long terme, de même que l'intérêt sur les billets à payer.

REMARQUES GÉNÉRALES

Chaque fois qu'il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont converties aux taux suivants:

Monnaie des États-Unis—au pair du change du dollar.

Sterling—au taux de \$2.80 la livre.

La Compagnie a toujours pour principe d'examiner dans un esprit critique ses méthodes d'exploitation et d'administration dans le but de mettre au point des techniques de nature à assurer un rendement maximum. Conformément à cette ligne de conduite générale, on apporte sans cesse des améliorations aux diverses phases des travaux de comptabilité en étudiant l'opportunité d'employer des machines et des appareils électroniques, et en les adoptant pour les opérations auxquelles ils conviennent.

Nous désirons souligner combien nous avons apprécié l'excellente coopération et le précieux concours des hauts fonctionnaires et du personnel de la Compagnie.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A TOUCHE & CO.

(Page 6 du Rapport du vérificateur des comptes d'Air-Canada)

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions à poser concernant les articles "Encaisse" et "Comptes à recevoir"?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Page trois.

Le PRÉSIDENT: Page trois. Je m'excuse.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A l'égard des comptes à recevoir, monsieur le président, je remarque, pour la première fois, qu'il est question du plan de paiement à terme pour les taux de transport par avion outre-mer. A-t-on établi une réserve pour les mauvaises créances, à l'égard de ce genre de paiements?

Sinon, peut-être le vérificateur pourrait-il nous expliquer pourquoi. La société a-t-elle profité de l'expérience d'autres sociétés aériennes qui ont adopté des plans semblables?

M. WILSON: Monsieur le président, est-ce là la question?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui, je pense qu'il y a là trois questions.

M. WILSON: D'abord, a-t-on établi une réserve? Il y a une petite réserve.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Où cela apparaît-il dans le rapport?

M. WILSON: Sous la rubrique des dettes passives diverses. Il s'agit d'une petite somme, un montant nominal de \$3,000 ou \$4,000.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Savez-vous à combien s'élevait le montant total pour cette sorte de contrat?

M. WILSON: Oui. C'était encore un petit montant. Le plan en était à ses débuts et l'on avait pas encore eu le temps de former une grosse somme. A la fin de l'année, la somme des comptes en cours était de \$160,000 environ.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et dans l'autre rapport, cette somme apparaît-elle au bilan sous la rubrique "Autres exigibilités"? Est-ce que la réserve est inscrite?

M. WILSON: Oui, dans les "Exigibilités".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La réserve s'élevait à environ \$3,000 ou \$4,000?

M. WILSON: A \$3,700.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En comparaison de ce que nous savons d'autres compagnies, est-ce là une réserve suffisante?

M. WILSON: Nos renseignements proviennent de notre compagnie elle-même. Naturellement, nous n'avons pas eu le temps d'acquérir beaucoup d'expérience, mais nous avons tenu compte de ce qu'on sait de ce genre de plan, et nous estimons que c'est là un montant raisonnable. Nous ne prévoyons aucune perte considérable relativement aux ventes de ce genre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les montants de ces transactions sont escomptés à la banque, n'est-ce pas?

M. WILSON: Oui, c'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Qui vérifie le crédit des intéressés?

M. WILSON: C'est la banque qui vérifie le crédit.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La compagnie ne fait que vendre le billet de passage à un client, et ensuite c'est la banque qui vérifie le crédit, est-ce cela?

M. WILSON: D'après l'arrangement que nous avons avec la banque, c'est la banque qui vérifie le crédit. Les intéressés doivent présenter une demande approuvée, c'est-à-dire approuvée quant au crédit, avant que nous puissions effectuer la transaction.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Une demande approuvée avant la délivrance du billet?

M. WILSON: C'est cela.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce point est très important, car, bien entendu, d'ordinaire les banques ne perdent pas d'argent par suite d'arrangements de ce genre. Évidemment, elles ont droit de recours contre la compagnie? Savez-vous quel genre de garantie elles acceptent?

M. WILSON: L'arrangement qui existe est l'arrangement ordinaire, suivant lequel la banque peut imputer un mauvais compte à la compagnie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A la compagnie?

M. WILSON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais quel genre de garantie exige-t-elle, le savez-vous? S'agit-il d'une transaction fondée sur un simple billet à ordre? Quelle assurance avons-nous qu'une quantité de ces ventes ne retomberont pas sur les bras de la compagnie?

M. WILSON: De fait, il s'agit d'un billet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): D'un billet à ordre?

M. WILSON: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Sans autre garantie? Vous n'hypothéquez pas les biens personnels, le mobilier du client?

M. WILSON: Non. Ce n'est pas un arrangement de ce genre.

M. FULTON: Les banques acceptent-elles un billet de l'acheteur du billet de passage? Oui, je suppose que c'est la compagnie qui accepte le billet.

M. WILSON: La compagnie accepte un billet de l'acheteur du billet de passage, puis le billet est escompté à la banque.

M. FULTON: La compagnie escompte le billet à la banque?

M. WILSON: C'est cela.

M. FULTON: Et la banque crédite le compte d'Air-Canada, et si le billet est retourné, la banque débite le compte de la compagnie?

M. WILSON: C'est cela.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A la fin de l'année, y avait-il de mauvaises créances dans le cadre de ce plan?

M. WILSON: De l'avis des hauts fonctionnaires de la compagnie, non. Et tout ce que nous savons confirme leurs dires.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela veut dire que tous les versements étaient à jour, ou y aurait-il quelque moyen de s'en assurer?

M. WILSON: La seule chose qui puisse arriver, c'est que la banque avise la compagnie lorsqu'un compte n'est pas payé ou lorsqu'elle a des indices qu'un compte ne sera pas payé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que la banque vous a envoyé des avis de ce genre?

M. WILSON: Non.

M. HAHN: Monsieur Wilson, estimez-vous que c'est là un bon procédé d'affaires?

M. WILSON: Monsieur Hahn, j'aimerais bien ajouter quelque chose. Comme vous le savez, la société est entrée en ce genre d'affaires avec quelque répugnance, mais si des créances douteuses se présentaient et si ce genre d'affaires se révélait indésirable, elle pourrait le discontinuer.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que des sociétés aériennes aux États-Unis ont adopté cette pratique?

M. WILSON: Oui. Je crois que cette pratique a été inaugurée par des sociétés aériennes des États-Unis.

M. HAHN: Et, autant que vous sachiez, leur expérience prouve que c'est là une pratique recommandable en affaires?

M. WILSON: De fait, je n'ai aucun renseignement sur leur expérience.

M. HAHN: Quel motif a poussé la compagnie à adopter cette pratique? En d'autres termes, qu'aurions-nous à perdre si nous n'adoptions pas cette façon de procéder?

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas si la question relève de M. Wilson. Il est vérificateur, non pas représentant de sociétés aériennes.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): Un vérificateur doit tenir compte des faits.

Le PRÉSIDENT: Mais je ne crois pas qu'un vérificateur doive s'occuper des méthodes d'affaires des sociétés aériennes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pouvons-nous poser à M. Wilson la question suivante: en vous occupant des comptes de ce genre, lorsque la seule garantie consiste en un billet à ordre, avez-vous le sentiment que la réserve que prévoit votre état de comptes soit suffisante pour couvrir les créances douteuses?

M. WILSON: Pour le moment, oui, je le pense. Mais, à mesure que le temps passera et que ce genre d'affaires augmentera, je pense que la somme devra être soigneusement et régulièrement révisée. Vous devez constamment observer les événements et vous guider en conséquence.

M. FULTON: Avez-vous des dossiers qui indiquent quelle proportion du revenu provenant des billets de passage représente la vente des billets à tempérament?

M. WILSON: Cette année, la proportion était minime; le total a été de \$188,000.

M. HAHN: Combien de passagers cette somme représente-t-elle?

M. WILSON: Je ne le sais pas. Il me faudrait demander qu'on cherche ce renseignement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais, à la fin de l'année, sur ces \$188,000, \$160,000 environ demeurent encore impayés?

M. WILSON: Oui, c'est vrai, car le plan est entré en vigueur durant l'année, n'est-ce pas?

M. HAHN: Vous ne parlez ici que des envolées outre-mer?

M. WILSON: Oui, c'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Tous les frais sont payés par les clients, par les voyageurs?

M. WILSON: L'arrangement comporte une taxe de service de 2 p. 100 sur le solde impayé, et cette taxe vise à couvrir ces frais.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La société elle-même ne paie pas ces frais? il ne lui en coûte rien, aucuns frais de service ne lui sont imputés?

M. WILSON: Vous voulez dire par la banque?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. WILSON: Il y a l'intérêt. Les frais ordinaires, quand vous escomptez un billet à la banque, comprennent l'intérêt, c'est une taxe quelconque.

M. FULTON: Oui, les frais d'escompte par la banque. Savez-vous quel en est le taux courant? Savez-vous?

M. WILSON: On prélève un escompte de 5 p. 100 du solde décroissant, le taux courant est donc de 5 p. 100 par année.

M. FULTON: Les banques exigent-elles quelque chose des sociétés aériennes en ce cas? Ai-je bien compris? La société aérienne obtient-elle quelque 5 p. 100 de moins pour le billet que...

M. HAHN: Non, non, non.

M. FULTON: ... elles l'exigent du voyageur?

M. WILSON: Non, il s'agit de l'intérêt. Il faut payer l'intérêt, il va sans dire. Mais la banque, dans l'intervalle, perçoit l'intérêt du client, de sorte qu'en définitive les sociétés aériennes ne perdent rien sur l'ensemble de la transaction.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est une transaction financière ordinaire. D'avance, le montant d'intérêt est calculé et ajouté à la somme du billet, et la taxe de 2 p. 100 est calculée pour le client sur toute la période. En d'autres termes, le prix du passage étant de \$100, le client verse \$124, ou quelque chose de semblable, et la société aérienne retire le montant net du billet? N'est-ce pas là la méthode ordinaire?

M. WILSON: Oui, c'est la méthode ordinaire employée pour escompter les billets.

M. FULTON: Mais je ne comprends pas, car j'ai toujours pensé que lorsqu'on escompte un billet, l'escompte est calculé à un taux qui assure à la personne qui escompte le billet un profit sur le billet.

M. WILSON: C'est exact. Le bénéfice, c'est naturellement l'intérêt. En d'autres termes, le billet porte un intérêt de 6 p. 100, plus une taxe de service de 2 p. 100, et les sociétés aériennes peuvent accepter le billet et l'escompter à la banque qui obtient 5 p. 100 sur le solde décroissant.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pour donner satisfaction à tout le monde, on pourrait formuler la question ainsi: ces transactions sont-elles inscrites à part par exemple, dans un compte particulier, où serait débité, au moment de la vente, le montant qui sera imputé au client, ce compte étant ensuite crédité au prix du billet et des frais de banque.

M. WILSON: De toute nécessité, les sociétés doivent tenir des comptes assez distincts pour être en mesure de savoir ce qui se passe; autrement, je ne pourrais pas vous indiquer le montant total de ces ventes pour l'année et le solde qui demeure impayé à la fin de l'année.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si on veut pousser la question plus loin, et puisque ces comptes ont été mis à part, vous est-il possible de nous donner le bénéfice réalisé en 1956, c'est-à-dire le résultat net des ventes à tempérament, en ce qui concerne la compagnie.

M. WILSON: Je pense que la portion de l'intérêt sur ces transactions est incorporée dans l'autre compte d'intérêt. Il faudrait parcourir ce dernier et l'analyser pour en soustraire cette portion d'intérêt, car elle n'a pas été traitée comme un compte de revenu distinct.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ces transactions ne sont donc pas en réalité comptées à part?

M. WILSON: Non, pas du point de vue du revenu. Naturellement, l'émission d'un billet donne lieu à un compte. Mais quand le billet est escompté à la banque, il ressort de la comptabilité bancaire.

M. HAHN: Si je comprends bien, les frais de gestion de 2 p. 100 constituent un poste particulier, et vous avez ensuite l'intérêt de 6 p. 100 que porte le billet s'il demeure impayé; et l'escompte de 5 p. 100 représente la valeur perdue au moment du remboursement? Est-ce exact?

M. WILSON: Non. D'abord, vous prélevez 6 p. 100 sur le total de la portion impayée, plus 2 p. 100.

M. HAHN: Sur la portion impayée, plus 2 p. 100?

M. WILSON: Oui.

M. HAHN: Et 5 p. 100 alors représente un nouvel escompte sur le solde impayé?

M. WILSON: Cinq p. 100 sera payé sur le montant du billet qui va à la banque et qui comprend une taxe de service.

M. HAHN: Sur le plein montant du billet?

M. WILSON: Oui.

M. HAHN: Et non pas à raison du solde impayé?

M. WILSON: Non.

M. FULTON: Je n'ai pas la compétence pour vous contredire, mais votre langage ne serait-il pas plus à la portée du profane, si, au lieu de dire que ces billets sont négociables à la banque, vous disiez qu'ils sont achetés par la banque?

M. WILSON: Je crois avoir dit que les billets sont vendus à la banque.

M. FULTON: Le rapport dit que les billets ont été escomptés par la banque. J'aurais cru qu'il s'agissait d'un escompte sur la pleine valeur du billet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le terme propre est "acheter", tout comme on dirait qu'une compagnie de crédit "achète" les billets.

M. WILSON: C'est exact. "Acheter" serait une meilleure façon de décrire la négociation.

Le PRÉSIDENT: "Encaisse" et "Comptes à recevoir" sont-ils approuvés?
Assentiment.

Ensuite, à la page 4, nous avons "Matériel et fournitures", "Fonds d'assurance" et "Immeubles et matériel".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Relativement au poste "Matériel et fournitures", avez-vous vérifié sur place les immeubles de la compagnie et son inventaire?

M. WILSON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A combien d'endroits avez-vous dû le faire?

M. WILSON: Nous l'avons fait aux endroits où s'effectuent les inventaires les plus considérables, c'est-à-dire à Montréal et à Winnipeg.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous étudié l'inventaire des immeubles de la compagnie et avez-vous trouvé cet inventaire satisfaisant du point de vue de la comptabilité?

M. WILSON: Oui, nous nous sommes rendu compte que tout était dans l'ordre, à cet égard.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Avez-vous remarqué qu'il y avait une différence importante, à la fin de l'année, entre l'inventaire et les écritures comptables.

M. WILSON: Non. Évidemment, comme d'habitude, il y avait une petite différence. Il est un point que je veux rendre clair, ce n'est qu'une rectification de la comptabilité de l'année. En réalité, ce n'est pas quelque chose qui puisse causer un problème particulier, à moins que vous n'ayez raison de croire qu'il y ait eu un déficit sérieux ou bien un surplus sérieux. Dans ce cas, peut-être la comptabilité est-elle fautive. Mais, comme je l'ai dit, il n'y a rien qui puisse l'indiquer cette année. La rectification est parfaitement normale.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est la raison pour laquelle j'ai posé la question.

M. FULTON: Quant au fonds d'assurance, je comprends qu'il ne s'agit que d'une protection dans le cas de personnes qui pourraient faire une réclamation à la compagnie, à la suite d'un accident et que le prix ou la valeur de l'avion qui peut être complètement détruit à cause de cet accident est assuré par des compagnies d'assurance de l'extérieur. Est-ce exact?

M. WILSON: Non. Je ne crois pas. Le fonds d'assurance, comme il est défini dans le rapport vise la coque de l'avion et constitue une assurance à l'égard de la perte de l'avion ou de dommage à la coque, de la responsabilité envers les voyageurs, de la responsabilité publique, des dommages à la propriété, etc. Autrement dit, c'est une sorte de protection normale comprenant l'avion. Mais il existe une autre assurance pour l'avion pendant qu'il est au sol et non en service.

M. FULTON: Voici que vous dites ici:

Le fonds d'assurance, dont le montant demeure le même que l'an dernier, est maintenu afin d'absorber la part de la compagnie dans les dépenses occasionnées par pareilles pertes.

Voulez-vous donner des éclaircissements là-dessus? De quelle sorte de perte s'agit-il?

M. WILSON: Ce que nous avons à l'esprit, c'est le genre de perte dont a parlé M. McGregor, ce matin. Il ne s'agit pas normalement d'une protection contre les petites pertes imprévues, les dommages à l'avion, ce que l'on peut décrire comme des choses qui se produisent chaque jour. C'est en cas d'accident grave. Ce fonds, en plus de l'assurance confiée à des sociétés de l'extérieur, vise à assurer cette protection.

M. FULTON: Il est indiqué plus loin que les avions North Star sont complètement dépréciés. Au fait, un North Star a été perdu en décembre.

M. WILSON: Vous avez raison.

M. FULTON: Pourrait-il y avoir quelque réclamation contre les compagnies d'assurance de l'extérieur, en vertu de la première phrase du paragraphe en question.

M. WILSON: Je ne saurais répondre ni oui ni non à cette question, parce que la sorte d'entente avec les compagnies d'assurance dépend du total des pertes durant l'année. La responsabilité d'Air-Canada se limite à un certain montant. Si les pertes sont suffisantes pour épuiser tout la somme qui est à déduire, le reste pourrait faire l'objet d'une réclamation contre les assureurs de l'extérieur. Tout dépend donc de ce qui se produit dans une année particulière.

M. FULTON: Prenons cette année en particulier; l'accident s'est produit en décembre. Quelle était la situation? Dans les comptes que vous avez vérifiés, était-il question de quelque réclamation contre des assureurs de l'extérieur relativement à ce qui est arrivé à cet avion?

M. WILSON: Non, pas à ce moment-là. Il avait eu simplement une écriture dans les livres pour extraire l'avion, à sa valeur nominale, du compte d'immobilisations. Mais toute réclamation ne saurait être réglée avant que tout ce qui concerne cet accident ou tout autre accident survenu pendant l'année n'ait été complètement réglé. C'est alors que la compagnie décide comment formuler sa réclamation contre les compagnies d'assurances, s'il y a lieu de le faire, une fois que tout est établi.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): A la suite de cet accident, y aurait-il éventuellement une réclamation contre la compagnie?

M. WILSON: Je ne le sais pas. Je pense que M. McGregor a touché ce point ce matin. A cause de la situation indéfinie, je pense qu'il vaudrait mieux n'en pas dire trop à ce sujet. Je vais m'en tenir à l'avis du président.

Le PRÉSIDENT: Je pense que, s'il reste encore des réclamations à régler, il serait bon de ne rien révéler en ce moment.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): S'il y a responsabilité éventuelle, il serait peut-être à remarquer qu'il y a possibilité. Mais cette éventualité, en tant que telle, peut ne jamais se produire.

M. WILSON: Je crois pouvoir répondre à cela. Il y a plus qu'une question de comptabilité. C'est-à-dire pourquoi n'est-il pas question au bilan d'une responsabilité éventuelle possible? La raison en est que le fonds doit servir à cette fin et la perte serait payée à même ce fonds, sans rien changer au reste du bilan.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai une question à poser, dans le même sens que celle de M. Stewart. Du côté de l'actif, vous indiquez un fonds d'assurance de 6 millions de dollars et cette somme apparaît également dans votre réserve. En admettant que vous soyez avisés d'une réclamation de \$500,000, à la suite d'un accident, où cela serait-il indiqué à votre bilan?

M. WILSON: En supposant que tout a été réglé, nous pouvons indiquer la réclamation de \$500,000 et cela pourrait se faire de bien des façons, dont l'une serait au moyen d'une notation à ce fonds pour montrer qu'il y a un engagement de \$500,000 dont il faut s'acquitter. On pourrait aussi considérer la somme de \$500,000 comme une réduction de la réserve d'assurance, mais en même temps, on se trouverait à établir une réclamation contre le fonds, au nom de la compagnie. C'est ainsi qu'on entrecroise les écritures.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans ce cas, on aura au bilan \$5,500,000 dollars et la même somme apparaîtra à la réserve.

M. WILSON: En supposant que le montant soit transporté de l'actif du fonds au compte courant de la société.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Toutes les réclamations ont-elles été réglées en ce qui concerne le désastre de Moose-Jaw, il y a quelques années?

Le PRÉSIDENT: Cela n'apparaîtrait pas dans les comptes de cette année.

M. MCGREGOR: La réponse est oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est bien. Dans ce fonds d'assurance, je remarque que la compagnie *Capital Air Lines* a dans son rapport une réserve pour des dommages non assurés aux avions. Serait-ce parce qu'ils n'ont pas de fonds général de réserve comme celui-ci et que cette réserve sert à couvrir la partie qui est à déduire de l'assurance de l'extérieur?

M. WILSON: Dois-je comprendre qu'ils placent ce montant du côté du passif?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. WILSON: Et on l'appelle...

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Réserve pour dommages non assurés aux avions.

M. WILSON: Je ne saurais que faire une conjecture pour répondre. Je pense que c'est probablement, comme vous le dites, pour couvrir la partie non assurée de leur risque.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y aurait ici aucune nécessité pour ce genre de réserve, car nous avons une réserve générale. Est-ce là la différence?

M. WILSON: Y a-t-il un fonds correspondant.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Non, sur votre assurance de l'extérieur, il y a un montant à déduire. Par exemple, si vous aviez une perte de \$200,000, avec \$100,000 à déduire, cette dernière somme serait-elle prise à même une partie de la réserve de 6 millions de dollars? Vous recevriez \$100,000 de votre assureur de l'extérieur et la partie à déduire serait-elle prise à même la réserve d'assurance?

M. WILSON: Oui, c'est exact.

M. FULTON: Advenant le cas de la destruction ou de la perte entière d'un avion qui a été complètement déprécié, quel effet cela aurait-il sur la rubrique "Immeubles et matériel", apparaissant à l'actif de votre bilan?

M. WILSON: Il arriverait que cela serait porté au compte "Immeubles et matériel", quelle que soit la valeur résiduelle. Trente mille dollars étaient la valeur résiduelle du North Star. Tel serait le montant qui serait porté au compte, parce que la dépréciation a été entièrement prévue jusqu'à concurrence de \$30,000.

M. FULTON: Quel effet cela aurait-il sur le fonds d'assurance?

M. WILSON: Il y a un effet, mais le montant est différent dans le fonds d'assurance, parce que chaque avion est assuré pour un montant spécifié qui n'est pas le même que la valeur portée aux livres. Il est fondé sur un calcul différent. Par exemple, un avion North Star est assuré là pour \$500,000.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Y a-t-il eu quelques désastres ou crises qui aient été de nature à modifier le fonds d'assurance, cette année.

M. WILSON: Il y a eu des frais de bien peu d'importance et qui ont été imputés au revenu des sommes placées au fonds. De fait, il y a eu un revenu net provenant du fonds d'assurance. Ce montant a été inclus dans le compte du revenu.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je pourrais déduire de cela que la plupart des réclamations se rapportant à l'avion qui s'est abattu à Moose-Jaw ont été réglées au cours des années précédentes et que nul paiement n'a été fait cette année.

M. WILSON: Oui. Nous avons soin de nous assurer qu'il n'y a aucune réclamation en souffrance, dont on ne s'est pas occupé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je veux poser une question qui découle de celle de M. Fulton concernant le North Star. Je ne cherche pas à savoir le

montant de la déduction qui a été prévue, mais si, par exemple, il y avait eu un paiement fait à Air-Canada, provenant d'une compagnie d'assurance de l'extérieur, cela serait-il inscrit comme une dépréciation recouvrée?

M. WILSON: Vous voulez parler de dépréciation reprise.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si un avion garde une valeur de \$30,000, et si la perte qui survient comporte une partie qui est à déduire, en supposant que la réclamation payée soit de \$200,000, serait-ce le cas d'une dépréciation recouvrée?

M. WILSON: Je ne le crois pas. Je pense qu'il faut d'abord une explication. En inscrivant l'avoir, on mentionne d'abord qu'on prend tout à même la réserve de dépréciation pour cet avion, et cela, imputé à l'avoir, laisse un solde net de \$30,000. Alors, si l'on obtient \$100,000 de plus, cela entrerait dans la catégorie du profit sur mise au rancart; ce n'est pas exactement une mise au rancart, c'est un profit au terme de la transaction concernant l'avion disparu. Cela ressemble aux comptes de cette année où il est question de gain sur les deux DC3.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous voulez dire que d'ordinaire sur la vente d'un avion mis au rancart il n'y a aucun recouvrement de dépréciation, si l'appareil a rapporté \$200,000? A coup sûr, au sujet de l'ensemble de votre compte de dépréciation, ce pourrait être considéré comme étant imposable.

M. WILSON: Vous parlez de compte de dépréciation et je ne suis pas certain si ce que vous avez à l'idée est le compte des frais de dépréciation ou le compte de réserve pour dépréciation. Je crois avoir expliqué que la réserve n'existe déjà plus. Si vous vous demandez pourquoi cela n'est pas considéré comme une dépense imputée sur la dépréciation,—ce qui est une méthode acceptable en vertu de certaines pratiques,—la chose ne se fait pas de cette façon-là avec le mode de comptabilité en usage à Air-Canada.

M. STEWART (*Winnipeg-Nord*): De toute façon, M. McCann aimerait bien y mettre la main.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il matière à discussion sous les rubriques Impôts sur le revenu, Emprunts et obligations, Réserve pour révision et Surplus?

M. FULTON: Puis-je revenir à la rubrique Immeubles et matériel. Voici ce qui apparaît au dernier alinéa:

Il reste des versements additionnels au montant global de \$38,800,000 à effectuer d'ici à ou lors de l'exécution complète de ces contrats. Au 31 décembre, la Compagnie était protégée contre les fluctuations du change étranger à l'égard de ses engagements découlant d'achats d'avions, dans la mesure suivante:

Contrats en dollars des États-Unis.....	\$12,800,000
Contrats en livres sterling.....	£6,930,000

Cela signifie-t-il qu'il y a, à la fois, du change en livres sterling et en dollars des États-Unis, pour ce montant, placé au crédit d'Air-Canada, chez les fabricants de ces pays?

M. WILSON: Cela signifie qu'ils ont des contrats de change avec la banque, des contrats de change faits d'avance.

M. FULTON: Voulez-vous expliquer davantage. Je ne saisis pas bien.

M. WILSON: Voici de quoi il s'agit. Admettons que vous ayez un engagement financier qui approche, en fonds étrangers, et que vous vouliez vous protéger contre l'éventualité d'avoir à payer, au moment de l'échéance, plus de dollars canadiens que vous ne vous y attendiez, vous prenez un engagement d'avance sur ce genre de fonds, afin de vous créer une protection contre toute fluctuation du change. Autrement dit, vous stabilisez, au moyen d'une opération de sauvegarde, le taux du change tel qu'il est au moment de prendre l'engagement original.

M. FULTON: Un contrat avec le fabricant?

M. WILSON: Un contrat avec la banque.

Le PRÉSIDENT: Est-ce approuvé?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous en sommes à l'impôt sur le revenu.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes à l'impôt sur le revenu.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): De cette remarque je déduis que vous avez le droit, conformément à la Loi de l'impôt sur le revenu, de déduire un fort montant pour dépréciation? C'est-à-dire que vous pouvez établir la dépréciation sur les avions, mettons 40 p. 100 la première année, puis 30 p. 100 par la suite.

M. WILSON: Parfaitement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et la compagnie fait la répartition eu égard à la durée probable.

M. WILSON: Oui. Je devrais mentionner, toutefois, que, dans ce cas en particulier, le montant important de dépréciation supplémentaire requise cette année est déjà disponible, provenant des allocations de frais d'immobilisations disponibles les années précédentes, mais non utilisées.

Le PRÉSIDENT: L'article "Impôts sur le revenu" est-il approuvé.

Assentiment.

"Emprunts et obligations".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ici encore, j'ai à poser les mêmes questions qui ont été posées auparavant. A votre avis, la compagnie a-t-elle acquis maintenant assez d'envergure pour lui permettre d'obtenir ces prêts directement, sur le marché libre, et y aurait-il quelque avantage en le faisant. Quant à l'autre question, la voici: Est-ce que ce pourrait être un placement désirable, pour le National-Canadien, d'accepter des actions privilégiées pour tout son argent, car, évidemment, ce montant ne va pas diminuer, si nous nous en tenons au programme et aux projets. Ces capitaux seront requis de façon continue et nous aurions à supporter continuellement des emprunts de 20 millions de dollars, mettons.

M. WILSON: Je pense que pour ce qui a trait à la première partie de votre question, à savoir si, oui ou non, la société en est arrivée au point où elle puisse aller sur le marché public pour obtenir de l'argent. Je doute fort que ce soit là une bonne mesure à prendre. D'abord, nous savons que les taux courants sont fort élevés et que le fait de s'adresser au public entraîne des dépenses. Dans un cas comme le nôtre, où il s'agit d'une société appartenant à l'État et que l'État peut financer, il ne semble pas qu'il y ait lieu de chercher d'autres moyens de financement, pour le moment. Il semble que ce soit là la manière la plus économique.

Quant à la deuxième partie de votre question, à savoir si oui ou non le National-Canadien devrait prendre des actions privilégiées pour un montant de, mettons... Avez-vous dit quel était le montant de l'emprunt?

M. FULTON: Les emprunts courants sont de 40 millions de dollars, plus les 17 millions projetés pour cette année. Je crois qu'il faudrait recourir à un procédé de conversion, car je pense que les seules actions autorisées sont les actions ordinaires. Mais en supposant que la loi fût modifiée, et que l'autorisation fût donnée d'émettre des actions privilégiées, sans qu'il y ait de difficultés à prévoir, considéreriez-vous cette mesure recommandable?

M. WILSON: Comme dans tout problème de ce genre, il y a du pour et du contre.

Il y a un avantage évident à se servir du monde actuel de financement et c'est que l'intérêt est à déduire de l'impôt sur le revenu et que cela réduit par le fait même l'impôt. Autrement, les dividendes sur les actions privilégiées seraient payés une fois les taxes acquittées, ce qui nécessiterait de prévoir au budget un revenu plus élevé pour assurer les dividendes.

En outre, en vertu du plan actuel, la société peut démontrer qu'elle paie pour chaque dollar qu'elle utilise, sauf pour le montant nominal de capital qu'elle a. Autrement dit, elle est en mesure de payer au fur et à mesure.

M. FULTON: Je ne saisis pas très bien, car la société a une grosse dette non remboursée, sur laquelle elle paie de l'intérêt.

M. WILSON: Elle paie l'intérêt, c'est exact. C'est ce que je veux dire, elle paie pour ce capital, à même l'exploitation actuelle.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il y a actuellement 20 millions de dollars sur billet. Dans la pratique ordinaire des affaires, combien de temps garde-t-on ainsi de l'argent sur billet.

M. WILSON: Je pense qu'il faut que le crédit soit bon pour le garder longtemps.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A ce propos, cette compagnie a l'avantage d'être en mesure de déduire les frais d'intérêt, alors qu'une autre compagnie pourrait être forcée de se procurer des capitaux par la vente d'actions ordinaires et ne pas avoir cet avantage, en ce qui concerne l'impôt sur le revenu.

M. WILSON: Cela pourrait être une comparaison. Évidemment, je pense qu'il est bien difficile de faire une comparaison directe, uniquement de cette manière. Mais cela pourrait être une comparaison équitable.

M. FULTON: Vous n'avez rien qui soit établi quant à la proportion désirable entre le capital-actions et le capital emprunté, ou bien dois-je déduire de ce que vous dites, en effet, que puisqu'il s'agit d'une société aérienne appartenant au gouvernement, et en même temps une filiale d'une société appartenant au gouvernement, que la proportion normale ne s'applique pas?

M. WILSON: Je dirais qu'il y a moins lieu de s'inquiéter. Il est bien possible que dans la mesure où l'expansion se produira, il y aura matière à révision et à examen. Toutefois, à ce stade, il n'y a rien qui soit de nature à m'inquiéter sérieusement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y a aucun ennui, parce que vous pouvez toujours aller à la source des fonds?

M. WILSON: Parfaitement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et en obtenir.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il approuvé?

Assentiment.

"Réserve pour révision".

Assentiment.

"Surplus"

Assentiment.

"État du revenu"

Assentiment.

"Remarques générales"

Assentiment.

Le rapport des vérificateurs d'Air-Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1956 est-il approuvé?

Il est proposé par M. Johnston, appuyé par M. Hahn, que le rapport soit accepté.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que le Comité s'ajourne à lundi matin, à onze heures, lorsque nous étudierons les rapports.

