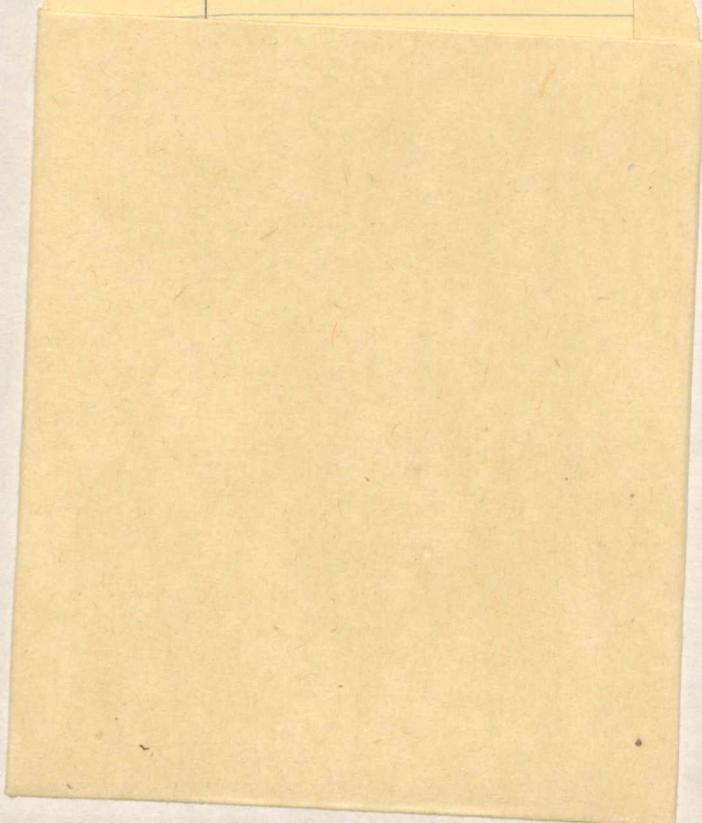


J  
103  
H72  
1952  
C44  
A4

J CANADA. PARL. C. DES C.  
103 COM. SESS. DES CHEMINS DE  
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-  
1952 CHANDE ...  
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM











CHAMBRE DES COMMUNES

Sixième session—Vingt et unième Législature, 1952

---

COMITÉ SESSIONNEL

DES

# CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PRÉSIDENT—M. HUGHES CLEAVER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

---

SÉANCE DU LUNDI 28 AVRIL 1952

---

Rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada (1951)

---

TÉMOINS:

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

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1952

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

*Président:* M. Hughes Cleaver  
*Vice-président:* M. H. B. McCulloch.

Messieurs

Benidickson	George	Macdonnell
Bourget	Gillis	(Greenwood)
Carter	Healy	McLure
Cavers	Helme	Mott
Churchill	James	Mutch
Dumas	Knight	Picard
Follwell	Macdonald	Pouliot
Fraser	(Edmonton-est)	Thomas—25
Fulton		

*Le secrétaire du Comité,*

R. J. GRATRIX.

## ORDRES DE RENVOI

JEUDI 24 avril 1952.

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

*Ordonné*.—Que le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1951, déposé le 24 mars 1952, et le rapport des vérificateurs au Parlement pour l'année terminée le 31 décembre 1951, à l'égard des Lignes aériennes Trans-Canada, déposé le 2 avril 1952, ainsi que le budget d'exploitation et le budget d'immobilisations pour l'année civile 1952, à l'égard des Lignes aériennes Trans-Canada, déposés plus tôt aujourd'hui, soient renvoyés au comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session.

*Ordonné*.—Que les rapports annuels pour 1951 des Chemins de fer nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, et le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, déposés le 3 avril 1952, ainsi que les budgets du National-Canadien et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année 1952, déposés le 2 avril 1952, soient renvoyés au comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, avec les articles ci-après du Budget de 1952-1953:

Crédit n° 485—Service de transbordement des wagons et terminus de l'Île du Prince-Édouard—Déficit d'exploitation.

Crédit n° 486—Canadian National West Indies Steamships Limited—Déficit d'exploitation.

Crédit n° 493—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Versement au National-Canadien et aux autres chemins de fer assurant un service dans le territoire désigné par la Loi, à l'égard d'une réduction de 20 p. 100 dans les taxes de tarif.

Et que la résolution adoptée par la Chambre le 19 mars 1952, renvoyant certains crédits au comité des subsides, soit abrogée dans la mesure où elle vise les articles 485, 486 et 493.

LUNDI 28 avril 1952.

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

*Ordonné*,—Qu'il soit autorisé à tenir ses séances pendant que la Chambre siège.

*Ordonné*,—Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement.

Certifié conforme.

*Le greffier de la Chambre,*

LÉON-J. RAYMOND.

## RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI 28 avril 1952.

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

### PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Que son quorum soit réduit de treize à huit membres.
2. Qu'il lui soit permis de se réunir pendant les séances de la Chambre.
3. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*

HUGHES CLEAVER.

## PROCÈS-VERBAL

LUNDI 28 avril 1952.

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

*Présents:* MM. Benidickson, Carter, Cleaver, Fulton, George, Gillis, Helme, James, Macdonald (*Edmonton-est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot.

*Aussi présents:* L'honorable L. Chevrier, ministre des Transports; et MM. Donald Gordon, président du National-Canadien et de son conseil d'administration; S. F. Dingle, vice-président (exploitation); T. V. Gracey, contrôleur; T. H. Cooper, vice-président (comptabilité), tous des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Le secrétaire du Comité demande la mise en nomination pour l'élection d'un président.

M. Macdonald (*Edmonton-est*) propose, appuyé par M. Mott, que M. Cleaver soit élu président.

La proposition étant mise aux voix, M. Cleaver est élu à l'unanimité et occupe le fauteuil.

Sur la proposition de M. Macdonnell (*Greenwood*),

*Il est résolu,*—Que le Comité recommande à la Chambre la réduction de son quorum de treize à huit membres.

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

*Il est résolu,*—Que le Comité recommande à la Chambre qu'il lui soit permis de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Sur la proposition de M. McLure,

*Il est résolu,*—Que le Comité sollicite l'autorisation de faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages.

Sur la proposition de M. Fulton,

*Il est résolu,*—Que M. McCulloch soit nommé vice-président du Comité.

Le Comité commence ensuite l'étude du rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada (1951).

M. Donald Gordon est appelé et lit une déclaration préliminaire au rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada (1951).

Sur la proposition de M. Fulton,

*Il est résolu,*—De se dispenser de la lecture du rapport annuel par M. Gordon, et de faire imprimer ledit rapport comme partie des témoignages de ce jour.

Le Comité commence alors l'étude détaillée du rapport annuel.

Après une certaine discussion et plusieurs questions posées à M. Gordon, le Comité convient d'annuler sa décision antérieure et de faire lire le rapport annuel par M. Gordon.

M. Gordon procède à la lecture du rapport annuel.

Le Comité commence alors une étude détaillée du rapport annuel, au cours de laquelle des questions sont posées à l'honorable M. Chevrier et à M. Gordon. Ce dernier est aidé de MM. Cooper, Gracey et Dingle.

A 1 h. l'interrogatoire de M. Gordon se continue et le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

#### REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend la séance à 4 h. 20 de l'après-midi, sous la présidence de M. Cleaver.

*Présents:* MM. Carter, Fulton, George, Gillis, Helme, Knight, Macdonald (*Edmonton-est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure, Mott, Pouliot.

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

L'interrogatoire de M. Gordon se continue.

A 4 h. 55, la sonnerie annonçant un vote s'étant fait entendre, le Comité suspend la séance.

Le Comité reprend la séance à 5 h. 20 sous la présidence de M. Cleaver.

*Présents:* MM. Benidickson, Carter, Fulton, George, Gillis, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Picard, Pouliot.

L'interrogatoire de M. Gordon se continue.

A 6 h. 40 de l'après-midi, alors que l'interrogatoire de M. Gordon se continue encore, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le mardi 29 avril 1952 à 11 h. du matin.

*Le secrétaire du Comité,*

R. J. GRATRIX.



## TÉMOIGNAGES

Le 28 avril 1952.  
11 h. du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous remercie.

Quelqu'un propose-t-il de réduire le quorum? Je crois qu'il est conforme au règlement de le réduire de 13 à 8.

M. Macdonnell propose que le Comité recommande à la Chambre que le quorum du Comité soit réduit de 13 à 8 membres.

Adopté.

M. Macdonald (Edmonton-Est) propose que le Comité demande la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Adopté.

M. McLure propose que le Comité demande la permission de faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 64 du Règlement. Je dois dire, messieurs, que c'est une légère augmentation du nombre d'exemplaires, mais, l'an dernier, le Comité en a manqué.

Adopté.

M. Fulton propose que M. McCulloch soit nommé vice-président du Comité.

Adopté.

Si vous le voulez, messieurs, nous allons passer au rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Adopté.

Monsieur Gordon, il nous fait plaisir de vous avoir de nouveau parmi nous.

M. DONALD GORDON, C.M.G., (président des Chemins de fer Nationaux du Canada): Monsieur le président et messieurs, je crois que vous trouverez le rapport annuel de 1951 plus complet que tout ce qui a été publié dans le passé. Dans le but de fournir un compte rendu instructif de notre administration, nous avons essayé de présenter les travaux de l'année comme partie d'un développement continu en regard d'un tout économique dans lequel le National-Canadien, en sa qualité d'utilité publique la plus importante au Canada, est un serviteur indispensable de l'industrie et un pionnier du progrès.

Nous avons utilisé cette année une couverture en dépliant afin de pouvoir insérer une carte détaillée des lignes du réseau du National-Canadien et, entre les deux couvertures vous trouverez plusieurs planches photographiques qui servent aussi à démontrer l'étendue du champ d'activité de notre réseau. A commencer par la page 2, vous verrez une série de portraits des dirigeants au bureau principal du chemin de fer et dont la belle physionomie n'est probablement pas aussi bien connue du public qu'elle devrait l'être. La page vis-à-vis donne, comme à l'ordinaire, la liste des membres du conseil d'administration et des chefs de départements. Les deux pages suivantes contiennent la table des matières et la lettre régulière d'envoi. Les divers titres du rapport ont été consignés pour votre commodité dans cette table, et vous verrez que le texte du

rapport est divisé en trois sections principales: "Revue financière" à partir de la page 6; la "Revue de l'exploitation", qui commence à la page 12, elle a surtout trait à l'aspect matériel, et, en dernier lieu, une section de "Généralités" qui commence à la page 17. Vous constaterez que les paragraphes de chaque section ont été numérotés de façon à faciliter le renvoi au cours de votre examen du présent rapport. Le bilan est commodément placé au centre du rapport (pages 24 et 25) et précède l'État des revenus et la statistique détaillée se rapportant, en général, à nos finances et à nos frais d'exploitation.

Maintenant, monsieur le président, je vais commencer à lire la lettre d'envoi.

Le PRÉSIDENT: Pour les fins du compte rendu, je dois faire remarquer qu'en plus de M. Gordon, nous avons ici ce matin M. S. F. Dingle, vice-président préposé à l'exploitation; M. T. H. Cooper, vice-président préposé à la comptabilité, et M. T. J. Gracey, contrôleur.

M. FULTON: Je ne suis pas sûr, monsieur le président, si je parle pour tous les membres du Comité et, d'ailleurs, je ne puis m'en arroger le droit. Le rapport nous fait une impression très favorable. Bien que quelques-uns d'entre nous puissent faire certaines réserves à son sujet, ou l'accepter à un degré variable d'enthousiasme, je crois que nous sommes tous d'accord pour féliciter la compagnie du succès qu'elle a remporté cette année; et, afin de ménager la voix de M. Gordon et d'épargner le temps des fonctionnaires de la compagnie ici présents, de même que celui des membres du Comité, je propose que le rapport soit imprimé tel que nous l'avons ici, sans que M. Gordon soit tenu de le lire.

M. MUTCH: Je suis disposé à appuyer cette proposition.

M. FULTON: Toutefois, si M. Gordon désire lire le rapport...

M. GORDON: Je suis entièrement à votre disposition. J'ai cru que la lecture du rapport réglerait plusieurs questions qui pourraient être posées.

M. MUTCH: Si je me souviens bien, c'est la procédure ordinairement suivie.

M. FULTON: Alors, je retire ma proposition.

Le PRÉSIDENT: M. Fulton propose, appuyé par M. McLure, que le rapport soit considéré comme lu qu'il soit consigné au compte rendu.

Adopté.

C'est la coutume de nous occuper de la lettre d'abord. Y a-t-il des questions au sujet de la lettre au ministre?

Adopté.

Pour en revenir au rapport.

1. Revue financière. Y a-t-il des questions sur ce paragraphe? Nous en venons ensuite aux Recettes d'exploitation (paragraphe 2) de la page 6.

M. MOTT: Allons-nous, monsieur le président, étudier le rapport page par page? Dans ce cas, M. Gordon pourrait nous fournir les grandes lignes de ce qu'il a à l'idée et nous donner des explications.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser au sujet des recettes d'exploitation?

M. MACDONNELL: Il y a ici une question qui se présente à mon esprit. Elle peut être entièrement exposée ici. M. Gordon pourrait peut-être expliquer l'augmentation du trafic-marchandises provenant de l'exploitation. Il me semble à propos de connaître les faits dans le rapport.

Le PRÉSIDENT: Sur le point soulevé, monsieur Macdonnell, le Comité pourrait peut-être réunir les recettes et les frais d'exploitation et les étudier pleinement?

M. GORDON: Je puis résumer sommairement ce point. Les recettes accrues au cours de l'année ont été de \$27,050,000, provenant des taux accrus du tarif-

marchandises. Cela ne concerne que le tarif-marchandises. Puis, il y a les services des voyageurs et autres, \$2,681,000; un total de \$180,000 provenant du département des communications en général—\$29,881,000 en tout pour les divers taux accrus.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le total de l'augmentation d'environ \$71,000,000 provient de l'augmentation du trafic?

M. GORDON: C'est du volume accru du trafic, et non des taux.

M. POULIOT: Avant d'aller plus loin, monsieur Gordon, je constate que les recettes d'exploitation de 1951 n'ont été que de 13 p. 100 plus élevées qu'en 1950, et que l'augmentation des frais d'exploitation a été de 17.4 p. 100.

M. GORDON: C'est exact.

M. POULIOT: Ce qui veut dire que les frais ont été de 4.4 p 100 plus élevés que pendant l'année précédente?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Est-ce dû aux relèvement des traitements?

M. GORDON: Vous trouverez en grande partie, dans notre détail des frais, cette augmentation totale, comme vous l'avez fait remarquer. Les frais réels d'exploitation ont augmenté de 17.4 p. 100, cependant que nos recettes ont augmenté d'à peu près 13 p. 100.

M. POULIOT: Oui.

M. GORDON: Cette augmentation est due en grande partie aux salaires plus élevés.

M. POULIOT: Oui, et alors l'augmentation des recettes n'a pas balancé l'augmentation des frais?

M. GORDON: C'est exact.

M. POULIOT: A cause de cela?

M. GORDON: Oui. Nous avons mentionné précisément dans le rapport, à la page 9, que l'augmentation de revenus qui est mentionnée là, a été plus que balancée par de plus hauts frais d'exploitation de 17.4 p. 100; comme je l'ai dit, la plus grande partie de cela est due aux augmentations de salaires. Il y a eu sans doute aussi des augmentations générales des matériaux de construction, des fournitures et le reste; mais la majeure partie représente les salaires.

M. POULIOT: Alors, c'était dû en grande partie aux salaires plus élevés, et il faudra augmenter les recettes en augmentant les taux de transport des marchandises.

M. GORDON: Oui, d'une façon générale nos frais ont été de \$15,000,000 plus élevés que les encaissements.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gordon, avez-vous le détail du montant dont les frais d'exploitation ont été augmentés à la suite de l'augmentation de \$41,000,000 du volume du trafic?

M. GORDON: Si vous le voulez bien, monsieur le président, je vais vous donner un détail, une explication des principales augmentations des frais.

M. MACDONNELL: Auparavant, monsieur Gordon, pouvez-vous me dire les résultats finals nets d'exploitation pour les années 1950 et 1951?

M. GORDON: Vous trouverez cela à la page 6.

M. MACDONNELL: Très bien; je vous remercie.

M. GORDON: Vous les verrez dans le détail donné dès le début. C'est notre recette nette d'exploitation; le rapport indique, pour 1950, \$59,834,502 contre \$44,683,899 en 1951; et, pour répondre à la question précédente, nos frais, en 1951, ont été de \$86,152,000 plus élevés qu'en 1950, et je vais simple-

ment vous résumer la raison de cette augmentation. Il y a \$23,534,000 que nous appelons une pure augmentation de salaires qui représente de l'argent payé en salaires. Il y a aussi \$10,332,000 représentant le coût supplémentaire de la semaine de quarante heures applicable à une partie de l'année seulement; la somme de \$21,181,000 représente du travail supplémentaire; celle de \$12,325,000 représente le prix plus élevé des matériaux.

M. MACDONNELL: Est-ce que les chiffres que vous citez sont dans le rapport?

M. GORDON: Non pas; c'est un détail de ces chiffres.

M. POULIOT: Un des chiffres se trouvait dans le rapport.

M. GORDON: Oui, les chiffres principaux sont dans le rapport; mon explication fournit plus de détails.

M. POULIOT: Oui.

M. GORDON: Vous trouverez le détail statistique à la fin du rapport, à partir de la page 42. Vous trouverez aussi à partir de la page 26 l'état des revenus, des recettes et des frais d'exploitation. Vous trouverez la plupart de ces titres en tête des articles spéciaux qui peuvent vous intéresser.

M. POULIOT: A condition que vous nous fournissiez des chiffres plus détaillés.

M. GORDON: Oui, et c'est la somme de travail que nous avons à accomplir, ou plutôt leur résultat net.

M. POULIOT: Oui, et ils sont encourageants.

M. GORDON: Oui; ce sont les comptes ordinaires pour les services que nous exploitons.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gordon, pouvez-vous compléter le détail que vous avez commencé à nous donner; vous nous avez fourni le coût accru des matériaux...

M. GORDON: Il y avait un crédit de \$9,000,000 pour entretien différé en 1950 et qui n'apparaît pas en 1951; et il y a un certain nombre d'articles divers que l'on peut résumer plus ou moins comme matériaux de construction, divers, au total d'environ \$8,000,000 sous forme d'enlèvement de la neige, d'entretien du matériel, de transport et ainsi de suite. On peut résumer le tout à environ \$9,000,000.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gordon, pouvez-vous nous donner de plus amples détails relativement aux \$21,000,000 pour le travail supplémentaire; combien de ce travail supplémentaire découle de la semaine de quarante heures, et combien provient de l'augmentation du volume des affaires.

M. GORDON: Nous avons essayé de séparer la semaine de quarante heures dans ce tableau spécial indiquant \$10,332,000, afin que le montant imputable à la semaine de quarante heures puisse être distinct du travail supplémentaire rendu nécessaire à cause de l'augmentation du volume.

Le PRÉSIDENT: Je voulais tout simplement m'assurer.

M. MACDONNELL: \$21,000,000 pour le travail supplémentaire.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais c'était relié au volume accru.

M. MACDONNELL: En comparaison des salaires globaux de combien?

M. GORDON: Vous trouverez à la page 29 un état des "frais d'exploitation et rémunération du personnel"; en 1951, cette rémunération fut de \$381,654,000. C'est le deuxième chiffre que vous voyez là. Au sujet de la rémunération, il peut être intéressant de signaler, ce que vous voyez d'ailleurs à la page 11 qui n'est pas numérotée, que, sur chaque dollar de recettes, 56 cents ont été en rémunération.

M. GILLIS: Monsieur Gordon, est-ce que ce montant de \$381,654,000 comprend aussi le personnel administratif?

M. GORDON: Il comprend tout; c'est la rémunération du personnel du chemin de fer.

M. FULTON: Puis-je faire une suggestion, monsieur le président? Le paragraphe 1, "Revue financière", est d'une forme très générale. Elle comprend à peu près tout, tandis que les divers articles sont plus particulièrement expliqués soit dans des paragraphes séparés du rapport, soit dans les tableaux détaillés aux pages 26 et 27.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FULTON: Je me demande si nous n'épargnerions pas du temps en nous occupant maintenant du paragraphe 2? Je crois que les questions posées s'appliqueront en réalité à des paragraphes particuliers et s'y rattacheront plus correctement; nous aurions de la répétition si nous demandions tout dans le moment.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez bien raison, monsieur Fulton; mais j'estime aussi qu'il est utile, pour comprendre le rapport dans son ensemble, que M. Macdonnell continue ses questions générales pendant encore quelques minutes afin de nous donner une vue d'ensemble.

M. POULIOT: Les deux vont de paire, comme vous l'avez dit, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Ai-je raison, monsieur Gordon? M. Gordon a laissé entendre que, s'il lisait son rapport, le Comité y gagnerait.

M. GILLIS: Je crois qu'il devrait le lire.

Le PRÉSIDENT: Nous avons tous les rapports sur nos pupitres.

M. GILLIS: Oui, mais la plupart d'entre nous ne les lisent pas.

M. MACDONNELL: Nous avons aussi d'autres choses sur nos pupitres.

M. GORDON: Je vais le parcourir aussi vite que possible. M'est avis que cette lecture répondra d'elle-même à plusieurs questions qu'on voudrait poser.

L'hon. M. CHEVRIER: Ne pouvons-nous pas demander à M. Gordon de lire les paragraphes 2, 3 et 4, s'il y a des questions, nous pourrions les poser alors sans être tenus d'examiner tout le rapport et d'y revenir?

Le PRÉSIDENT: Cela a bien du bon sens. Allons-nous essayer ce système.

M. GILLIS: Je crois que la meilleure manière de procéder est de laisser M. Gordon lire son rapport. S'il y a des questions, nous pouvons en prendre note et les poser plus tard.

Le PRÉSIDENT: Nous allons suivre votre conseil, monsieur Gordon.

M. GORDON: Je vous remercie, monsieur le président. Je vais alors commencer par la lettre d'envoi à la page 5; elle se lit comme il suit:

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL, le 10 mars 1952.

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

Monsieur le ministre,

Au nom du conseil d'administration j'ai l'honneur de vous soumettre ici le rapport annuel de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1951.

Afin de donner un plus clair aperçu du travail accompli par le réseau, la partie descriptive du rapport a été élargie et divisée en trois sections où sont traités les résultats financiers, le rendement de l'exploitation et l'état de la propriété, ainsi que des questions intéressant le transport en général et le Canadien-National en particulier.

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

Sincèrement vôtre,

Le Président,

D. GORDON.

J'en viens maintenant à la "Revue financière", et j'attire l'attention sur le tableau commençant avec le paragraphe 1; puis je lirai le paragraphe 2, "Recettes d'exploitation".

## REVUE FINANCIÈRE

1. Voici le sommaire des bilans de 1951 et 1950 comparés:

	1951	1950
Recettes d'exploitation .....	\$624,834,120	\$553,831,581
Frais d'exploitation .....	580,150,221	493,997,079
Recette nette d'exploitation .....	\$ 44,683,899	\$ 59,834,502
Impôts, location de matériel et autres comptes de revenus .....	12,900,780	17,417,730
Applicable au paiement des intérêts .....	\$ 31,783,119	\$ 42,416,772
Intérêts sur les obligations entre les mains du public .....	23,467,703	24,019,158
Applicable au paiement des intérêts dus à l'État .....	\$ 8,315,416	\$ 18,397,614
Intérêts dus à l'État .....	23,347,412	21,658,849
<i>Déficit de revenu</i> .....	<i>\$ 15,031,996</i>	<i>\$ 3,261,235</i>

L'état des revenus apparaît à la page 26.

## RECETTES D'EXPLOITATION

2. Elles ont atteint un nouveau sommet en 1951, battant le record de l'année précédente par 13 p. 100. Le plus haut volume de trafic-marchandises dans toute l'histoire du réseau explique surtout ce résultat. Les recettes du service, des marchandises ont été de \$498,800,344, soit 11.9 p. 100 de plus.

*Volume du trafic-marchandises*

3. Le total des marchandises transportées sur le réseau s'est élevé à 89.6 millions de tonnes soit 10.1 p. 100 de plus qu'en 1950. On aura une meilleure idée du travail accompli par le réseau quand on saura qu'il a transporté un total record de 36.4 milliards de tonnes-mille nettes productives, soit une quantité de 13.9 p. 100 plus forte qu'en 1950, en partie parce que les marchandises ont été, en général, transportées sur une plus longue distance, la moyenne étant de 407 milles en 1951 contre 393 milles l'année précédente.

4. Les principales augmentations de volume ont été enregistrées dans le trafic à bas rendement, notamment dans le grain et le bois de pulpe. L'augmentation exceptionnelle dans le tonnage de grain transporté était la conséquence d'une récolte abondante jointe au fort reliquat de la récolte 1950-1951. Le trafic du bois de pulpe a augmenté d'environ 3 millions de tonnes ou de 73 p. 100, les papeteries s'étant employées à renouveler sur une grande échelle les stocks qui avaient été fortement réduits par les demandes en 1950. Des augmentations substantielles ont aussi été enregistrées dans les minerais et concentrés, d'autres produits des mines, la pâte de bois, le gravier, le sable et la pierre, le fer et l'acier et divers produits manufacturés.

5. La diminution substantielle dans le tonnage du charbon bitumineux par comparaison aux niveaux anormaux de 1950 est attribuable en partie au fait qu'on tend de plus en plus à remplacer pour fins industrielles le charbon par l'huile combustible. Les autres principales diminutions de tonnage ont été enregistrées dans le cas de l'huile brute et dans le cas des parties d'automobiles. Dans le premier cas est marqué le détournement du trafic vers les pipelines et dans le second est marquée la production réduite des manufactures d'automobiles servies par les lignes du *Grand Trunk Western*.

*Taux de marchandises*

6. Dans le rapport annuel pour 1950, a été mentionnée la demande faite à la Commission du transport, le 21 décembre 1950, par l'Association des chemins de fer du Canada, d'une augmentation générale de 5 p. 100 des taux de marchandises et d'augmentations spécifiques de 10c. la tonne pour le charbon et le coke. La cause s'est ouverte le 19 janvier et le 25 janvier la Commission réservait jugement.

7. Le 23 avril suivant, l'Association des chemins de fer a fait une autre demande basée sur l'augmentation prévue des frais d'exploitation par suite de la mise en vigueur de la semaine de 5 jours et de 40 heures à partir du 1<sup>er</sup> juin, pour les employés non affectés à l'exploitation. On demandait une augmentation générale additionnelle de 14 p. 100 et l'on amendait la demande déjà faite au sujet des taux pour le charbon et le coke de façon à obtenir 10c., 15c. et 20c. la tonne de plus pour les taux de moins de \$1, de moins de \$2 et de plus de \$2 la tonne respectivement. Comme alternative et tenant compte des conclusions de la Commission royale du transport (1951) se rapportant aux augmentations horizontales, l'Association des chemins de fer a proposé une augmentation de 15 p. 100, avec une liste d'exceptions pour certaines commodités de base telles le bois, le bois de pulpe, la pierre, le gravier, etc., pour lesquelles des augmentations maximums devaient être consenties dans certains cas et des augmentations uniformes dans d'autres cas.

8. En tenant compte des 5 p. 100 mentionnés plus haut, l'augmentation totale demandée dans le premier cas était de 19·7 p. 100 sans exceptions autres que le charbon et le coke, et dans le second cas, de 20·75 p. 100 avec exceptions pour un certain nombre de commodités de base.

9. Comme suite à ces demandes, le 4 juillet la Commission émit une ordonnance autorisant une augmentation intérimaire de 12 p. 100, avec augmentations spécifiques des taux pour le charbon et le coke de 10c., 15c. et 20c. pour les taux de moins de \$1, de moins de \$2 et de plus de \$2 respectivement. Ces augmentations entrèrent en vigueur le 26 juillet.

10. Le 29 octobre, une autre demande fut faite à la Commission pour une augmentation de 17 p. 100 en remplacement de celle de 14 p. 100 déjà demandée ou de 18 p. 100 au lieu de la demande de 15 p. 100. Par cette nouvelle demande on visait à obtenir une augmentation totale de 22·85 p. 100 sans exceptions autres que le charbon et le coke, ou alternativement de 23·9 p. 100 avec exceptions pour certaines commodités.

11. Le jugement dans ce dernier cas fut rendu par la Commission le 25 janvier et amendé le 4 février 1952. Il autorisait (au lieu de l'augmentation intérimaire de 12 p. 100 accordée le 4 juillet) une augmentation de 17 p. 100 des taux pour classes et commodités et certaines charges pour des services auxiliaires. De plus, il confirmait l'échelle graduée, ci-haut mentionnée, des augmentations sur le charbon et le coke. Le bois de corde et autres bois pour fins de combustion seulement devenaient sujets à une augmentation maximum et l'augmentation des taux pour les pommes de terre ne pouvait dépasser 12 p. 100. La permission de faire état de cette ordonnance était limitée à une période de temps se terminant le 31 août 1953, limite sujette à d'autres directives, si jugé nécessaire par la Commission. Les augmentations accordées par ce jugement sont entrées en vigueur le 11 février 1952.

12. Aucun des jugements ci-haut mentionnés ne prévoyait de changements dans les taux statutaires de la Passe du Nid du Corbeau sur le grain ou les produits du grain en provenance de l'Ouest canadien.

13. Par deux ordonnances successives de la Commission, l'augmentation intérimaire allant de 2 p. 100 à 4 p. 100 sur le trafic international ou en découlant à partir du 4 avril a été augmentée de 6 p. 100 à 9 p. 100 à partir du 28 août. Ces ordonnances concordaient avec deux décisions prises par l'*Interstate Commerce Commission* à la suite d'une demande faite par les chemins de fer américains pour une augmentation de 6 p. 100 changée plus tard en une demande de 15 p. 100. Dans tous les cas déjà rapportés, il y eut certaines exceptions aux augmentations générales de taux. Tant au Canada qu'aux États-Unis, les dernières augmentations accordées pourraient cesser d'être en vigueur à partir du 28 février 1953. Entre-temps, sur requête des chemins de fer américains, d'autres séances ont été tenues par l'*Interstate Commerce Commission* dont le jugement est encore pendant.

14. En dépit des augmentations de taux de marchandises mentionnées dans ce chapitre, les recettes par unité pour 1951 ont été en moyenne de 1·8 p. 100 moindres qu'en 1950. La recette par tonne-mille nette est tombée à 1·369 cent. L'explication en est fournie par la composition différente du trafic, l'effet des augmentations de taux ayant été noyé par de fortes augmentations dans le volume du trafic à bas rendement.

15. L'enquête générale sur les taux de marchandises ordonnée par l'arrêté-en-conseil C.P. 1487 en date du 7 avril 1948 s'est continuée durant l'année. Cette enquête porte, entre autres points, sur l'égalisation des taux de marchandises,

sujet sur lequel la Commission royale du transport s'est déjà prononcée. Plusieurs discussions officieuses ont été tenues au cours de l'année entre la Commission du transport, les représentants des chemins de fer et autres groupes intéressés, en plus de l'audition officielle des causes à Ottawa les 15 mai, 10 septembre et 10 janvier 1952. La Commission devait siéger encore le 17 mars 1952.

#### *Trafic-voyageurs*

16. Les recettes du service des voyageurs accusent une amélioration de 19 p. 100 sur l'année précédente comme suite de plus nombreux voyageurs amenés surtout par l'immigration. Un plus grand nombre de touristes et de groupes, ainsi que des déplacements de troupes ont aussi contribué au total de 17.3 millions de voyageurs transportés au cours de l'année. Le total des voyageurs-milles a augmenté de 14.5 p. 100, fait en partie attribuable à un parcours moyen plus long pour chaque voyageur, soit 93 au lieu de 84 milles.

17. Un modeste revenu additionnel a découlé de diverses petites augmentations dans les taux pour voyageurs. Certaines augmentations des taux minimums pour les wagons-lits et les wagons-salons ont aussi été appliquées au cours de l'année.

#### *Trafic-messageries*

18. Des taux plus élevés et un nombre record d'expéditions par messageries ont contribué à peu près dans les mêmes proportions à augmenter les recettes des messageries de près de 19 p. 100.

19. Des augmentations ont été appliquées le 2 avril aux taux spéciaux pour longues distances et pour colis, concurremment avec l'augmentation des taux des colis postaux et le 4 juin les taux pour le poisson ont été augmentés avec la permission de la Commission du transport.

20. Le nombre des expéditions s'est élevé à 23,154,755, ce qui représente une augmentation de plus de 5 p. 100 sur les chiffres de l'année précédente.

#### *Service des communications*

21. L'augmentation substantielle des affaires dans le service des messages commerciaux et celui des fils privés est surtout responsable de l'augmentation de 14 p. 100 dans les recettes brutes de ce service. Un autre facteur a été le revenu moyen plus élevé par message, reflétant en partie l'augmentation, au Canada, d'environ 18 p. 100 autorisée par la Commission du transport et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre.

#### *Frais d'exploitation*

22. L'augmentation de revenus mentionnée ci-dessus a été plus que balancée par de plus hauts frais d'exploitation. Ces derniers ont augmenté de 17.4 p. 100 et ont touché un nouveau sommet. Les salaires plus élevés ont surtout contribué à cette augmentation. D'autres facteurs importants ont été de plus fortes dépenses pour l'entretien et le transport comme conséquence d'un plus fort volume d'affaires et l'augmentation du prix des matériaux.

#### *Remunération des employés*

23. L'augmentation des salaires, tant sur les lignes canadiennes qu'américaines du réseau, représente une majoration de \$33.9 millions des frais d'exploitation en 1951. Le principal changement a été une augmentation de 20 p. 100 du *salaires-heure* des employés non affectés à l'exploitation comme suite, à partir du 1<sup>er</sup> juin, de la semaine de 5 jours et de 40 heures, au même

salaires que pour la semaine de 48 heures. Ceci est l'un des résultats du règlement final amené par la décision de M. le Juge R. L. Kellock, lors de la dispute avec les employés non affectés à l'exploitation, tel que mentionné dans le rapport annuel de 1950.

24. Des augmentations de salaires ont aussi été accordées comme suite de l'entente conclue en mars avec les cheminots sur les lignes à vapeur au Canada et avec les employés non affectés à l'exploitation sur les lignes du réseau aux États-Unis. D'autres ententes ont été négociées au cours de l'année avec divers plus petits groupes d'employés.

#### Prix

25. Les prix de tous les matériaux de chemin de fer calculés d'après un index basé sur 1936-38=100 ont augmenté de 9·7 p. 100 durant l'année portant l'index à 220·5.

26. Il a été calculé que ces augmentations de prix ont majoré de 12·3 millions de dollars les frais d'exploitation au cours de l'année. Si les prix en fin d'année avaient été en vigueur toute l'année 1951 cette somme aurait été majorée d'environ 5 millions.

#### AUTRES COMPTES DE REVENUS

27. Le débit net de ces comptes accuse une réduction de 4·5 millions. Cette réduction s'explique en partie par le paiement, en 1950, d'une prime de \$958,000 sur des obligations rachetées, prime qu'on n'eut pas à payer en 1951.

28. Des montants au total de \$2,488,000, crédités au compte de revenus, provenaient de la vente de terrains à l'*Abitibi Power and Paper Company* et de la vente de la propriété de la *Rail and River Coal Company*, tel que rapporté au poste immobilisations.

29. Comme conséquence de l'appréciation du dollar canadien au cours de l'année, la prime sur les fonds américains a été de \$612,000 moindre qu'en 1950.

#### Hôtels

30. Les neuf hôtels ouverts toute l'année et les trois hôtels d'été du Canadien-National ont enregistré de nouveaux sommets tant dans les recettes brutes que dans les frais d'exploitation. Le revenu net d'exploitation s'est élevé à \$588,485 contre \$565,853 en 1950.

31. La recette brute, qui s'est élevée à \$9,249,902, accuse une augmentation de 5 p. 100 attribuable à la hausse du prix des chambres et des repas dans les neuf hôtels ouverts toute l'année et à une petite augmentation du nombre des clients dans les hôtels d'été. Dans le cas des hôtels ouverts toute l'année le nombre des clients a été de 667,943, une légère diminution sur l'année précédente.

32. Les frais d'exploitation se sont élevés à \$8,661,417, une augmentation de 5 p. 100 due à des remplacements et à des retraits, aux plus hauts prix des matériaux et des fournitures, et aux frais que représentait, pendant toute une année, l'augmentation de 4c. accordée aux employés d'hôtels, le 31 août 1950.

#### IMMOBILISATIONS

33. Ainsi qu'il apparaît à la page 32, les dépenses pour additions et améliorations, moins la valeur comptable des propriétés retraitées, se sont élevées à \$85,778,826, dont \$57,183,076 représentent des dépenses nettes pour achat de matériel.

34. On trouvera à la page 42 le détail du matériel acheté au cours de 1951 ainsi que l'inventaire du matériel à la fin de l'année.

35. Les principales améliorations apportées à la propriété du chemin de fer sont rapportées à leur place un peu plus loin dans ce rapport.

36. Des progrès ont été réalisés en 1951 dans la construction et l'amélioration des hôtels. A Edmonton, à la fin de l'année les planchers de la nouvelle aile de quinze étages de l'hôtel Macdonald étaient terminés et l'édifice fermé jusqu'au 14e étage. A St-Jean, T.-N., des progrès considérables ont été réalisés dans la réfection et la modernisation de l'hôtel Newfoundland et l'on compte que les travaux y seront terminés en 1952.

37. Parmi les achats importants de propriétés au cours de l'année notons ceux de deux petites lignes de chemin de fer. La propriété de la *Quebec Railway, Light and Power Company* a été achetée pour compléter la ligne du chemin de fer entre la ville de Québec et Nairn's Falls, sur la rive nord du Saint-Laurent. La ligne électrique de cette compagnie s'étendait sur une distance de 25 milles, de la ville de Québec à St-Joachim où elle faisait le raccordement avec la ligne du Canadien-National ayant Nairn's Falls pour terminus. La *New London Northern Railroad Company* a été achetée pour économiiser des loyers et des impôts que le Vermont Central, une filiale du Canadien-National, était obligé de payer en vertu d'un bail de 99 ans. Cette ligne consiste en 121 milles de voie principale entre Brattleboro, Vt., et New London, Conn.

38. Un édifice de bureaux a été acheté à Détroit pour loger le personnel du *Grand Trunk Western Railroad* qui occupait auparavant des bureaux loués.

39. Les principaux retraits de propriétés comprennent la vente de terrains et de mines de charbon. L'actif de la *Rail and River Coal Company*, compagnie située à Bellaire, Ohio, a été vendu après une enquête sérieuse qui a établi que la propriété n'offrait plus aucun avantage spécial au chemin de fer. Quelque 633,000 acres de terre en bordure de la ligne du chemin de fer entre Fort-William et Sioux Lookout, Ont., ont été vendus au cours de l'année à l'*Abitibi Power and Paper Company Limited*. Ces terrains étaient autrefois sous un bail à long terme qui comportait les droits de coupe par la Compagnie de papier. Le prix de vente a été de \$1,600,000 et une partie du terrain a été réservées pour l'usage futur du chemin de fer.

40. Avec la permission de la Commission du transport et de l'*Interstate Commerce Commission* les lignes suivantes ont été abandonnées:

	Distance
Port Hope à Millbrook, Ont. ....	16·6 milles
Cass City à Bad Axe, Mich. ....	18·3 milles

#### Finance

41. Le 15 janvier 1951, une émission de \$13,500,000 de Certificats du trust du matériel, 10 ans, à 2 $\frac{3}{4}$  p. 100, échéant en 20 paiements semi-annuels, a été vendue à 2·95 p. 100. Cette émission a permis de rencontrer environ 75 p. 100 du coût du nouveau matériel.

42. Le 1<sup>er</sup> septembre 1951, \$48,022,000 d'obligations, 4 $\frac{1}{2}$  p. 100, entre les mains du public, payables à la demande des détenteurs en fonds anglais, canadiens ou américains, sont venues à échéance et l'argent pour leur rachat a été emprunté de l'État canadien.

43. L'augmentation nette du capital emprunté, ainsi qu'il apparaît à la page 36, s'est élevée à \$73,893,054. La balance des argents requis a été prélevée sur les réserves de dépréciation.

#### RENDEMENT DE L'EXPLOITATION

1. L'efficiencce plus grande due à la technologie, bien que graduelle et quelquefois masquée par plusieurs causes, se trouve dans le rendement obtenu durant une période de temps raisonnablement longue.

2. L'année 1951 a été une année record au point de vue de l'activité industrielle et du trafic ferroviaire et il convient de la comparer, quant au rendement, avec l'année 1928 qui fut l'année record de la période d'entre deux guerres.

3. Dans l'intervalle, des améliorations remarquables ont été enregistrées dans l'utilisation, la capacité et le rendement par unité du matériel du chemin de fer. La distance en milles obtenue chaque jour par chaque wagon de marchandises utilisable a été portée de 32·6 à 45 et la distance en milles des locomotives de trains de marchandises utilisables s'est élevée de 107 à 152. La moyenne d'un chargement de wagon a été augmentée de 25·2 à 29·9 tonnes alors que le train de marchandises moyen a été augmenté de 1,409 à 1,749 tonnes. La vitesse moyenne d'un train de marchandises a été portée de 13·1 à 16·1 milles à l'heure et la tonne-mille brute par train-heure,—combinaison qui aide bien à mesurer le rendement,—a été portée de 18,500 à 28,100. Pour fins de comparaison ces chiffres ne comprennent pas le district de Terre-Neuve.

4. Dans l'ensemble, la comparaison démontre que, quant à la quantité, le Canadien-National a fourni 58 p. 100 plus de transport-marchandises avec 12 p. 100 moins de locomotives et 12·4 p. 100 moins de wagons et que, quant à la qualité, la vitesse moyenne a été augmentée de 23 p. 100. Ces améliorations se sont accompagnées d'une diminution importante du combustible consommé et de l'emploi de relativement moins de main-d'œuvre.

#### AMÉLIORATIONS TECHNOLOGIQUES

##### *Pouvoir de traction*

5. En matériel roulant, la locomotive diesel continue d'offrir la meilleure garantie d'une plus grande efficiencce. A la suite d'une enquête élaborée, l'approbation en principe a été accordée à un programme de cinq ans de dieselisation partielle des services de marchandises, de voyageurs et de gares où l'usage relativement intensif de locomotives est fait et où il est avantageux de tirer profit de la plus grande souplesse et du faible coût d'exploitation de ce type de traction. Ce programme implique de fortes dépenses de capital et ne peut être justifié que par les économies substantielles réalisables non seulement dans l'exploitation des trains, mais dans la réorganisation des installations affectées à l'entretien et à la réparation.

6. Le Canadien-National a été le premier chemin de fer en Amérique du Nord à expérimenter avec des locomotives diesel-électriques. L'addition, en 1951, de 103 unités diesel, y compris 39 locomotives de manœuvre et 10 locomotives de grandes lignes, a porté à 280 le total des unités en service à la fin de l'année, alors qu'environ 17 p. 100 de tout le trafic-marchandises direct sur le réseau était confié à des diesels. Ce type de traction sera légèrement augmenté en 1952, mais avant d'ajouter au parc de façon substantielle il faudra modifier les installations qui permettent de bien utiliser ces locomotives. Entre-temps, un programme d'entraînement pour le personnel préposé à la conduite et à l'entretien des locomotives diesel a été conçu et est actuellement appliqué.

7. On continue de surveiller avec intérêt le perfectionnement des locomotives à turbine à gaz. Quelques progrès ont été réalisés dans les turbines à gaz allumées à l'huile, aux États-Unis et en Europe, où quelques unités ont été mises à l'épreuve en service courant. Des turbines à gaz, allumées au charbon, sont encore l'objet d'importantes expériences aux États-Unis et au Canada, bien qu'aucune locomotive de ce genre ne soit encore en service. Des épreuves ont été faites à l'Université McGill et ont été suivies avec un intérêt particulier par les techniciens de la Compagnie qui ont fourni leur concours chaque fois que possible.

8. Les progrès d'autres modèles de locomotives, tels que celui de la locomotive diesel à conduite mécanique, sont aussi suivis de près.

9. La conversion des locomotives à vapeur dans la région de l'Ouest, de la combustion au charbon à la combustion à l'huile, a été différée l'an dernier à cause d'une certaine incertitude quant à la possibilité de se procurer dans l'avenir l'huile à soute du type "C". Cette incertitude ayant disparu l'on s'attend à ce que 42 locomotives soient converties à la combustion à l'huile en 1952.

#### *Matériel pour marchandises*

10. On étudie la possibilité d'employer des métaux légers dans la construction des wagons. Un wagon fermé recouvert d'aluminium et un wagon-trémie en aluminium ont été empruntés pour fins d'essai et les expériences faites avec ce dernier wagon ont amené l'achat de cinq wagons-trémies en aluminium afin de poursuivre plus avant les expériences en service courant.

11. Des études sont poursuivies sur les différentes parties des matériaux employés pour les wagons à marchandises dans le but de réaliser des économies grâce à une plus grande durée, à un poids plus léger et à une réduction des frais d'entretien compatible avec la sécurité de l'exploitation.

#### *Matériel pour voyageurs*

12. Au cours de l'année, des progrès importants ont été réalisés dans la réfection du matériel pour voyageurs. Les travaux les plus importants ont consisté à climatiser 22 voitures, à convertir 14 unités en des wagons combinés voyageurs-bagages et à moderniser 12 wagons-lits, 5 wagons-salons et 3 autres unités affectées au service des voyageurs.

13. On a encore étudié la possibilité d'employer des automotrices diesel pour voyageurs sur lignes relativement courtes et à trafic peu dense. Des expériences ont été faites avec une nouvelle unité en acier inoxydable, aux lignes fuyantes, de conception américaine, et des repères fort utiles ont été obtenus sous diverses conditions d'exploitation. Ces unités, qui peuvent entrer dans la composition de trains courts, ne sont pas faites pour traîner des remorques. Des automotrices diesel avec remorques ont été employées sur le réseau depuis 25 ans. En 1951, une rame de ces automotrices a été complètement modernisée et son rendement en service courant déterminera la politique à suivre au sujet des conversions subséquentes. Six nouvelles voitures électriques légères et 12 remorques assorties, destinées au service suburbain à travers le tunnel Mont-Royal, devaient nous être livrées au cours de l'été de 1951, mais on ne les attend plus maintenant avant la mi-été de 1952.

#### *Matériel de signalisation et de voies*

14. Au cours de l'année, il a été procédé à l'installation du système de contrôle centralisé du trafic sur deux secteurs stratégiques de voies principales. Sur les 148 milles de lignes entre Foley et Hornepayne, Ont., où 4 trains

transcontinentaux de voyageurs et jusqu'à 21 autres trains de voyageurs et de marchandises se rencontrent et passent chaque jour, l'installation a été complétée et les signaux mis en service à la fin de l'année. Sur la subdivision de Holly, un raccordement important long de 35 milles entre les voies doubles à Pontiac et Durand, Mich., l'installation de ce système moderne de signalisation est avancée dans la proportion de 70 p. 100.

15. Les travaux se sont continués au cours de l'année d'après un programme à long terme qui pourvoit à l'installation des signaux du bloc automatique sur les 512 milles de voie principale de Jasper, Alta, à Port Mann, C.-B., le terminus qui sert Vancouver. L'installation est déjà terminée sur les 43 milles de voie entre Jasper et Red Pass Jct., C.-B., ce qui portait à 159 milles la longueur des voies à signaux automatiques dans cette région à la fin de l'année.

16. La mécanisation de l'entretien de la voie a été avancée par l'achat de 5 bourroirs mécaniques et d'un nombre considérable de plus petits outils mus par moteur et utilisés par les cantonniers. Une économie de temps et d'argent a été réalisée par la location de deux nettoyeurs à ballast qui furent employés à nettoyer 310 milles de voie ballastée, à grande vitesse, entre Montréal et Chicago.

#### *Service des communications*

17. Au cours de l'année, a été inauguré un programme visant à augmenter de 60 p. 100 la longueur en milles du système dit à courant porteur afin de rencontrer une demande grandissante. A cause de graves retards dans la livraison du matériel 15 p. 100 seulement du programme avait été réalisé à la fin de l'année.

18. Un programme de trois ans tendant à moderniser l'équipement affecté au service du réseau de Radio Canada a été réalisé dans la proportion de 65 p. 100. On a aussi arrêté les plans, au cours de l'année, pour moderniser le système interne de télégraphe et de téléphone du Canadien National.

19. De nouvelles techniques et de nouvelles méthodes d'exploitation ont été étudiées en vue d'une plus grande efficacité. On a aussi étudié comment faire un plus grand usage de l'équipement mécanique.

#### *Autres recherches*

20. L'amélioration des devis, l'épreuve des matériaux fournis à la Compagnie et le développement des techniques de contrôle quant à l'utilisation du combustible et autres matériaux, continuent à recevoir l'attention des techniciens de la Compagnie. Parmi les projets entrepris au cours de l'année par le service des recherches et du développement, figuraient des expériences visant à une meilleure utilisation du charbon dans les locomotives à vapeur, le développement d'un inhibiteur de rouille pour contrôler la corrosion par la saumure et l'amélioration du graissage des tourillons.

21. D'autres études ont été faites des problèmes associés à la réfrigération mécanique et on installera prochainement un appareil expérimental dans un wagon frigorifique. Le développement d'un nouvel équipement pour la climatisation, l'éclairage et le chauffage des voitures à voyageurs est en marche avec le concours d'une société anglaise d'ingénieurs.

22. D'accord avec le Pacifique Canadien, des devis standards ont été arrêtés pour les wagons à automobiles, plates-formes, gondoles et trémies, et de plus l'on s'est entendu sur divers détails de la structure des voitures à voyageurs. Cette uniformisation profitera tant aux manufacturiers qu'aux chemins de fer.

## ÉTAT DE LA PROPRIÉTÉ

23. Un programme intense de remodelage et de réparation a été concentré au cours de l'année sur les locomotives et les wagons à marchandises, ce qui a permis une importante amélioration dans le pourcentage de serviabilité de ce matériel. Une légère amélioration de la serviabilité du matériel pour voyageurs a été enregistrée.

24. L'acquisition en 1951 de 5,000 wagons fermés, bien que compensée en partie par la réforme de 1,274 vieux wagons, a beaucoup aidé au transport d'un volume de trafic sans précédent, surtout durant et après la récolte du grain de l'Ouest. Quant à l'autre matériel pour marchandises, dans l'ensemble le manque chronique de wagons existe toujours. Toutefois, la situation devrait s'améliorer progressivement à mesure que seront faites, en 1952 ou 1953, les livraisons du matériel commandé ou prévu.

25. En 1951, aucune addition n'a été faite au nombre de voitures à voyageurs. La rareté de l'acier et la congestion dans les industries, comme suite du programme de défense, retarderont probablement jusqu'à 1953 au moins la livraison du nouveau matériel.

26. L'état de la chaussée, de la voie et des superstructures peut être décrit comme généralement satisfaisant, mais dans certains cas il n'est pas à la hauteur des standards projetés au commencement de l'année. Ceci peut s'expliquer par des raretés et des livraisons lentes de matériaux, notamment de produits d'acier, et par la difficulté, durant la période où la main-d'œuvre était relativement rare, de recruter et d'entraîner la main-d'œuvre additionnelle nécessitée par l'inauguration, le 1<sup>er</sup> juin, de la semaine de 5 jours et de 40 heures. Si l'on ajoute à ces facteurs les arriérés d'entretien et d'amélioration nécessaires datant de la période de la guerre, l'effet sur la propriété est d'importance. Une enquête sérieuse, conduite de haut en bas, est en cours afin de déterminer aussi exactement que possible l'étendue et le caractère de l'entretien différé.

*Terminus*

27. Le fort volume de trafic et le développement industriel intense qui ont caractérisé l'économie canadienne ont amené une congestion sérieuse dans plusieurs des terminus et des gares de la Compagnie dans les grands centres. Ce problème, résultant d'installations désuètes et de capacité insuffisante, a été étudié systématiquement afin de réaliser telles améliorations qui permettraient d'apporter un soulagement durant la période qui s'écoulera avant que les projets à long terme puissent être réalisés.

28. Nombre de projets de terminus, en cours au commencement de l'année, ont progressé aussi rapidement qu'il a été possible de se procurer les matériaux voulus. Au terminus de marchandises Bonaventure, un édifice de bureaux à quatre étages, une courte extension au hangar de réception et le bureau du hangar étaient aux trois-quarts terminés à la fin de l'année. Un progrès continu a été réalisé dans la nouvelle disposition des voies à la Gare Centrale,—une phase du développement du terminus de Montréal,—et l'on s'attend à ce que les travaux soient terminés à la fin de 1952. Aux ateliers de la Pointe St-Charles, à Montréal, le nouvel atelier de peinture est terminé dans la proportion de 70 p. 100 et les changements aux voies, en prévision de la construction d'un prolongement à l'atelier pour diesels, ont été complétés. On a presque terminé, au cours de l'année, le nouvel alignement des voies et l'agrandissement de la gare de Mimico au terminus de Toronto.

29. Un problème spécial se présente du fait de la congestion dans le terminus de Montréal, qui sert non seulement un centre fortement industrialisé,

mais est aussi un point de convergence pour le trafic direct à destination ou en provenance des provinces Maritimes et des États-Unis. La gare de Turcot, la principale, est enclavée près du centre de la ville et à toute fin pratique, il est impossible de l'agrandir suffisamment pour qu'elle puisse recevoir un volume de trafic sans cesse grandissant. Un plan à long terme a donc été arrêté pour la construction d'une gare moderne de triage dans le secteur de la Côte de Liesse. Entre-temps, comme mesure intérimaire nécessaire, des travaux ont été entrepris pour allonger les voies à la gare de Turcot, laquelle servira éventuellement de gare auxiliaire et de gare de dépôt.

## GÉNÉRALITÉS

### *Le climat économique*

1. L'année 1951 a été témoin, dans une mesure sans précédent, du procédé de croissance et de développement par lequel le Canada a commencé à évoluer vers une économie plus diversifiée, mieux balancée et comprenant une structure industrielle plus forte, laquelle permet de supporter un marché domestique plus important. Si le développement rapide des ressources minérales et forestières a été particulièrement évident il y a eu aussi une importante expansion des industries secondaires et manufacturières. En même temps, l'augmentation continue de la population mondiale a mis en relief l'importance des ressources du Canada en agriculture et en pêcheries.

2. Les découvertes répétées et considérables de minerais de fer en Ontario, Québec et au Labrador, celles du pétrole et du gaz naturel dans les provinces des Prairies et en Colombie-Britannique illustrent bien le développement de l'industrie minière. Loin de manquer de ces matériaux de base le Canada promet de devenir bientôt l'un des grands producteurs du monde. Le développement de nouvelles industries de transformation est illustré par la construction actuelle ou projetée d'usines pour le traitement du titane, du nickel, du zinc et du soufre. Une autre preuve de nos progrès industriels est la fabrication, au Canada, de textiles synthétiques, de produits chimiques industriels, y compris les produits pétro-chimiques et d'une série de produits en acier dont plusieurs n'avaient jamais été fabriqués au Canada auparavant.

3. L'accélération du développement de nos ressources, jointe à une population grandissante, a permis d'établir un nouveau record dans la production nationale. En 1951, celle-ci semble avoir été d'environ 90 p. 100 plus élevée qu'en 1939.

4. A titre de la plus grande utilité publique au pays, le National-Canadien continue de jouer un rôle essentiel dans cette expansion.

5. L'an dernier, plus de 194,000 immigrants sont entrés au pays, soit le plus grand nombre depuis 1913 et 294 trains spéciaux du National-Canadien ont transporté des immigrants des ports d'arrivée. Pour la réception et le transport de ces gens ont été employées des équipes d'interprètes et d'autres employés expérimentés.

6. Au cours de l'année, un nombre considérable de firmes qui projetaient de nouveaux établissements se sont prévaluées des services techniques et des conseils du service de développement industriel de la Compagnie.

7. L'acquisition des voies de la Commission des ports nationaux, des deux côtés de Burrard Inlet, a été considérée dans le but d'encourager le développement d'un vaste et nouveau secteur industriel sur la rive nord du port de Vancouver. Cependant, aucun accord n'a encore été conclu avec les diverses autorités municipales au sujet de la circulation sur le pont des *Second Narrows*.

8. Dans le but de fournir un accès direct aux manufactures, entrepôts et autres établissements industriels en divers endroits du Canada, 223 éperons industriels, représentant 43·7 milles de voie, ont été construits au cours de l'année. Le plus long de ces éperons qui mesure 5·8 milles, a été construit de Forestburg, Alberta, aux Houillères Forestburg où a été commencée une exploitation à ciel ouvert. Un autre éperon de 4·8 milles a été construit entièrement à partir de l'ancienne ligne transcontinentale, près de Barraute, Québec, jusqu'à la propriété de la *Barvue Mines Limited* où d'importants dépôts de minerai de zinc ont été repérés.

#### *Nouveaux embranchements*

9. La position stratégique qu'occupe le National-Canadien sur notre frontière économique a été démontrée par d'importants développements dans le nord du Manitoba et le nord-ouest de la Colombie-Britannique.

10. Au cours de l'année a été demandée l'extension de l'embranchement du National-Canadien qui a son terminus à Sherridon, Manitoba, jusqu'à Lynn Lake, qui se trouve à environ 150 milles au nord de Sherridon et où se rencontrent de gros dépôts de nickel, de cuivre et de cobalt. Après étude des facteurs économiques il a été recommandé et autorisé, à la fin de l'été, de procéder à la construction. A la fin de l'année, la ligne avait été arpentée sur une distance de 54 milles, soit jusqu'à la rivière Churchill, environ 21 p. 100 de l'emprise arpentée avait été nettoyée et 7 milles de pentes avaient été aménagés. En vertu de l'accord avec la *Sherritt-Gordon Mines Limited*, la mise en service de la ligne a été fixée à octobre 1953.

11. Un vaste développement centré sur la construction d'une usine de réduction d'aluminium près de Kitimat, C.-B., à 70 milles environ au sud-est de Prince-Rupert, a fait surgir le projet de construire un embranchement d'environ 46 milles de long qui ferait le raccordement avec la ligne de Prince-Rupert du National-Canadien. Après une étude sérieuse de la question financière ce projet a été recommandé par la Direction et l'on attend maintenant l'autorisation de procéder.

#### *Autres développements dans le transport*

12. La construction par le gouvernement fédéral et le gouvernement de la Nouvelle-Écosse d'une chaussée à travers le détroit de Canso doit commencer en 1952. Elle permettra à un raccordement par rail de remplacer les transbordeurs actuels de trains.

13. Une autre importante amélioration du transport entre Terre-Neuve et la terre ferme est prévue grâce à la construction qui doit être entreprise par le gouvernement fédéral d'un brise-glace moderne qui sera mis en service entre North Sydney, N.-É., et Port-aux-Basques, T.-N. D'un modèle spécial, ce nouveau brise-glace-transbordeur utilisera un type de contenant de marchandises portatif pouvant s'adapter au matériel ferroviaire de Terre-Neuve et qui non seulement accélérera le service des marchandises, mais réduira les pertes et dommages résultant du transbordement des bateaux aux wagons.

14. Un autre développement remarquable dans le domaine du transport est la continuation, vers le nord, du *Pacific Great Eastern*, à partir de Quesnel jusqu'à Prince George, C.-B., où il fera le raccordement avec la ligne de Prince-Rupert du National-Canadien.

#### *La canalisation du Saint-Laurent*

15. Le fait que le Canada pourrait, si nécessaire, procéder sans l'aide des États-Unis à la réalisation du projet de canalisation du Saint-Laurent est d'une énorme portée pour l'économie canadienne.

16. Le creusage du Saint-Laurent canalisé, de façon à permettre un tirant d'eau minimum de 27 pieds et un important développement hydro-électrique, affectera sans aucun doute les chemins de fer en général et le National-Canadien en particulier. Les marchandises en vrac transportées maintenant par rail à cause de la capacité limitée du système de canaux actuel pourraient bien emprunter la voie d'eau, et les ports ouverts aux bateaux océaniques sur les Grands lacs pourraient amener un détournement du trafic. Toutefois, comme compensation de ces facteurs adverses, on peut s'attendre à un développement industriel résultant de l'énergie bon marché disponible et le transport par eau et rail servant de grandes agglomérations. Il faut en conclure que si une période d'ajustement suivra fatalement la canalisation du Saint-Laurent il est peu probable que ce projet aura des conséquences adverses permanentes pour le National-Canadien. Toutefois, c'est un problème d'importance que d'assurer au National-Canadien la place qui lui revient dans le développement industriel qui résultera de la réalisation de ce projet.

#### *Aspect de la concurrence*

17. Les besoins en transport sont si variés qu'aucun mode de transport ne peut satisfaire seul les demandes de l'industrie et du public voyageur. Au Canada les chemins de fer ont à faire face à la concurrence sélective dans l'air, sur l'eau et sur route, chaque concurrent étant spécialisé en raison des avantages découlant de sa technique particulière.

18. Les lignes aériennes, par exemple, sont spécialisées en vitesse et ont pour clients ceux qui sont prêts à payer un supplément pour le service le plus rapide possible. L'allure de plus en plus rapide qu'a adoptée la vie économique au Canada a fait des lignes aériennes de forts concurrents pour le transport des voyageurs et, à un moindre degré, pour le transport des marchandises.

19. Les entreprises de transport par eau sont spécialisées dans le transport à bas prix des marchandises en vrac n'exigeant pas un service très rapide. Ceci est démontré par le fait que le gros de la récolte du grain de l'ouest est transporté normalement, durant la saison de navigation, via Fort William et Port Arthur, à travers les Grands lacs.

20. Les pipelines peuvent offrir un avantage économique certain sur les wagons citernes pour le transport du pétrole et des produits pétrolifères lorsqu'un volume de trafic important et régulier est assuré durant une période d'années suffisante pour permettre d'amortir le coût initial de la construction. Les oléoducs représentent un développement relativement récent au Canada et d'autres constructions du genre peuvent être prévues.

21. Les véhicules commerciaux possèdent certaines caractéristiques qui les rendent particulièrement aptes au transport sur courtes distances d'un trafic de volume relativement réduit. La concurrence des camions affecte les classes les plus rémunératrices du trafic-marchandises et, au cours des dernières années, elle s'est rapidement étendue dans le domaine du transport sur longues distances.

22. Malgré la pression de plus en plus grande de ces concurrents, les chemins de fer doivent continuer d'être le principal moyen de transport sur terre parce que seuls ils sont capables de transporter un fort volume de marchandises à bon marché et par tous les temps, sur de très longues distances.

#### *Concurrence du pneu*

23. La limite actuelle à l'exploitation profitable des camions, en concurrence avec les chemins de fer, dépend surtout, non pas des avantages relatifs, techniques ou de coût du transport sur route ou par rail, mais de la marge qui

existe entre les tarifs de camionnage et ceux des chemins de fer. Les taux de chemins de fer n'ont pas de rapport uniforme avec les frais d'exploitation. En général, ils sont généralement bas sur les commodités de base et relativement élevés sur les produits manufacturés de plus grande valeur marchande. Le succès qu'éprouvent les compagnies de camionnage à enlever aux chemins de fer du trafic rémunérateur sur longues distances peut être attribué, en grande partie, à l'avantage artificiel qu'elles retirent d'un système tarifaire de ce genre, plutôt qu'à une supériorité technique particulière.

24. Les problèmes soulevés par ce concours de circonstances sont complexes et ne peuvent être résolus par une seule ou simple formule. Dans sa sphère d'action la Direction a concentré ses efforts sur l'amélioration des services rendus au public et sur une plus grande efficacité d'exploitation. Ces efforts peuvent être secondés et poussés plus avant par la coordination des services sur rail et sur route. Sur ce point, l'action la plus prometteuse consisterait à fournir des services supplémentaires sur route ou à substituer des services routiers à des embranchements ferroviaires là où, de façon permanente, les recettes du trafic sont inférieures aux frais directs. En général, la politique de la Direction est d'utiliser le transport sur route comme auxiliaire des services ferroviaires fondamentaux. Elle n'a pas du tout l'intention de s'embarquer à fond et sans distinction dans l'exploitation d'autobus et de camions.

25. Conformément à cette politique, 8 services de camionnage en petit et 2 services d'autobus ont été inaugurés au cours de l'année. En vertu d'une licence délivrée par la *British Columbia Public Utility Commission* un service d'autobus a été inauguré entre Prince-Rupert et Smithers, C.-B. Les *Mackenzie Coach Lines* qui fournissaient un service d'autobus dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont été exploitées en commun avec le *Maine Central Railroad* permettant ainsi un service d'autobus de divers endroits aux États-Unis jusqu'à Sydney et Halifax. D'autres services similaires sont projetés et attendent d'être réalisés. Par exemple, le National-Canadien a proposé à la province de l'Île du Prince-Édouard un service d'autobus et de camions coordonné avec les services du chemin de fer, service qui améliorerait beaucoup le transport dans cette province. Cette proposition est présentement à l'étude.

#### *Commission Royale sur le Transport*

26. Le rapport de la Commission royale nommée le 29 décembre 1948 pour étudier les problèmes du transport au Canada a été rendu public le 15 mars 1951.

27. Certains amendements importants, basés sur les recommandations de ce rapport, ont été faits à la Loi des chemins de fer, accordant une certaine autorité et donnant des directives à la Commission du Transport en ce qui concerne particulièrement la réglementation des tarifs de chemins de fer.

28. L'amendement de l'article 332A de la Loi des chemins de fer définit la politique nationale en ce qui concerne l'égalisation des taux de marchandises. Dans cet amendement et dans d'autres, certaines stipulations ont été faites de façon à laisser à la Commission la faculté d'exercer son jugement pour le règlement final de chaque cas. Les représentations du National-Canadien au sujet de questions telles que la méthode d'égaliser les taux de marchandises et l'uniformisation des systèmes de comptabilité seront faites en temps et lieu aux autorités régulières.

29. A la suite d'une recommandation faite par la Commission royale la Loi prévoit le paiement d'une subvention au National-Canadien et au Pacifique-Canadien pour rencontrer le coût d'entretien de la voie dans un secteur défini au nord du Lac Supérieur. Le montant de la subvention, qui ne doit pas dépasser \$7 millions par année, sera fixé par la Commission du transport.

30. Le rapport de la Commission royale attire aussi l'attention sur la nécessité d'une politique mieux déterminée quant à l'abandon de lignes et de services ferroviaires. De plus, la Commission a formulé de façon suivante son opinion sur le droit à la propriété par les chemins de fer de lignes de camions:

Il se peut que le commerce du camionnage forme une partie essentielle et complémentaire de l'exploitation ferroviaire, surtout maintenant que la situation se modifie. Dans les circonstances, il paraît déraisonnable d'interdire aux chemins de fer d'assurer le service de camions ou de lignes de camionnage. Rien ne prouve qu'en possédant des camions les chemins de fer contribuent actuellement à supprimer la concurrence. Ce serait une affaire à régler, s'il y a lieu, quand l'occasion se présentera.

Ces remarques supportent objectivement la politique du National-Canadien telle qu'énoncée dans le chapitre précédent.

#### *Recapitalisation*

31. Le National-Canadien n'a jamais manqué de faire ses frais d'exploitation, mais à l'exception des années 1926, 1928 et 1941-1945, il a été incapable de rencontrer les lourdes charges fixes d'intérêt dont le réseau porte le fardeau depuis ses débuts en 1923. Après avoir entendu les témoignages recueillis au cours de séances publiques la Commission royale rapporte:

Les chemins de fer Nationaux ont fait valoir leur cause pour la réduction de leurs charges fixes et l'avantage pour la Compagnie de pouvoir accumuler à même les recettes une réserve ou "un magot auquel on puisse recourir à l'occasion."

32. L'on s'attend à ce que l'aide recommandée par la Commission soit accordée au chemin de fer en 1952.

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

33. En vertu d'un amendement apporté en 1951 à la Loi Canadien National-Pacifique Canadien, on exige du National-Canadien qu'il fasse rapport annuelment de son activité coopérative.

34. On étudie conjointement l'extension des services de trains de voyageurs en commun et l'abandon de lignes faisant pratiquement double emploi entre les points suivants:

<i>Distance</i>	
Middleton-Bridgetown, Nouvelle-Écosse.....	13.2 m.
Louise-Deloraine, Manitoba.....	56.3 m.
Hallboro-Beulah, Manitoba.....	75.2 m.
Reston, Manitoba-Wolseley, Sask.....	122.4 m.
Longdon-Beiseker, Alberta.....	32.6 m.
Forth-Ullin, Alberta.....	71.2 m.

35. Les projets coopératifs en vigueur durant 1951 étaient supposés produire une économie annuelle conjointe de \$1,189,240, d'après les conditions économiques et les conditions de trafic qui existaient quand ils furent mis en marche. Il n'a pas été possible d'estimer la valeur annuelle de ces mesures coopératives au moment de la rédaction de ce rapport. L'information sera fournie dans les rapports subséquents. Il est raisonnable d'anticiper que l'économie conjointe réalisée sera supérieure au chiffre déjà mentionné. En plus des projets dont on peut estimer l'économie réalisable il y a d'autres formes de coopération en vigueur produisant des bénéfices substantiels mais indéfinissables.

36. En plus de la coopération en vertu des clauses de la Loi Canadien National-Pacifique Canadien il a existé et continue d'exister beaucoup de coopération entre les deux Compagnies, comme le prouvent les vieilles ententes au sujet de l'usage en commun de terminus, de droits de passage communs, des manœuvres conjointes et autres méthodes d'exploitation, des accords permettant d'emprunter l'une ou l'autre ligne en cas de nécessité, aussi bien que de la propriété conjointe d'immeubles. La Loi Canadien National-Pacifique Canadien a une portée au delà des relations d'affaires normales et apporte à une entente l'élément d'intérêt national qui sanctionne une action qui autrement serait illégale.

37. Le devoir qui incombe à la direction de rechercher l'économie par coopération est rempli fidèlement.

#### *Relations ouvrières*

38. A une exception près, les ententes au sujet des salaires conclues en mars 1951 avec les employés préposés à l'exploitation sont de nouveau en question et les discussions sont commencées avec les organisations ouvrières intéressées. Les contrats de deux ans avec les employés non préposés à l'exploitation sont sujets à révision à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1952 et l'intention de reviser les accords courants peut être notifiée par une quelconque des parties intéressées, dans les soixante jours qui précèdent cette date.

39. Le décret-loi du gouvernement des États-Unis en date du 27 août 1950 qui met sous contrôle fédéral tous les chemins de fer aux États-Unis est encore en force. Ce décret, qui affecte le National-Canadien et ses lignes auxiliaires aux États-Unis, découle de la menace d'une grève par les employés préposés à l'exploitation. Des accords ont été conclus avec le Syndicat des serre-freins en mai 1951, mais il reste à conclure des accords avec les mécaniciens, les chauffeurs et les conducteurs.

#### *Pensions*

40. Le plan de pension du National-Canadien a été révisé et amélioré à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1952.

41. Ce nouveau plan résulte de plusieurs mois d'étude durant lesquels la Direction a bénéficié des conseils et de la coopération des représentants des employés.

42. Une courte description du plan révisé se trouve dans un appendice à ce rapport. C'est la reproduction d'une circulaire explicative adressée aux employés et aux pensionnaires.

#### *Personnel*

43. En 1951, l'organisation du département du personnel a été avancée de façon à aider la Direction à disposer plus efficacement des ressources humaines qui sont le plus grand actif du chemin de fer. Les responsabilités du département du personnel comprennent l'aide aux directeurs de l'exploitation dans le choix, l'entraînement et la promotion des employés, l'application des techniques modernes à l'administration du personnel et la coordination de toutes les formes de la politique envers le personnel.

44. Un système d'appréciation du personnel et d'évaluation des emplois a été conçu pour les employés non syndiqués en commençant par les officiers junior. Dans ce but, une série complète de dossiers de tout le personnel est en préparation.

45. Le service des bureaux du département du personnel s'est employé activement à étudier le matériel de bureau, les méthodes et les procédés administratifs aidant ainsi d'autres départements.

46. Des bureaux de placement sont maintenant ouverts à Winnipeg, Toronto, Montréal et Québec. Ils facilitent la mutation d'employés entre les départements et s'occupent spécialement d'examiner et de catégoriser les candidats aux emplois. Avec le temps, ces bureaux prendront de l'expansion tant sous le rapport du nombre que sous celui de leurs travaux.

47. Le plan de coopération entre les ouvriers et la Direction continue de jouer un rôle important en fournissant un moyen de communication entre les employés et les fonctionnaires affectés aux divers postes de commande. Le plan des suggestions auquel tous les employés peuvent participer est une réussite. Il produit des idées constructives au bénéfice mutuel de la Compagnie et des employés.

## APPENDICE

### DESCRIPTION SOMMAIRE DU PLAN DE PENSION REVISÉ DU NATIONAL-CANADIEN

Ce plan est en deux parties:

La première partie est le plan actuel, plus quelques modifications destinées à assurer une meilleure pension aux employés actuels ou futurs qui pourraient souffrir d'incapacité, et à faciliter la retraite de ceux qui désirent la prendre plus tôt. Elle assure une pension de retraite mensuelle de \$25 aux frais de la Compagnie, de même qu'une pension supplémentaire dont le coût est défrayé conjointement par la Compagnie et l'employé. L'employé peut, ou non, contribuer à ce plan. Il peut contribuer un pourcentage non-fractionnel de son salaire, de 1 p. 100 à 10 p. 100, et après dix ans de service, la Compagnie contribuera l'équivalent des retenues jusqu'à concurrence de 5 p. 100. Le montant de la pension supplémentaire provient de l'accumulation de ces retenues et des contributions de la Compagnie, avec intérêt composé sur le tout. Le plan prévoit des bénéfices pour service antérieur à 1935, alors que le plan contributoire actuel a été établi.

L'employé peut choisir le genre de pension qu'il désire; c'est-à-dire qu'il a le choix entre une rente viagère ordinaire, payable de son vivant; une rente payable de son vivant et garantie pour 5, 10 ou 15 ans; ou une rente conjointe et réversible au survivant. Évidemment, le montant d'une annuité garantie ou d'une rente conjointe et réversible au survivant est moins élevé que celui d'une rente viagère ordinaire. Toutefois, du point de vue actuariel, cela équivaut à une rente viagère.

Le plan révisé prévoit une pension pour les employés souffrant d'incapacité et ayant au moins 20 ans de service, pourvu qu'ils aient atteint la cinquantaine. Si la partie de la pension défrayée par la Compagnie est de moins de \$40 par mois (rente viagère ordinaire) la Compagnie versera une allocation spéciale d'incapacité afin de porter le montant à \$40 jusqu'à ce que l'employé ait atteint l'âge de 65 ans. Si un employé ayant l'âge et le service requis meurt en service, le Conseil d'Administration du Fonds pourra accorder des avantages de survie équivalant à la moitié du montant de la pension, sous la forme d'une rente viagère moins l'allocation déjà mentionnée. Ces avantages seront payables au conjoint survivant sa vie durant ou pendant 10 ans, soit pendant la période de temps la plus longue.

L'âge normal de la retraite est soixante-cinq ans, avec 20 ans de service, mais une retraite hâtive avec pension réduite est aussi possible. Pour chaque année au-dessous de 65 ans, on exigera une année de service de plus, c'est-

à-dire qu'un employé pourra prendre sa retraite à 64 ans s'il a 21 ans de service ou à l'âge de 55 ans s'il a 30 ans de service, ou à n'importe quel âge si son âge et ses années de service combinés forment un total de 85.

Plusieurs employés sont d'avis que les dispositions plus souples et le choix offert par la première partie du plan sont préférables à un plan contributoire plus rigide. Elle accorde aux employés plus de liberté dans le choix du genre de pension qui leur convient.

La deuxième partie a été préparée pour ceux qui désirent obtenir une pension plus élevée et qui sont prêts à s'abonner à un plan comprenant des contributions obligatoires. Tout employé sera inscrit sous la première partie à moins qu'il ne décide de s'abonner sous la deuxième partie. Il est à noter qu'une telle décision est irrévocable, mais chaque employé aura tout le temps voulu pour faire un choix.

Sous cette partie l'employé doit contribuer 5 p. 100 de sa rémunération et la Compagnie paiera le reste. Cette pension consistera en un pourcentage de la rémunération de l'employé, fondé sur le service admissible, au cours des dernières cinq ou dix années, soit les années qui l'avantagent<sup>e</sup> le plus. Ce pourcentage sera de 1 p. 100 pour chaque année jusqu'à concurrence de 20 ans, 1½ p. 100 pour les 10 années suivantes et 1½ p. 100 pour chaque année après 30 ans. Les fractions d'une année seront calculées proportionnellement. Cette pension sera payée durant la vie de l'employé. A la mort de l'employé, la moitié de sa pension sera payée à son épouse sa vie durant, ou pendant les 10 ans qui suivront la retraite de l'employé, soit pour la période la plus longue.

Le plan prévoit aussi des pensions pour les employés souffrant d'incapacité. Ces employés ont droit aux bénéfices mentionnés lorsqu'ils ont atteint l'âge de 50 ans et ont au moins 20 ans de service, moyennant présentation du certificat du médecin-en-chef de la Compagnie stipulant que l'employé n'est pas en état de continuer son travail pour cause d'incapacité permanente, physique ou mentale. Si un employé ayant l'âge et le service requis meurt en service, le Conseil d'Administration du Fonds peut accorder les mêmes avantages de survie que ceux mentionnés dans l'alinéa précédent.

L'âge normal de la retraite est 65 ans. Toutefois, l'employé peut prendre sa retraite plus tôt avec une pension moins élevée, l'âge et le service devant être ceux mentionnés dans la première partie du plan.

Les bénéfices de la pension ne sont accordés qu'à l'employé qui a contribué 5 p. 100 de sa rémunération depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1935, ou à partir de la date de son entrée en service, si cette date était après le 1<sup>er</sup> janvier 1935, jusqu'à la date de sa retraite. Tout employé dont les contributions totales avant la date de transfert son moindres que le montant exigé, aura le droit de payer les arrérages au cours de son service soit en majorant ses contributions par des contributions supplémentaires, soit par le paiement d'une somme globale. Toutefois, si les arrérages ne sont pas payés, le montant de la pension sera réduit proportionnellement.

Tout employé qui a opté de passer de la première à la deuxième partie et qui a contribué sous le plan actuel un montant de plus de 5 p. 100 de sa rémunération, recevra le remboursement de ce surplus.

#### *Retraités*

Les changements mentionnés ci-dessus s'appliquent à tout employé en service le 1<sup>er</sup> janvier 1952, et qui à cette date n'avait pas atteint l'âge de 65 ans. Les pensions actuelles seront modifiées de façon à ce que les retraités soient essentiellement sur un pied d'égalité avec les employés qui prendront leur retraite plus tard. Il s'ensuit que les indications ci-dessous ont trait aux employés déjà à leur retraite lorsque les nouveaux règlements entrèrent en vigueur. Un retraité qui a contribué au cours de son service le plein montant

de 5 p. 100, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1935, jusqu'à la date de sa retraite, peut décider de faire calculer sa pension de retraite d'après la deuxième partie du plan. S'il prend cette décision il doit céder son contrat, et sa pension actuelle cessera. La pension révisée lui sera payée à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1952, et non de la date de sa retraite. Il n'a pas le choix du genre de pension; la pension révisée sera établie d'après le seul genre prévu par la deuxième partie du plan. Si le pensionnaire est décédé, l'option expire et aucun bénéficiaire ne peut en faire état. Si les contributions du pensionnaire durant ses années de service étaient de moins de 5 p. 100 à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1935, jusqu'à la date de sa retraite, alors, réserve faite de toutes les conditions mentionnées ci-dessus, sa pension sera la partie proportionnelle de la pension (sous la deuxième partie) à laquelle il aurait eu droit s'il avait contribué le plein montant de 5 p. 100. Si le retraité a versé des contributions de plus de 5 p. 100, la pension découlant de ce surplus sera continuée sous la forme choisie par le pensionnaire à la date de sa retraite. Les droits du retraité quant à la pension et à la période de service admissible demeurent déterminés par les règlements en vigueur à la date de sa retraite. Comme dans le cas du plan révisé, une limite figure dans les règlements. Tout retraité qui au cours de son service n'a pas contribué à une pension de retraite supplémentaire continuera à recevoir la pension de base ou de service à laquelle il a droit en vertu des règlements actuels.



BILAN CONSOLIDÉ AU 31 DÉCEMBRE 1951

ACTIF

PLACEMENTS			
Immobilisations en voie et matériel.....	\$2,245,260,580		
Améliorations aux propriétés louées.....	1,097,308		
Propriétés diverses.....	65,523,665		
		\$2,311,881,553	
Fonds de capital et autres fonds de réserve:—			
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 748,500		
Autre actif au prix de revient.....	7,589,526		
		8,338,026	
Placements dans les filiales.....		53,119,620	
Autres placements:—			
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 205,000		
Autre actif au prix de revient.....	815,619		
		1,020,619	
		\$2,374,359,818	
DISPONIBILITÉS			
Encaisse.....	\$ 19,536,168		
Placements temporaires de fonds liquides.....	3,643,750		
Dépôts spéciaux.....	5,293,620		
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs	26,057,142		
Divers comptes à recevoir.....	18,981,599		
Dû par l'État au compte Déficit.....	1,031,996		
Matériaux et approvisionnements.....	93,791,107		
Intérêts et dividendes à recevoir.....	80,579		
Comptes à recevoir.....	5,659,246		
Diverses.....	538,913		
		174,614,120	
COMPTES DÉBITEURS			
Avances au fonds de roulement.....	\$ 487,841		
Fonds d'assurances:—			
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 5,733,200		
Autre actif au prix de revient.....	7,850,057		
		13,583,257	
Fonds de la pension contractuelle:—			
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 9,010,500		
Autre actif au prix de revient.....	50,689,500		
		59,700,000	
Autres comptes débiteurs.....		2,798,918	
		76,570,016	

PASSIF

ACTIONS			
Actions de filiales entre les mains du public.....	\$ 4,518,890		
DETTE CONSOLIDÉE			
Entre les mains du public.....	\$ 599,499,835		
À titre de placement dans des fonds spéciaux.....	15,697,200		
		615,197,035	
PRÊTS DE L'ÉTAT.....		857,573,774	
EXIGIBILITÉS			
Reliquats à payer, trafic et service des wagons....	\$ 13,548,324		
Comptes apurés et salaires à payer.....	32,512,703		
Divers comptes à payer.....	7,320,375		
Intérêts à payer à l'État.....	22,700,242		
Arriérés d'intérêts.....	4,261,297		
Intérêts courus et non échus.....	5,059,322		
Comptes à payer.....	9,233,018		
Impôts courus.....	3,517,609		
Diverses.....	2,671,488		
		100,824,377	
COMPTES CRÉDITEURS			
Réserve pour la pension contractuelle.....	\$ 59,700,000		
Autres.....	7,609,112		
		67,309,112	
RÉSERVES ET COMPTES D'ORDRE			
Réserve pour assurances.....	\$ 13,583,257		
Réserve pour dépréciation—lignes au Canada—matériel seulement.....	157,534,973		
Réserve pour dépréciation—lignes aux E. U.—voie et matériel.....	27,937,997		
Amortissement de projets de défense.....	3,062,522		
Autres comptes d'ordre.....	9,947,798		
		212,066,547	

COMPTES D'ORDRE			
Comptes payés d'avance.....	\$	953,094	
Escompte sur la dette consolidée.....		3,549,598	
Divers.....		3,838,738	
			8,341,430
			<u>\$2,633,885,384</u>

PART DE PROPRIÉTAIRE—ÉTAT (voir note)

Représentée par:—

1,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company.....	\$	18,000,000	
5,000,000 d'actions sans valeur nominale du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....		378,518,135	
Immobilisations de l'État pour chemins de fer du gouvernement.....		379,877,514	
			<u>776,395,649</u>

PASSIF ÉVENTUEL

Important passif éventuel figurant à l'annexe.....			
			<u>\$2,633,885,384</u>

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

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

T. J. GRACEY,  
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies constituant le Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1951.

A notre avis, le Réseau a tenu les livres de comptabilité requis, et le bilan consolidé au 31 décembre 1951 et l'état consolidé des revenus s'y rattachant pour l'exercice terminé à cette date ont été dressés sur une base conforme à celle de l'année précédente et concordent avec les livres du Réseau.

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

Sur les lignes canadiennes, la comptabilité de dépréciation du matériel a été appliquée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1940, la comptabilité des retraits continue à s'appliquer aux biens-fonds.

A notre avis, sous réserve de ce qui précède, le bilan consolidé ci-dessus et l'état consolidé des revenus s'y rattachant ont été établis de manière à présenter un tableau fidèle et impartial de la situation financière du Réseau au 31 décembre 1951, et des revenus et dépenses consolidés de l'exercice.

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

le 10 mars 1952.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,  
Comptables agréés.

**CHEMINS DE FER NATIONAUX**  
**État des revenus—Ensemble du réseau**

	1951	1950
<b>RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER</b>		
Marchandises.....	\$498,800,344	\$455,780,004
Voyageurs.....	47,475,661	39,889,206
Postes.....	7,311,445	7,984,695
Messageries.....	30,670,031	25,806,125
Systèmes de communication.....	12,032,631	10,556,435
Toutes les autres.....	28,544,008	23,815,116
Total des recettes d'exploitation.....	\$624,834,120	\$553,831,581
<b>FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER</b>		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$111,560,852	\$ 90,782,435
Entretien du matériel.....	135,319,782	114,166,205
Circulation.....	10,429,825	9,453,716
Transport.....	291,366,944	250,748,104
Exploitations diverses.....	6,262,293	5,408,988
Frais généraux.....	25,210,525	23,437,631
Total des frais d'exploitation.....	\$580,150,221	\$493,997,079
REVENU NET D'EXPLOITATION.....	\$ 44,683,899	\$ 59,834,502
<b>IMPÔTS ET LOCATIONS</b>		
Impôts.....	\$ 11,573,914	\$ 11,944,611
Location de matériel—Débit net.....	7,172,396	7,209,310
Location de propriétés exploitées en commun—Débit net.....	340,140	236,251
Total des impôts et locations.....	\$ 19,086,450	\$ 19,390,172
REVENU NET D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER.....	\$ 25,597,449	\$ 40,444,330
<b>AUTRES REVENUS</b>		
Loyers de lignes.....	\$ 51,499	\$ 102,471
Loyers divers.....	1,109,768	1,101,463
Revenu de propriétés immobilières.....	609,252	590,038
Revenu de propriétés exploitées séparément.....	1,079,385	333,267
Exploitation des hôtels.....	588,485	565,853
Dividendes.....	414,411	214,303
Intérêts.....	2,242,019	2,620,540
Divers.....	1,324,414	1,999,278
Profits et pertes—Net.....	1,422,073	75,844
Total des autres revenus.....	\$ 8,841,306	\$ 6,936,523
<b>PRÉLEVÉ À MÊME LE REVENU</b>		
Locations de lignes.....	\$ 551,554	\$ 696,285
Locations diverses.....	672,809	642,082
Impôts divers.....	132,559	189,883
Service de la dette non consolidée.....	236,287	316,282
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.....	573,602	731,409
Diverses dépenses débitées au revenu.....	488,825	2,388,140
Total des prélèvements à même le revenu.....	\$ 2,655,636	\$ 4,964,081
REVENU NET APPLICABLE AU SERVICE DES INTÉRÊTS.....	\$ 31,783,119	\$ 42,416,772
<b>SERVICE DES INTÉRÊTS</b>		
Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public.....	23,467,703	24,019,158
Intérêts sur les prêts de l'État.....	23,347,412	21,658,849
<i>Déficit de revenus</i> .....	\$ 15,031,996	\$ 3,261,235
Les charges fixes du réseau qui figurent à l'état ci-dessus sont:		
Locations de lignes.....	\$ 551,554	\$ 696,285
Service de la dette non consolidée.....	236,287	316,282
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.....	573,602	731,409
Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public.....	23,467,703	24,019,158
Intérêts sur les prêts de l'État.....	23,347,412	21,658,849
.....	\$48,176,558	\$47,421,983

## RECETTES D'EXPLOITATION

RECETTES D'EXPLOITATION	1951	1950
Marchandises.....	\$490,290,463	\$438,674,682
Paiements en vertu de la Loi des taux de marchandises pour les Provinces Maritimes.....	8,509,881	7,105,322
Voyageurs.....	47,475,661	39,889,206
Bagages.....	156,839	150,108
Wagons-lits.....	3,928,087	3,423,774
Wagons-salons.....	367,699	355,747
Postes.....	7,311,445	7,984,695
Messageries.....	501,836	417,081
Agence ferroviaire de messageries.....	30,670,031	25,806,125
Autres trains de voyageurs.....	14,616	15,885
Lait.....	500,883	487,891
Aiguillage.....	5,564,378	4,867,516
Transbordements par eau.....	1,789,914	1,564,583
Wagons-restaurants et buffets.....	3,350,653	2,754,600
Restaurants.....	327,897	288,855
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	425,966	359,860
Consigne.....	71,299	63,190
Emmagasinage—Marchandises.....	414,115	202,777
Emmagasinage—Bagages.....	57,293	43,418
Surestaries.....	2,895,635	1,376,102
Département de communication.....	9,800	9,190
Commissions des télégraphes (É.-U.).....	12,032,631	10,556,435
Élévateurs à grain.....	743,901	647,647
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	949,665	968,166
Divers.....	5,664,923	5,105,823
Exploitations en commun—Crédit.....	934,178	842,562
Exploitations en commun—Débit.....	125,569	129,659
	<u>\$624,834,120</u>	<u>\$553,831,581</u>

## FRAIS D'EXPLOITATION

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS	1951	1950
Surintendance.....	\$ 7,338,085	\$ 6,025,974
Entretien de l'infrastructure.....	12,634,015	11,762,480
Tunnels et passages souterrains.....	168,119	128,318
Ponts, estacades et ponceaux.....	4,468,840	3,821,502
Traverses.....	9,850,138	10,045,214
Rails.....	6,834,178	7,779,174
Autres matériaux pour la voie.....	5,717,921	5,807,490
Ballast.....	2,092,985	1,608,015
Pose de rails et revêtement.....	27,983,529	23,785,402
Clôture, protections contre la neige et signaux.....	1,189,421	1,008,086
Stations et bureaux.....	5,079,732	3,908,771
Édifices sur l'emprise.....	689,424	560,322
Postes d'alimentation d'eau.....	977,005	869,998
Postes à combustible.....	462,412	393,072
Ateliers et remises à locomotives.....	3,409,385	2,923,431
Élévateurs à grain.....	80,008	72,411
Entrepôts.....	3,508	1,882
Quais et docks.....	274,819	266,064
Systèmes de communication.....	6,074,769	4,655,839
Signaux et enclenchements.....	1,869,862	1,702,624
Usines génératrices.....	29,125	23,324
Réseaux de transport d'énergie.....	433,868	361,428
Constructions diverses.....	7,568	7,803
Propriété de la voie—Dépréciation—Lignes aux États-Unis.....	963,614	936,199
Propriété de la voie—Retraits.....	2,202,655	2,441,980
Entretien différé—Crédit.....	—	9,000,000
Machines pour la chaussée.....	1,504,292	1,228,840
Démantèlement.....	317,388	247,325
Petits outils et accessoires.....	1,948,665	1,587,323
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	5,519,522	4,847,832
Améliorations publiques.....	778,943	618,881
Accidents aux personnes.....	889,531	843,036
Assurance.....	268,557	265,284
Impressions et papeterie.....	139,304	101,317
Autres frais.....	9,509	23,747
Droits de passage.....	84,670	61,368
Entretien des propriétés en commun—Débit.....	1,569,370	1,362,143
Entretien des propriétés en commun—Crédit.....	2,330,884	2,301,474
	<u>\$111,560,852</u>	<u>\$ 90,782,435</u>

## FRAIS D'EXPLOITATION—Suite

	1951	1950
<b>ENTRETIEN DU MATÉRIEL</b>		
Surintendance.....	\$ 2,913,755	\$ 2,521,729
Machines d'atelier—Réparations.....	4,150,423	3,467,355
Machines d'usines génératrices—Réparations.....	238,399	250,671
Retraits de machinerie.....	162,897	221,717
Dépréciation de machinerie—Lignes aux États-Unis.....	76,431	73,566
Démantèlement de machines réformées.....	5,862	12,295
Locomotives à vapeur—Réparations.....	37,714,654	33,144,615
Autres locomotives—Réparations.....	2,253,476	1,485,400
Wagons à marchandises—Réparations.....	40,774,805	31,390,144
Voitures de voyageurs—Réparations.....	17,482,277	14,168,444
Matériel flottant—Réparations.....	1,746,731	1,477,177
Matériel de service—Réparations.....	4,085,473	3,362,870
Matériel des messageries—Réparations.....	367,387	303,930
Matériel divers—Réparations.....	255,375	254,671
Matériel divers—Retraits.....	21,421	8,865
Démantèlement de matériel réformé.....	259,987	175,942
Matériel—Dépréciation.....	21,288,394	20,544,446
Matériel des messageries—Dépréciation.....	181,872	167,181
Accidents aux personnes.....	785,076	644,945
Assurance.....	354,277	342,071
Impressions et papeterie.....	117,896	87,598
Autres frais.....	40,263	38,822
Entretien du matériel utilisé en commun—Débit.....	362,187	301,198
Entretien du matériel utilisé en commun—Crédit.....	319,536	279,467
	<u>\$135,319,782</u>	<u>\$114,166,205</u>
<b>CIRCULATION</b>		
Surintendance.....	\$ 3,546,503	\$ 3,096,560
Agences extérieures.....	4,179,503	3,816,627
Publicité.....	1,317,251	1,247,466
Associations de circulation.....	188,095	171,956
Impressions et papeterie.....	593,347	567,834
Industrie et développement.....	341,289	304,376
Colonisation et agriculture.....	263,873	248,897
	<u>\$ 10,429,825</u>	<u>\$ 9,453,716</u>
<b>TRANSPORT</b>		
Surintendance.....	\$ 6,549,007	\$ 5,398,288
Ordonnance des trains.....	3,493,374	2,985,174
Personnel des stations.....	39,578,843	33,362,761
Bureaux de pesage, d'inspection et de surestaries.....	157,563	147,800
Quais à charbon et minéral.....	118,626	98,174
Fournitures et frais des stations.....	2,990,517	2,656,899
Chefs et commis des gares.....	8,325,456	6,934,438
Conducteurs et serre-freins des gares.....	15,414,304	12,737,901
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....	1,466,736	1,217,132
Mécaniciens de locomotives des gares.....	7,127,313	6,297,270
Wattmen des gares.....	3,584,329	2,766,169
Combustible pour locomotives de manœuvre.....	8,510,271	7,905,981
Force motrice pour manœuvre en gares—Produite.....	31,830	28,469
Force motrice pour manœuvre en gares—Achetée.....	116,286	101,577
Eau pour locomotives des gares.....	206,395	207,687
Lubrifiant pour locomotives des gares.....	165,803	145,177
Autres fournitures pour locomotives des gares.....	119,402	94,190
Frais des remises à locomotives—Gares.....	3,375,084	2,815,396
Fournitures et frais de gares.....	359,161	297,907
Mécaniciens des trains.....	23,443,653	19,765,929
Wattmen des trains.....	1,810,283	1,089,590
Combustible pour locomotives des trains.....	50,826,078	47,213,248
Force motrice pour trains—Produite.....	21,173	13,562
Force motrice pour trains—Achetée.....	106,497	84,964
Eau pour locomotives des trains.....	1,818,073	1,728,524
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	979,688	842,327
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	649,806	495,955
Frais des remises à locomotives—Trains.....	10,654,393	8,902,996
Employés des trains.....	29,923,881	24,433,996
Fournitures et frais des trains.....	18,589,919	15,515,838
Exploitation des wagons-lits.....	3,056,299	2,647,750
Manœuvre des signaux et enclenchements.....	852,812	755,753
	<u>\$244,422,855</u>	<u>\$209,678,822</u>
À reporter		

FRAIS D'EXPLOITATION—*Suite*TRANSPORT—*Suite*

	1951	1950
Report	\$244,422,855	\$209,678,822
Protection des passages à niveau.....	1,423,771	1,230,351
Exploitation des ponts mobiles.....	262,241	223,310
Exploitation du système de communication.....	10,294,736	8,701,924
Exploitation du matériel flottant.....	4,889,208	4,373,106
Service des messageries.....	19,789,936	16,750,847
Impressions et papeterie.....	1,250,521	1,027,786
Autres frais.....	2,071,450	1,868,155
Assurance.....	287,882	284,872
Déblayage des accidents.....	1,014,577	614,286
Domages à la propriété.....	181,640	108,737
Domages aux bestiaux sur l'emprise.....	80,634	89,170
Pertes et dommages—Marchandises.....	2,824,906	2,690,351
Pertes et dommages—Bagages.....	9,059	18,205
Accidents aux personnes.....	1,963,296	2,446,476
Exploitation en commun de gares et termini—Débit.....	2,528,986	2,157,950
Exploitation en commun de gares et termini—Crédit.....	2,749,796	2,356,758
Exploitation et commun de voies et propriétés—Débit.....	1,513,750	1,439,623
Exploitation en commun de voies et propriétés—Crédit.....	692,708	599,109
	<u>\$291,366,944</u>	<u>\$250,748,104</u>

## DIVERS

Services des wagons-restaurants et buffets.....	\$ 4,816,640	\$ 4,062,216
Restaurants.....	335,446	308,086
Élévateurs à grain.....	307,783	202,220
Autres exploitations.....	417,007	500,765
Diverses exploitations en commun—Débit.....	385,417	335,701
	<u>\$ 6,262,293</u>	<u>\$ 5,408,988</u>

## GÉNÉRAUX

Appointments et frais du haut personnel.....	\$ 801,809	\$ 730,027
Appointments et frais du personnel subalterne.....	9,912,021	9,000,732
Fournitures et frais du bureau-chef.....	697,483	579,128
Contentieux.....	548,465	577,347
Service des secours.....	42,500	42,500
Pensions.....	12,320,390	11,802,098
Impressions et papeterie.....	465,903	385,148
Frais d'évaluation.....	10,398	12,271
Autres frais.....	308,574	217,357
Propriétés en commun, en général—Débit.....	118,165	106,754
Propriétés en commun, en général—Crédit.....	15,183	14,731
	<u>\$ 25,210,525</u>	<u>\$ 23,437,631</u>

## FRAIS D'EXPLOITATION ET RÉMUNÉRATION DU PERSONNEL

FRAIS D'EXPLOITATION	1939	1950	1951
Total des frais—milliers.....	\$182,965	\$493,997	\$580,150
Pourcentage du revenu total.....	89.77	89.20	92.85
Répartition du dollar—frais:	¢	¢	¢
Rémunération.....	61.48	59.85	60.44
Matériaux.....	29.58	31.49	29.91
Autres frais.....	8.94	8.66	9.65
	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>

## RÉMUNÉRATION

(À l'exclusion des employés d'hôtels et de compagnies filiales)

Nombre moyen des employés.....	78,129	112,874	121,199
Rémunération totale—milliers.....	\$122,354	\$318,208	\$381,654
Moyenne de salaire par employé.....	\$ 1,566	\$ 2,819	\$ 3,149

## COMITÉ SESSIONNEL

## IMMOBILISATIONS

	Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 1951	\$2, 226, 102, 727
	Additions et améliorations moins retraits en 1951	
<b>VOIE</b>		
Nouvelles lignes construites.....	\$ 1, 280, 230	
Lignes achetées.....	4, 258, 484	
Développement du terminus de Montréal.....	1, 233, 919	
Lignes abandonnées.....	603, 801	
Rails et boulons.....	2, 038, 913	
Sellettes et ancrés.....	2, 031, 790	
Ballast.....	631, 509	
Grandes gares à marchandises.....	2, 865, 854	
Voies de gares et de garage.....	2, 032, 216	
Appareils de construction de la chaussée.....	843, 212	
Ponts, estacades et ponceaux.....	1, 380, 237	
Tunnels.....	142, 193	
Protection des passages à niveau.....	508, 250	
Stations et abords.....	1, 280, 927	
Postes d'alimentation d'eau.....	125, 742	
Ateliers, remises à locomotives et machinerie.....	3, 491, 100	
Signaux automatiques et enclenchements.....	1, 611, 062	
Système de communications.....	4, 132, 418	
Biens-fonds.....	1, 233, 025	
Édifices et fournitures du service des magasins.....	147, 488	
Frais généraux.....	608, 362	
	<hr/>	\$ 31, 273, 130
<b>MATÉRIEL</b>		
Acquisition ou construction de matériel roulant...	\$56, 554, 379	
Retraits de matériel roulant.....	5, 080, 532	
Améliorations générales au matériel.....	4, 771, 889	
Transformation de matériel.....	259, 973	
Matériel des messageries et divers.....	677, 367	
	<hr/>	57, 183, 076
<b>HÔTELS</b> .....		2, 497, 182
<b>PROPRIÉTÉS EXPLOITÉES SÉPARÉMENT</b> .....		<hr/> 5, 174, 562
		85, 778, 826
<b>SOLDE AU 31 DÉCEMBRE 1951</b> .....		<hr/> <hr/> \$2, 311, 881, 553

## PRÊTS DE L'ÉTAT—PRINCIPAL ET INTÉRÊT

	Montant en cours au 31 déc. 1951	Intérêt cours 1951	Taux moyen d'intérêt
<b>PRÊTS POUR</b>			
Rapatriement de titres du Royaume-Uni.....	\$391, 452, 044	\$ 13, 700, 795	3.50%
Amortissement (voir note).....	339, 563, 942	7, 314, 676	2.42%
Dépenses de capital et capital d'exploitation.....	63, 455, 019	1, 025, 871	3.50%
Matériel roulant—Entente de location-vente.....	27, 287, 765	734, 779	2.55%
Placement dans les Lignes aériennes Trans-Canada.....	19, 043, 023	571, 291	3.00%
Chemins de fer du gouvernement canadien—capital d'exploitation lors de l'amalgamation (1923).....	16, 771, 981	—	
	<hr/>	<hr/>	
	\$857, 573, 774	\$23, 347, 412	2.97%

NOTE:—\$128, 207, 000 payable en monnaie des É.-U.

DETTE CONSOLIDÉE—PRINCIPAL ET INTÉRÊT

GARANTIES PAR L'ÉTAT

Taux %	Maturité (voir note)		Date d'émission et monnaie payable	Montant en cours au 31 déc. 1951	Intérêt couru 1951
5	Perpétuelles	G.T.R. Debenture Stock...	1875 Sterling	\$ 1,016,092	\$ 50,804
5	Perpétuelles	G.W. Debenture Stock.....	1858 Sterling	499,709	24,985
4	Perpétuelles	G.T.R. Debenture Stock....	1883 Sterling	5,446,491	217,860
4	Perpétuelles	Nor. Ry. Debenture Stock	1884 Sterling	22,591	904
3	10 juil. 1953	Can. Nor. 1st Mtge. Deb. Stock.....	1903 Sterling	1,162,768	34,883
3½	20 juil. 1958	Can. Nor. 1st. Mtg. Deb. Stock.....	1910 Canadienne Sterling	5,246,268 390,239	183,620 13,658
3½	4 mai 1960	C.N.A. 1st. Mtg. Deb. Stock.....	1911 Sterling	550,727	19,275
3½	19 mai 1961	C.N.O. 1st. Mtge. Deb. Stock.....	1911 Sterling	3,597,518	125,913
3	1 janv. 1962	G.T.P. 1st. Mtge. Bonds....	1905 Can-EU-Stlg.	26,465,130	793,954
4	1 janv. 1962	G.T.P. Sterling Bonds.....	1914 Can-EU-Stlg.	7,999,074	319,963

ÉMISSIONS DU CANADIEN NATIONAL:—

5	1 fév. 1954	30 Year Guaranteed Bonds..	1924 Canadienne	50,000,000	2,500,000
4½	15 juin 1955	25 Year Guaranteed Bonds..	1930 Can-EU-Stlg.	48,496,000	2,303,560
4½	1 fév. 1956	25 Year Guaranteed Bonds	1931 Can-EU-Stlg.	67,368,000	3,031,560
4½	1 juil. 1957	30 Year Guaranteed Bonds..	1927 Can-EU.	64,136,000	2,886,120
3	15 janv. 1959 (a)	20 Year Guaranteed Bonds..	1939 Canadienne	35,000,000	1,050,000
3	3 janv. 1966 (b)	17 Year Guaranteed Bonds..	1949 Canadienne	35,000,000	1,050,000
2½	2 janv. 1967 (c)	20 Year Guaranteed Bonds..	1947 Canadienne	50,000,000	1,375,000
2½	15 sept. 1969 (d)	20 Year Guaranteed Bonds..	1949 Canadienne	70,000,000	2,012,500
2½	16 janv. 1971 (e)	21 Year Guaranteed Bonds..	1950 Canadienne	40,000,000	1,150,000
2½	15 juin 1975 (f)	25 Year Guaranteed Bonds..	1950 E.-U.	6,000,000	165,000
Total.....				\$518,396,607	\$19,309,559

ÉMISSIONS EN SÉRIES—TRUST DU MATÉRIEL DU CANADIEN NATIONAL

2½	15 sept. 1953	Séries "P".....	1938 Canadienne	\$ 1,100,000	\$ 39,990
2	1 déc. 1957	Séries "R".....	1947 Canadienne	3,360,000	77,467
2½	15 mars 1958	Séries "S".....	1948 Canadienne	19,000,000	428,896
2½	1 nov. 1958	Séries "T".....	1948 Canadienne	15,050,000	366,844
2½	15 mars 1960	Séries "U".....	1950 Canadienne	18,700,000	443,437
2½	15 janv. 1961	Séries "V".....	1951 Canadienne	12,825,000	315,743
Total.....				\$ 70,635,000	\$ 1,672,377

AUTRES ÉMISSIONS

4	Perpétuelles	Can. Nor. Cons. Debenture Stock.....	1903 Sterling	\$ 3,992,930	\$ 159,717
4	Perpétuelles	C.N.O. Cons. Debenture Stock.....	1909 Sterling	899,597	35,584
4	Perpétuelles	C.N.Q. Guar. Debenture Stock.....	1906 Sterling	465,545	18,622
4	Perpétuelles	Q. & L. St. J. 1st. Mtge. Deb. Stock.....	1912 Sterling	285,342	11,414
4	1 janv. 1955	Can. Atl. 1st. Mtge. Bonds...	1905 Can-EU-Stlg.	9,947,934	397,918
4	1 avril 1955	G.T.P. 2nd, Mtg. Bonds, Prairie "A".....	1905 Can-EU-Stlg.	3,574,530	142,981
4	1 avril 1955	G.T.P. 2nd. Mtg. Bonds Mountain "B".....	1905 Can-EU-Stlg.	3,144,906	125,796
4	1 avril 1955	G.T.P. 1st. Mtge. Bonds, "Lake Superior".....	1905 Can-EU-Stlg.	2,152,008	86,080
4	1 sept. 1956	Pem. Sou. 1st. Mtge Bonds..	1906 Canadienne	150,000	6,000
2½	1 mars 1957 (g)	Nfld. Ry. Reg'd Instalment Notes.....	1941 E.-U.	782,613	21,036
5	15 nov. 1958	Dette du Can. Nat. envers la Prov. du N.-B.....	1929 Canadienne	380,023	19,001
4½	1 janv. 1980	G.T.W. 1st. Mtgè. Series "A" Bonds.....	1930 Can-EU-Stlg.	400,000	18,000
Total.....				\$ 26,165,428	\$ 1,042,149

Intérêt sur les valeurs rapatriées en 1951..... — \$ 1,443,618

Grand total..... \$615,197,035 \$ 23,467,703

Note:—(a) Rachetable au pair le ou après le 15 janv. 1954.  
 (b) Rachetable au pair le ou après le 3 janv. 1961.  
 (c) Rachetable au pair le ou après le 2 janv. 1964.  
 (d) Rachetable au pair le ou après le 15 sept. 1964.  
 (e) Rachetable au pair le ou après le 16 janv. 1966.  
 (f) Rachetable le ou avant le 14 juin 1954, à 102½; par la suite à différentes primes de remboursement.  
 (g) Rachetable au pair en tout temps.

## IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES

Compagnies	Montant en cours	Propriété du Réseau au 31 décembre 1951		
		Valeur nominale	Valeur comptable	
<b>ACTIONS</b>				
The Belt Railway Company of Chicago.....	\$ 3,120,000	\$ 240,000	\$ 240,000	
Canadian Government Merchant Marine, Limited.....	800	800	800	
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....	5,000,000	1,000,000	1,000,000	
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.....	3,000,000	1,500,000	1,500,000	
Detroit Terminal Railroad Company.....	2,000,000	1,000,000	1,000,000	
Northern Alberta Railways Company.....	12,500,000	6,250,000	6,250,000	
The Public Markets, Limited.....	1,150,000	575,000	575,000	
Railway Express Agency, Incorporated (sans valeur nominale).....	1,000 actions	6 actions	600	
Shawinigan Falls Terminal Railway Company	300,000	150,000	62,500	
The Toronto Terminals Railway Company...	500,000	250,000	250,000	
The Toledo Terminal Railroad Company.....	4,000,000	387,200	387,200	
Trans-Canada Air Lines.....	25,000,000	25,000,000	25,000,000	
Vancouver Hotel Company Limited.....	150,000	75,000	75,000	\$36,341,100
<b>OBLIGATIONS</b>				
Northern Alberta Railways Co. 1st. Mortgage Bonds.....	\$22,455,000	\$ 11,227,500	\$ 11,227,500	
The Toronto Terminals Railway Co. 1st Mortgage Bonds.....	25,610,000	12,805,000	12,805,000	24,032,500
<b>AVANCES</b>				
The Belt Railway Company of Chicago.....			\$ 16,502	
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....			3,468,525	
Northern Alberta Railways Company.....			75,000	
Railway Express Agency, Incorporated.....			173,493	
Shawinigan Falls Terminal Railway Company.....			12,500	3,746,020
<b>EN DÉPÔT</b>				
Trans-Canada Air Lines.....				11,000,000
Total.....				<u>\$53,119,620</u>

## IMPORTANTANTS PASSIFS ÉVENTUELS

## THE DETROIT &amp; TOLEDO SHORE LINE RAILROAD COMPANY

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en garantie conjointe et collatérale par endossement du principal et des intérêts de \$3,000,000 First Mortgage 4%—50 Year Gold Bonds, échéance 1953.

## THE TOLEDO TERMINAL RAILROAD COMPANY

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

## CHICAGO &amp; WESTERN INDIANA RAILROAD COMPANY

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu du bail conjoint supplémentaire en date du 1<sup>er</sup> juillet 1902, entre la Grand Trunk Western Railway Company et quatre autres compagnies co-propriétaires. L'obligation comporte le remboursement du capital-obligations à l'échéance, et le paiement de l'intérêt aux dates fixées sous forme de loyer annuel. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième des obligations émises pour la propriété "en commun" et du plein montant des obligations émises pour sa propriété "exclusive". Les obligations consistent en Consolidated Mortgage 50 Year 4% Bonds, échéance 1952, et leur montant en circulation au 31 décembre 1951 s'élevait à:—

Emission pour propriété "en commun".....	\$39,973,019
Emission pour propriété "exclusive".....	252,535

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu du bail conjoint supplémentaire en date du 1<sup>er</sup> mars 1936, entre la Grand Trunk Western Railroad Company et autres compagnies co-propriétaires. L'obligation consiste à verser, sous forme de loyer, à un fonds d'amortissement, des montants suffisants pour rembourser l'émission à l'échéance et servir régulièrement l'intérêt. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième tant que chacun des quatre autres co-locataires tient ses engagements. Les obligations consistent en First and Refunding Mortgage 4½% Series "D" Sinking Fund Bonds, échéance 1962, et le montant en cours au 31 décembre 1951 est de \$12,785,000.

## PLAN DE PENSION C.N.R.

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

## CAPITALISATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	Année 1951	Solde au 31 déc. 1951	P. 100 du total
<b>PART D'INTÉRÊT*</b>			
Part de Propriétaire—Etat:—			
Capital-actions, Canadian National Railway Company	Aucun changement	\$ 18,000,000	
Capital-actions, Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....	Aucun changement	378,518,135	
Immobilisations de l'Etat pour Chemins de fer du gouvernement canadien.....	Aucun changement	379,877,514	
		<u>\$ 776,395,649</u>	34.5%
<b>CAPITAL EMPRUNTÉ</b>			
Dette consolidée.....	\$ 43,833,206	\$ 615,197,035	
Prêts de l'Etat.....	117,726,260	857,573,774	
		<u>\$1,472,770,809</u>	65.5%
		<u>\$2,249,166,458</u>	100.0%

\*Sauf actions de filiales détenues par le public \$4,518,890.

## FINANCE

ANNÉE 1951

## DETTE CONSOLIDÉE

## Nouvelle émission:—

Certificats du trust du matériel Séries "V" 1951, 2¾%,  
échéant par séries jusqu'au 15 janvier 1961.....

\$ 13,500,000

## Rapatriements:—

Obligations garanties de la Canadian National Railway  
Company, 20 ans, 4½% échéant le 1<sup>er</sup> septembre 1951.....

\$ 48,022,000

Certificats des trusts du matériel—paiements en série.....

9,169,000

Registered Instalment Notes du Newfoundland Railway,  
2½%.....

142,206

57,333,206

*Diminution de la dette consolidée.....*

\$ 43,833,206

## ÉTAT

## Nouveaux prêts:—

De capital.....

\$ 57,568,453

Pour l'amortissement de la dette.....

63,459,825

\$ 121,028,278

## Remboursements:—

Matériel roulant—paiements en série.....

3,302,018

Augmentation des prêts de l'État.....

\$ 117,726,260

Augmentation de la dette au compte capital.....

\$ 73,893,054

L'émission de \$13,500,000 de Certificats du trust du matériel Séries "V" 1951, 2¾%, en date du 15 janvier 1951, a été faite pour financer environ 75% du nouveau matériel coûtant \$18,788,862. Ces Certificats échéant en vingt paiements semi-annuels ont été vendus à 99.00, ce qui coûte à la compagnie un intérêt annuel de 2.95%

## COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

## CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT

N<sup>o</sup> des  
compagnies

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

## CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

	Émissions des compagnies suivantes	Appartenant à la cie n <sup>o</sup>	Capital-Actions émis	Appartenant au public
3	Atlantic and St. Lawrence Railroad Com- pany.....	1	\$ 6,302,340	\$ 10,240
4	The Bay of Quinte Railway Company.....	20	1,395,000	
5	The Bessemer and Barry's Bay Railway Company.....	20	125,000	
6	The Canadian Express Company.....	1	1,768,800	
7	Canadian National Electric Railways....	20	1,750,000	
8	Canadian National Express Company.....	21	1,000,000	
9	*Canadian National Railways (France)— francs 30,000,000.....	1	1,893,574	
10	*Canadian National Realities, Limited....	20	40,000	
11	Canadian National Rolling Stock Limited	1	50,000	
12	*Canadian National Steamship Company, Limited.....	40	15,000	
13	Canadian National Telegraph Company..	20	500,000	
14	*Canadian National Transportation, Lim- ited.....	1	500	
15	The Canadian Northern Alberta Railway Company.....	20	3,000,000	
16	Canadian Northern Manitoba Railway Company.....	20	250,000	
17	The Canadian Northern Ontario Railway Company.....	20	10,000,000	
18	Canadian Northern Pacific Railway Com- pany.....	20	25,000,000	
19	The Canadian Northern Quebec Railway Company.....	20	9,550,000	3,849,200
20	The Canadian Northern Railway Com- pany.....	1	18,000,000	
21	The Canadian Northern Railway Express Company, Limited.....	20	1,000,000	
22	Canadian Northern Steamships, Limited.	20	2,000,000	
23	Canadian Northern System Terminals (Limited).....	20	2,000,000	
24	Canadian Northern Western Railway Company.....	20	2,000,000	
25	*The Centmont Corporation.....	28	176,400	
26	Central Counties Railway.....	1	500,000	12,000
27	The Central Ontario Railway.....	20	3,331,000	
28	Central Vermont Railway, Inc.....	1	10,000,000	
29	Central Vermont Terminal, Inc.....	28	5,000	
30	*Central Vermont Transit Corporation....	25	5,000	
31	Central Vermont Transportation Com- pany.....	25, 28	200,000	
32	The Champlain and St. Lawrence Rail- road Company.....	1	50,000	
33	*Consolidated Land Corporation.....	43	64,000	
34	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company.....	36	2,000,000	
35	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company.....	36	100,000	
36	Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company.....	20	3,100,000	
37	*Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Com- pany.....	43	200,000	
38	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company.....	40	200,000	
39	The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited.....	40	3,000,000	
40	The Grand Trunk Pacific Railway Com- pany.....	1	24,940,200	
41	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company.....	40	20,000	
42	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company, (Limited).....	40	501,000	

## COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA—Suite

## CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC —Suite

	Émissions des compagnies suivantes	Appartenant à la cie n°	Capital-Actions émis	Appartenant au public
43	{ Grand Trunk Western Railroad Com- pany (ordinares)..... Grand Trunk Western Railroad Com- pany (privilégiées).....	1	20,000,000	
44	The Great North Western Telegraph Company of Canada (y compris \$331,500 en garde).....		25,000,000	
45	The Halifax and South Western Railway Company.....	13	373,625	6,825
46	*Industrial Land Company.....	20	1,000,000	
47	International Bridge Company.....	43	1,000	
48	The James Bay and Eastern Railway Company.....	1	1,500,000	
49	The Lake Superior Terminals Company Limited.....	20	125,000	
50	The Maganetawan River Railway Com- pany.....	20	500,000	
51	Manitoba Northern Railway Company...	1	30,000	
52	The Marmora Railway and Mining Com- pany.....	1	500,000	
53	The Minnesota and Manitoba Railroad Company.....	20	128,600	
54	The Minnesota and Ontario Bridge Com- pany.....	20	400,000	
55	*Montreal and Southern Counties Railway Company.....	20	100,000	
56	The Montreal and Vermont Junction Rail- way Company.....	1	500,000	140,600
57	*Montreal Fruit & Produce Terminal Com- pany, Limited.....	28	197,300	
58	*The Montreal Stock Yards Company.....	1	500	
59	*The Montreal Warehousing Company.....	1	350,000	
60	Mount Royal Tunnel and Terminal Com- pany, Limited.....	1	236,000	10,440
61	Muskegon Railway and Navigation Com- pany.....	20	5,000,000	
62	*National Terminals of Canada, Limited...	43	161,293	
63	National Transcontinental Railway Branch Lines Company.....	1	2,500	
64	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.....	1	500	
65	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company (Limited).....	20	925,000	
66	*The Oshawa Railway Company.....	64	100,000	
67	The Ottawa Terminals Railway Company	1	40,000	
68	The Pembroke Southern Railway Com- pany.....	1	250,000	
69	Prince George, Limited.....	1	107,800	
70	Prince Rupert, Limited.....	1	10,000	
71	The Quebec and Lake St. John Railway Company.....	1	10,000	
72	The Qu'Appelle, Long Lake and Saskat- chewan Railroad and Steamboat Com- pany.....	20	4,508,300	489,160
73	Rail & River Coal Company.....	20	201,000	
74	St. Boniface Western Land Company.....	1	2,000,000	
75	The St. Charles and Huron River Railway Company.....	20	250,000	
76	St. Clair Tunnel Company.....	20	1,000	
77	*The Thousand Islands Railway Company.	1	700,000	
78	The United States and Canada Rail Road Company.....	1	60,000	
79	Vermont and Province Line Railroad Company.....	1	219,400	425
80	The Winnipeg Land Company Limited....	1	200,000	
		20	100,000	
			<u>\$ 201,821,632</u>	<u>\$ 4,518,890</u>

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

## COMITÉ SESSIONNEL

## MATÉRIEL LIVRÉ EN 1951

## LOCOMOTIVES DIESEL-ÉLECTRIQUES

20 locomotives de grande ligne de 1600 c.v.  
 34 locomotives de grande ligne de 1500 c.v.  
 10 locomotives de manœuvre de 1200 c.v.  
 3 locomotives de manœuvre de 1000 c.v.  
 34 locomotives de manœuvre de 800 c.v.  
 2 locomotives de manœuvre de 660 c.v.

## MATÉRIEL POUR VOYAGEURS

10 wagons frigorifiques pour Terre-Neuve  
 50 fourgons à bagages

## MATÉRIEL DE SERVICE

30 wagons à bascule de 50 tonnes et 30 v.c. à air comprimé  
 4 charrues à neige en acier  
 1 grue à locomotives Diesel-électrique de 30 tonnes  
 1 grue à locomotives et un béliet  
 1 grue de secours Diesel dynamique à 8 roues pour Terre-Neuve  
 14 unités diverses construites avec du matériel récupéré dans nos ateliers

## MATÉRIEL POUR MARCHANDISES

5000 wagons fermés de 50 tonnes  
 30 wagons fermés de 30 tonnes pour Terre-Neuve  
 100 wagons-trémies couverts de 70 tonnes

## INVENTAIRE DU MATÉRIEL

	Au 1 <sup>er</sup> janv. 1951	Additions (Voir note)	Ré- formés	Remodelage Ajou- tés	Ré- formés	Au 31 déc. 1951	Com- mandés au 31 déc. 1951
<b>LOCOMOTIVES</b>							
À vapeur—grandes lignes.....	1,927	1	30	3		1,901	
“ “ —manœuvre.....	546		4		3	539	
Électriques.....	27	6				33	
Diesel-électriques—grandes lignes.....	56	64				120	29
“ “ —manœuvre.....	121	39				160	33
<b>Total.....</b>	<b>2,677</b>	<b>110</b>	<b>34</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2,753</b>	<b>62</b>
<b>MATÉRIEL POUR MARCHANDISES</b>							
Wagons à marchandises fer- més.....	75,149	5,053	881		393	78,928	3,670
Wagons-plates-formes.....	5,883		71		53	5,759	900
Wagons à bestiaux.....	3,132	3	32			3,103	10
Wagons à charbon.....	16,117	160	739		49	15,489	4,555
Wagons-citernes.....	231				7	224	
Wagons frigorifiques.....	4,001		44		5	3,952	500
Cambuses.....	1,731	3	27	78		1,785	
Autres wagons, service des marchandises.....	37		31			6	
<b>Total.....</b>	<b>106,281</b>	<b>5,219</b>	<b>1,825</b>	<b>78</b>	<b>507</b>	<b>109,246</b>	<b>9,635</b>
<b>MATÉRIEL POUR VOYAGEURS</b>							
Voitures de 1 <sup>re</sup> classe.....	1,132		15		7	1,110	
Voitures combinées.....	264		12	14		266	
Wagons-restaurants.....	93		1			92	
Voitures de colons.....	158		1		11	146	
Wagons-salons.....	60					60	
Wagons-cafés.....	26				6	20	
Wagons-lits.....	380				8	372	6
Wagons-touristes.....	43				1	42	
Wagons à bagages et à messageries.....	1,166	60	16	56	1	1,265	92
Wagons-poste.....	55		2			53	3
Automotrices.....	29	9	2			36	18
Autres voitures, service des voyageurs.....	53	30	4			79	
<b>Total.....</b>	<b>3,459</b>	<b>99</b>	<b>53</b>	<b>70</b>	<b>34</b>	<b>3,451</b>	<b>124</b>
<b>MATÉRIEL DE SERVICE</b>							
Wagons au service de la Com- pagnie.....	7,947	58	313	393		8,085	132
<b>MATÉRIEL FLOTTANT</b>							
Transbordeurs de wagons.....	8					8	
Barges.....	6					6	
Steamers.....	14					14	
Remorqueurs.....	5					5	
De service.....	3					3	

Note: Comprend le matériel suivant acheté de la Quebec Railway, Light & Power Company le 1<sup>er</sup> novembre 1951:

Locomotives: 1 à vapeur et  
6 électriques  
Matériel de service: 7 unités

Matériel pour voyageurs: 9 voitures et 30 autres unités  
Matériel pour marchandises: 23 wagons fermés, 60 à charbon  
et 6 autres unités.

## STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

	1951	1950
<b>TRAINS-MILLES</b>		
Service des marchandises.....	48,353,158	45,458,577
Service des voyageurs.....	24,412,847	22,387,001
	<hr/>	<hr/>
Service des travaux.....	72,766,005	67,845,578
	2,390,845	1,660,668
Total des trains-milles.....	<hr/>	<hr/>
	75,156,850	69,506,246
<b>LOCOMOTIVES-MILLES</b>		
Service des marchandises.....	51,433,200	48,499,499
Service des voyageurs.....	24,548,619	22,451,088
Manœuvre des trains—marchandises.....	4,069,286	3,913,276
—voyageurs.....	156,472	148,239
Manœuvre en gare —marchandises.....	17,856,977	16,696,883
—voyageurs.....	1,787,151	1,678,613
	<hr/>	<hr/>
Service des travaux.....	99,851,705	93,387,598
	2,515,865	2,224,277
Total des locomotives-milles.....	<hr/>	<hr/>
	102,367,570	95,611,875
<b>WAGONS-MILLES</b>		
Service des marchandises:		
Wagons chargés.....	1,313,474,003	1,225,840,184
Wagons vides.....	562,081,865	530,990,013
Voitures ordinaires et combinées.....	6,980,076	6,651,117
Wagons-lits, salons et observatoires.....	424,251	410,567
Wagons-restaurants.....	27,282	34,650
Autres.....	8,071,015	8,026,236
Cambuses.....	47,548,666	44,790,469
	<hr/>	<hr/>
	1,938,607,158	1,816,743,236
Service des voyageurs:		
Wagons chargés.....	627,687	687,577
Wagons vides.....	89,545	82,782
Voitures ordinaires et combinées.....	63,831,093	56,183,679
Wagons-lits, salons et observatoires.....	53,813,300	50,546,895
Wagons-restaurants.....	8,703,355	8,128,985
Autres.....	81,970,608	76,286,092
Automotrices.....	660,448	596,160
Cambuses.....	990,922	753,218
	<hr/>	<hr/>
	210,696,958	193,265,388
Total des wagons-milles services des marchandises et voyageurs.....	2,149,294,116	2,010,008,624
Service des travaux.....	3,824,341	3,627,430
Total des wagons-milles.....	<hr/>	<hr/>
	2,153,118,457	2,013,636,054
LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES.....	4,176-07	24,188-40
<b>TRAFIC DES MARCHANDISES</b>		
Tonnes transportées—marchandises productives.....	89,618,436	81,364,658
Tonnes transportées un mille—marchandises productives.....	36,434,821,058	31,988,269,548
Recette des marchandises.....	\$498,800,344	\$445,780,004
Recette par tonne.....	\$5-56582	\$5-47879
Recette par tonne-mille.....	\$0-01369	\$0-01394
Milles par tonne payante.....	406-55	393-15
Tonnes-mille—Marchandises productives par mille de voie.....	1,501,578	1,317,500
Tonnes-mille—Toutes les marchandises par mille de voie.....	1,624,019	1,451,268
Tonnes-milles brutes des wagons, de leur contenu et des cambuses	83,988,584,508	77,219,463,322
Tonnes-milles nettes de marchandises (productives et improductives).....	39,262,386,491	35,103,861,182
Trains-heures, service des marchandises.....	3,015,621	2,805,604
<b>TRAFIC DES VOYAGEURS</b>		
Voyageurs transportés.....	17,322,723	16,819,857
Voyageurs transportés un mille.....	1,611,153,281	1,407,724,037
Recette du service des voyageurs.....	\$47,475,661	\$39,889,206
Recette par voyageur.....	\$2-74066	\$2-37155
Milles par voyageur payant.....	93-01	83-69
Recette par voyageur-mille.....	\$0-02947	\$0-02834
Voyageur-milles par mille de voie.....	66,642	58,198
<b>REVENU DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER</b>		
Recette brute par mille de voie.....	\$25,845.15	\$22,896.58
Frais bruts par mille de voie.....	\$24,786.36	\$21,224.52
Revenu net de l'exploitation par mille de voie.....	\$1,058.79	\$1,672.06

## TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE

	Année	Année	Augmentation ou	
	1951	1950	diminution	
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Pourcentage
<b>PRODUITS AGRICOLES</b>				
Blé.....	7,389,538	4,939,977	2,449,561	49.59
Maïs.....	508,563	474,822	33,741	7.11
Avoine.....	1,407,428	1,116,847	290,581	26.02
Orge.....	1,607,644	1,000,342	607,302	60.71
Seigle.....	121,155	122,299	1,144	-.94
Graine de lin.....	85,763	45,771	39,992	87.37
Autres grains (y compris pois secs, haricots, fèves soya).....	219,271	188,804	30,467	16.14
Farine.....	975,448	923,044	52,404	5.68
Autres produits de mouture.....	1,366,531	1,663,433	292,902	17.85
Foin et paille.....	103,086	138,770	35,684	25.71
Coton.....	87,533	93,001	5,468	5.88
Pommes (fraîches).....	76,446	89,892	10,446	12.02
Autres fruits (frais).....	326,872	279,946	46,926	16.76
Pommes de terre.....	346,474	398,191	51,717	12.99
Autres légumes frais.....	264,430	242,692	21,738	8.96
Autres produits agricoles.....	795,481	785,983	9,498	1.21
<b>Total.....</b>	<b>15,681,663</b>	<b>12,500,814</b>	<b>3,180,849</b>	<b>25.45</b>
<b>INDUSTRIE ANIMALE</b>				
Chevaux.....	41,788	32,775	9,013	27.50
Bestiaux.....	216,712	275,195	54,483	21.25
Moutons.....	8,198	8,783	585	6.66
Porcs.....	122,964	122,477	487	-.40
Volailles (vivantes).....	133	278	145	52.16
Viandes ou volailles (fraîches ou frigorifiées).....	215,442	210,284	5,158	2.45
Viandes (fumées ou salées).....	26,616	35,871	9,255	25.80
Autres produits de l'industrie des conserves (comestibles).....	92,655	70,147	22,508	32.09
Oeufs.....	8,268	12,139	3,871	31.89
Beurre.....	38,743	36,578	2,165	5.92
Fromage.....	24,841	25,772	931	3.61
Laine.....	29,460	33,593	4,133	12.90
Peaux et cuirs.....	63,410	74,008	10,598	14.32
Autres produits de l'industrie animale (non comestibles).....	97,866	97,688	198	-.20
<b>Total.....</b>	<b>987,096</b>	<b>1,035,568</b>	<b>48,472</b>	<b>4.68</b>
<b>PRODUITS MINERS</b>				
Charbon anthracite.....	2,377,551	2,543,195	164,644	6.51
Houille grasse.....	10,728,805	11,339,124	610,319	5.38
Charbon presque bitumineux.....	1,187,981	1,340,090	152,049	11.35
Lignite.....	738,923	723,653	15,270	2.11
Coke.....	969,031	926,845	42,186	4.55
Minerais de fer et concentrés.....	1,562,925	1,374,878	188,047	13.68
Minerais de cuivre et concentrés.....	213,318	236,386	23,068	9.80
Autres minerais et concentrés.....	2,991,499	2,598,251	393,248	15.14
Lingots, mattes, etc. (métaux non ferreux).....	616,871	602,087	14,784	2.46
Sable et gravier.....	2,299,310	2,185,148	114,162	5.22
Pierre (concassée, brisée, moulue).....	2,906,225	2,443,199	463,026	18.95
Ardoise (grosses dimensions).....	74,934	89,378	14,444	16.16
Pétrole brut.....	248,812	1,126,383	877,571	77.91
Asphalte (naturel et sous-produits).....	404,825	384,877	19,948	5.18
Sel.....	553,375	457,833	95,542	20.87
Autres produits miniers (à demi transformés).....	2,514,944	2,210,817	304,127	13.76
<b>Total.....</b>	<b>30,289,229</b>	<b>30,582,084</b>	<b>192,855</b>	<b>-.63</b>
<b>PRODUITS FORESTIERS</b>				
Billes, poteaux, perches, pilotis.....	945,753	601,668	344,085	57.19
Bois de corde et autre bois de chauffage.....	211,704	257,559	45,855	17.80
Traverses.....	63,252	47,009	16,243	34.55
Bois à pâte.....	7,321,157	4,232,336	3,088,821	72.98
Bois de sciage et de construction, bois à boîtes et à douves.....	4,766,706	4,956,332	189,626	3.83
Contre-plaqué.....	115,469	95,003	20,466	21.54
Autres produits forestiers.....	266,553	317,578	51,025	16.07
<b>Total.....</b>	<b>13,690,594</b>	<b>10,507,485</b>	<b>3,183,109</b>	<b>30.29</b>
À reporter.....	60,748,582	54,625,951	6,122,631	

## TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE—Suite

Report.	Année	Année	Augmentation ou	
	1951	1950	diminution	
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Pourcentage
PRODUITS MANUFACTURÉS ET DIVERS	60,748,582	54,625,951	6,122,631	
Essence.....	2,042,123	1,992,205	49,918	2-51
Pétrole raffiné et ses sous-produits (moins l'asphalte et l'essence).....	1,956,627	1,824,254	132,373	7-26
Sucre.....	298,870	306,022	7,152	2-34
Fer, en gueuse et en loupe.....	604,970	599,476	5,494	.92
Rails et boulons.....	68,328	56,724	11,604	20-46
Fer et acier } en barre et en feuille, {	2,049,387	1,621,418	427,969	26-39
} fer à construction et tuyaux de fer {				
Fonte, machinerie et chaudières.....	337,065	304,410	32,655	10-73
Ciment.....	993,759	933,373	60,386	6-47
Brique et pierre artificielle.....	414,683	341,498	73,185	21-43
Chaux et plâtre.....	581,876	562,267	19,609	3-49
Tuyaux et tuiles à drainage.....	63,650	58,027	5,623	9-69
Instruments aratoires et véhicules autres que les autos.....	367,707	349,326	18,381	5-26
Automobiles, camions et accessoires d'autos.....	2,135,524	2,461,632	326,108	15-25
Articles de ménage et bagages de colons.....	15,080	15,497	417	2-69
Meubles.....	69,450	63,571	5,879	9-25
Boissons.....	365,507	305,954	59,553	19-46
Engrais de toutes sortes.....	1,017,687	995,762	21,925	2-20
Papier à journal.....	2,195,111	2,082,046	113,065	5-43
Autre papier.....	428,548	370,596	57,952	15-64
Papier pressé, papier à partition.....	705,434	637,100	68,334	10-73
Pâte à papier.....	1,642,026	1,351,377	290,649	21-51
Poisson (frais, gelé, fumé, etc.).....	83,341	95,407	12,166	12-75
Conserves (toutes les conserves comestibles).....	630,081	605,860	24,221	4-00
Autres produits manufacturés et divers.....	7,969,875	6,959,614	1,010,261	14-52
Marchandises (lots brisés).....	1,833,245	1,845,291	12,046	.65
Total.....	28,869,854	26,738,707	2,131,147	7-97
Grand total.....	89,618,436	81,364,658	8,253,778	10-14

## LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1951

PARCOURS EXPLOITÉ	Possédées	Louées	Droit de passage	
			Total	Total
Région de l'Atlantique.....	3,790-62	6-41	82-95	3,879-98
Région Centrale.....	7,146-93	347-91	55-64	7,550-48
Région de l'Ouest.....	11,341-42	34-84	92-54	11,468-80
Lignes du Grand Trunk Western.....	883-10	9-50	59-75	952-35
Lignes du Vermont Central.....	363-10		58-73	421-83
Total de la première voie principale.....	23,525-17	398-66	349-61	24,273-44
Lignes au Canada.....	22,063-54	216-79	226-74	22,507-07
Lignes aux États-Unis.....	1,461-63	181-87	122-87	1,766-37
LONGUEUR DE TOUTES LES VOIES EXPLOITÉES				
Première voie principale.....	23,525-17	398-66	349-61	24,273-44
Seconde voie principale.....	1,229-63	9-31	72-16	1,311-10
Troisième voie principale.....	30-02		3-49	33-51
Quatrième et autres voies principales.....	10-78		5-09	15-87
Éperons, voies d'évitement et voies de gares.....	6,171-05	127-71	1,300-02	7,598-78
Total.....	30,966-65	535-68	1,730-37	33,232-70

Et le reste du rapport consiste en un bilan et en plusieurs tableaux statistiques qui, je l'espère, donneront au Comité une idée assez juste de notre activité.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Gordon. Maintenant, si les membres du Comité veulent bien se reporter à la page 6, nous allons examiner les recettes et les dépenses d'exploitation.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, j'aurais une question à vous poser.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MACDONNELL: Peut-être qu'elle s'adresse au ministre plutôt qu'à M. Gordon. Quant au Bureau des directeurs, je remarque que le nombre de ses membres est très limité; ai-je raison, seulement cinq ou six en tout?

M. GORDON: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, c'est exact.

M. MACDONNELL: Puis-je me permettre de vous demander si c'est regardé comme de bonne politique de limiter à ce point le nombre des membres? M. Gordon admettra, j'en suis sûr, qu'en général c'est une bonne chose qu'un chef d'administration reçoive de l'extérieur autant d'idées nouvelles que possible. Je ne veux pas dire que les membres du Bureau doivent s'ingérer dans l'administration, mais je serais porté à croire que la direction aurait tout avantage à recueillir les avis d'un plus grand nombre de personnes; je voudrais savoir si le nombre des membres a été fixé dans un but réfléchi. Il me semble que vous vous privez des vues des gens de l'extérieur.

L'hon. M. CHEVRIER: Tout d'abord, les membres du Bureau des directeurs sont nommés en permanence et n'agissent pas à titre consultatif. Ils sont nommés par le Gouverneur en conseil pour administrer les affaires des chemins de fer, et bien qu'on ait de temps à autres fait des représentations en vue d'augmenter leur nombre, le gouvernement a jugé bon de ne pas le modifier.

M. MACDONNELL: A propos, monsieur le ministre, ce Bureau se réunit tous les combien ?

L'hon. M. CHEVRIER: Tous les mois. Chaque fois qu'une vacance s'annonce, nous nous demandons s'il ne conviendrait pas de choisir le nouveau membre dans une autre partie du pays, nous nous demandons aussi s'il serait mieux d'augmenter le nombre des représentants de la Colombie-Britannique ou d'en faire venir un de Terre-Neuve. Mais jusqu'à ce que la loi qui régit la composition du Bureau soit modifiée, la situation demeure ce qu'elle est parce que la loi prévoit un Bureau de sept membres.

M. MACDONNELL: Je le sais bien, monsieur le ministre, mais il est possible de modifier la loi. Il me semble que le ministre a le loisir de changer d'idée s'il s'aperçoit qu'il serait plus sage d'avoir un Bureau plus nombreux et plus représentatif.

L'hon. M. CHEVRIER: Je puis vous dire, monsieur Macdonnell, que je n'ai aucune vue arrêtée à ce sujet, le gouvernement non plus j'en suis sûr. Lorsque la chose a été étudiée, nous en sommes venus à la conclusion qu'à ce moment-là il n'était pas avantageux de modifier la loi, et nous n'avions alors aucune raison de changer d'idée.

M. MACDONNELL: Ne trouvez-vous pas cependant qu'un Bureau du genre, disons, de celui de la T.C.A. serait préférable? La Commission des chemins de fer représente une des plus grandes institutions du Canada, une institution qui a des problèmes techniques d'une extrême difficulté. Voilà pourquoi j'ai soulevé la question d'augmenter le nombre de ses représentants afin que plus d'idées puissent être transmises à la direction par la Commission; non pas pour s'ingérer dans les affaires de la direction, mais pour l'aider de ses conseils et quelquefois même de sa critique; en tout cas, ce serait une occasion d'entendre des idées nouvelles.

L'hon. M. CHEVRIER: Tout ce que je puis vous dire, c'est qu'éventuellement certaines dispositions seront prises en vue d'augmenter le nombre des membres du Bureau.

M. MACDONNELL: "Eventuellement" est un bien grand mot.

M. POULIOT: Quel nombre suggèreriez-vous?

M. MACDONNELL: Eh! bien, monsieur Pouliot, je n'avais pas l'intention de suggérer un nombre en particulier, je pensais tout simplement à la possibilité qu'il y aurait d'augmenter le nombre des directeurs.

M. POULIOT: Vous baséz-vous sur l'hypothèse que plus le nombre des directeurs sera grand, meilleurs seront les résultats? Quant à moi, je préfère la qualité à la quantité. La tâche du Bureau des directeurs est de conseiller l'administration et d'après moi, plus nous aurons de directeurs, plus nous aurons de difficultés.

M. MACDONNELL: Pas avec un homme comme M. Gordon; il tient les directeurs à leur place.

M. POULIOT: Mais M. Gordon n'est pas tout seul. Nous devons avoir un Bureau de directeurs pour conseiller le Bureau d'administration. Le Bureau des directeurs n'a rien à dire dans l'exploitation des chemins de fer. Alors quelle différence cela pourrait-il faire?

M. MACDONNELL: Voici, monsieur Gordon, je ne veux pas avoir l'air de m'immiscer dans les affaires de la direction; je crois que le président et les membres de l'exécutif sont responsables. D'un autre côté, M. Gordon doit prendre une foule de décisions importantes qu'il porte, je suppose, à l'attention du Bureau de temps à autre afin de recevoir des conseils. Et lorsque je dis que le Bureau des directeurs ne doit pas s'ingérer dans les affaires de l'administration, je ne veux pas dire qu'il ne doit pas prendre de décisions. Il peut prendre des décisions très importantes, mais elles doivent être exécutées par le président.

M. GILLIS: D'après votre expérience, monsieur Macdonnell, n'est-il pas vrai que plus vous êtes nombreux autour de la table, plus vous prenez de temps à en venir à une décision?

M. MACDONNELL: Il y a du vrai dans ce que vous dites.

M. GILLIS: En général, ce qui arrive c'est qu'une personne prend une décision et que les autres acquiescent.

M. GORDON: En fait, il est nécessaire que dans l'exploitation quotidienne le chef d'une organisation soit libre d'exercer son propre jugement en face d'une situation immédiate. Mais les grandes questions de politique, voilà qui est l'affaire du Bureau des directeurs. Il y a des questions de politique et des questions d'intérêt général touchant l'administration de la propriété sur lesquelles le Bureau des directeurs doit exprimer ses vues. Quant à moi, je me fais un point d'honneur de soumettre aux directeurs toutes questions de ce genre. Par conséquent je ne veux pas laisser passer sans la relever votre remarque que les directeurs n'ont rien à faire, car ils ont beaucoup de besogne. Ils apportent leur précieuse contribution lorsqu'il s'agit de régler les questions de politique générale.

M. GILLIS: Je ne voulais pas dire qu'ils n'ont rien à faire. Je voulais tout simplement tirer une conclusion des paroles de M. Macdonnell. Il voulait un bureau nombreux qui n'aurait le droit ni de prendre des décisions ni de conseiller l'administration.

M. MACDONNELL: Je trouve que M. Gordon a parlé juste. Je ne voulais pas laisser entendre qu'ils ne seraient qu'un groupe de figurants. Je trouve qu'un bureau de directeurs peut être très utile dans les questions de politique.

M. POULIOT: De figurants ou de statues?

M. MOTT: A mon avis, monsieur le président, il devrait y avoir au Bureau des directeurs plus représentatifs des diverses régions du pays; malgré le merveilleux développement de la Colombie-Britannique, je ne crois pas que vous ayez au Bureau aucun membre qui vienne de cette province. J'ai cru comprendre que vous désiriez avoir le Bureau aussi près de vous que possible afin de pouvoir assister à ses réunions. Avons-nous un représentant qui vient de l'Ouest à l'heure actuelle, et si nous en avons un, qui est-il?

L'hon. M. CHEVRIER: M. Parker vient de Winnipeg.

M. MOTT: C'est la réponse que j'obtenais il y a deux ans, que les directeurs ne se rendent jamais plus loin dans l'Ouest que Winnipeg. Mais étant donné la croissance de l'industrie dans la Colombie-Britannique et l'Alberta, et la tâche immense accomplie par le National-Canadien, il devrait y avoir au Bureau au moins un représentant pour ces deux provinces.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que vous avez fait ces observations au gouvernement et à moi-même en maintes occasions; par conséquent, je suis au courant, monsieur Mott.

M. POULIOT: Je regrette de ne pouvoir partager votre idée de ne pas toucher à l'administration et je vais vous dire pourquoi. Si votre auto n'avait pas de freins, qu'arriverait-il? Le Bureau des directeurs a été établi pour transmettre à l'administration les opinions du grand public. Les six hommes qui font actuellement partie du Bureau sont en mesure de faire cela parce qu'ils viennent de toutes les classes sociales, qu'ils sont en contact avec le peuple et qu'ils le comprennent; lorsque la compagnie a une proposition à soumettre, ils peuvent faire connaître leurs vues qui sont ensuite pesées par la compagnie. La compagnie peut alors décider s'il convient d'adopter ou de rejeter la proposition.

M. MACDONNELL: Vous semblez être de mon avis, monsieur Pouliot, si je vous comprends bien.

M. POULIOT: En général, nous sommes du même avis; mais dans le cas présent, bien que je ne connaisse pas chacun des directeurs en particulier, ceux que je connais me semblent très utiles parce qu'ils font partie d'autres organismes où ils rencontrent des hommes d'affaires; par conséquent, ils peuvent transmettre à l'administration les opinions de l'homme d'affaire moyen ou du citoyen moyen.

M. MACDONNELL: Si je vous ai donné l'impression que je voulais critiquer, alors je me suis fourvoyé. J'ai dit qu'à mon avis il serait possible d'ajouter aux bonnes choses que nous avons. Vous avez dit que les directeurs sont en mesure de donner à l'administration une juste idée de l'opinion publique et vous avez raison. Seulement, je crois que vingt hommes, compétents feraient cela mieux que six.

Le PRÉSIDENT: La question a maintenant été portée à l'attention du Comité. Les membres y réfléchiront et lorsque le temps sera venu de rédiger notre rapport nous aurons peut-être trouvé une solution. Nous passons maintenant à la page 6?

M. GILLIS: Nous sommes à la page 6, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Oui, sur les questions générales.

M. GILLIS: Je voudrais demander à M. Gordon quel progrès a été fait dans l'application des recommandations de la Commission royale des transports, au régime de capitalisation. Vous avez mentionné dans votre rapport que la Commission royale avait recommandé certaines mesures de soulagement. Cependant, d'après ce rapport, je m'aperçois que vous en êtes au même point. Quel genre de soulagement la Commission royale a-t-elle recommandé, et d'après vous quand ces mesures prendront-elles effet?

M. GORDON: Tout ce que je puis dire, c'est que le réseau a présenté son mémoire à la Commission royale et qu'il appartient au gouvernement de faire le pas suivant. Je crois que le ministre pourrait nous éclairer sur ce point.

M. GILLIS: Quel genre de soulagement la Commission a-t-elle recommandé? J'ai lu son rapport et je me rappelle très bien que M. Gordon a recommandé la revision complète de la structure financière et un adoucissement de l'intérêt. Mais je n'ai rien vu dans le rapport de la Commission royale qui ressemble à une mesure de soulagement.

M. GORDON: Oh! si, il y a une recommandation formelle.

L'hon. M. CHEVRIER: Si mon ami veut bien lire le chapitre du rapport qui traite de la nouvelle capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada, chapitre 6, page 201, il y trouvera les recommandations de la Commission royale des transports. Elles sont passablement longues et compliquées, de sorte que vous ne vous attendez pas à ce que je les repasse avec vous en ce moment. Quant à votre question au sujet des progrès qui ont été faits, le président du National-Canadien a déclaré dans son rapport qu'il espérait que ces recommandations porteront fruit en 1952, et tout ce que je puis dire, c'est que le gouvernement a donné et donne encore son entière attention aux recommandations de la Commission royale. Je ne suis pas en mesure d'affirmer maintenant que nous pourrions donner suite à certaines d'entre elles ou à toutes. Tout ce que je puis dire, c'est que le gouvernement accorde toute son attention à ces recommandations, et j'espère qu'avant la fin de la session, nous pourrions présenter un projet de loi qui répondra en partie du moins aux recommandations voulant que les chemins de fer Nationaux obtiennent ce qu'ils demandent depuis des années, soit la modification de leur structure financière.

M. GILLIS: J'espère que le gouvernement a des intentions bien arrêtées à ce sujet. J'ai lu le rapport de la Commission royale ainsi que ses recommandations, et je les ai trouvés comme vous dites, ambigus, compliqués et embrouillés; malgré mes efforts pour les déchiffrer, je n'y ai pas trouvé beaucoup de soulagement. Mais je vais me fier aux paroles du ministre.

M. MACDONNELL: Il n'a pas dit cela.

L'hon. M. CHEVRIER: A l'instar de M. Macdonnell, je prie mon ami de ne pas me prêter des paroles que je n'ai pas dites. Je n'ai pas dit que les recommandations étaient compliquées et ambiguës, mais bien qu'elles touchassent à des problèmes difficiles.

M. GILLIS: C'est vrai, c'est moi qui ai ajouté cela.

Le PRÉSIDENT: Comme je sais tout l'intérêt que M. Gillis porte à la question, je lui ai permis de sauter, comme vous l'avez sans doute remarqué, à la page 19 du rapport.

M. GILLIS: C'est ici, dans cette partie-ci du rapport.

Le PRÉSIDENT: Vous trouverez les détails aux pages 19 et 20 sous les titres "Commission royale des transports" et "Recapitalisation". Y a-t-il d'autres questions, ou vais-je déclarer cet article adopté?

M. POULIOT: Monsieur le président, les recommandations de la Commission royale peuvent être ambiguës, mais les mesures appuyées par le ministre des Transports sont toujours bien rédigées, de sorte qu'il les comprend bien.

L'hon. M. CHEVRIER: Merci, monsieur Pouliot.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur "La Commission royale des transports" et sur la "Recapitalisation"? Sinon, je vais déclarer les articles adoptés.

M. FULTON: Un moment, monsieur le président. Ne pourrions-nous pas attendre d'y arriver?

Le PRÉSIDENT: M. Gillis ne voulait pas attendre, et parce que je connaissais tout l'intérêt qu'il portait à la question, je l'ai laissé faire.

M. GILLIS: Je voyais avec peine le réseau trainer cette dette de \$46,000,000 d'intérêt.

L'hon. M. CHEVRIER: \$46,000,000?

M. GORDON: Oui, c'est le montant global des intérêts.

M. GILLIS: Oui.

M. MACDONNELL: M. Gordon a-t-il traité de la question des "Coefficients d'exploitation", ou serait-il prêt à le faire en ce moment? Je voudrais bien qu'il dise un mot ou deux à ce sujet et qu'il nous transmette quelques données comparées, si c'est le bon moment.

Le PRÉSIDENT: En effet, je crois que le moment est propice.

M. GORDON: Page 29; est-ce là le chiffre que vous avez à l'idée, monsieur Macdonnell?

M. MACDONNELL: Je veux dire le chiffre réel.

M. GORDON: Les dépenses comparatives?

M. MACDONNELL: Combien cela vous coûte pour gagner un dollar?

M. GORDON: Nous avons là un chiffre comparatif de notre revenu total, 92-85.

M. MACDONNELL: Pourriez-vous nous donner des chiffres comparatifs d'autres compagnies de chemins de fer de l'Amérique du Nord?

M. GORDON: En général, je dirais que le pourcentage de nos opérations par rapport à nos dépenses est peut-être un peu plus élevé que celui des chemins de fer américains de première classe.

M. MACDONNELL: Ne pourrions-nous pas trouver des données comparatives plus précises?

M. GORDON: Il y a une foule d'éléments à considérer; par exemple, il n'y a rien que l'on puisse comparer aux Chemins de fer de l'État comme tels. Prenez les chemins de fer de première classe des États-Unis, ils fonctionnent après tout dans des territoires très limités; aucun n'est transcontinental au vrai sens du mot; aucun ne peut se comparer à nos lignes à faible trafic qui ont été construites dans l'intérêt de la nation. Par conséquent, si vous prenez toutes ces choses en considération, vous en viendrez à la conclusion que nos coefficients d'exploitation sont forcément plus élevés.

M. MACDONNELL: Vous avez précisé les points sur lesquels doivent porter notre attention et j'espère que nous aurons le bon sens de les accepter tels que vous les avez décrits. Mais cela ne vous donne-t-il pas une belle entrée en matière?

M. GORDON: J'en conviens.

M. MACDONNELL: Ce que je cherche, c'est une comparaison. Peut-être que nous pourrions laisser la question en suspens et que vous pourriez nous fournir des données un peu plus tard.

M. GORDON: Oui. Je verrai ce que je pourrai vous communiquer plus tard à ce sujet.

M. McLURE: Monsieur le président, où pourrions-nous trouver le détail du revenu des Chemins de fers Nationaux pour chaque région du Canada?

M. GORDON: Nous ne préparons pas d'exposé détaillé de nos comptes de la façon que vous avez à l'idée, monsieur McLure, c'est-à-dire région par région.

M. McLURE: Vraiment?

M. GORDON: La difficulté vient du fait qu'un certain item considérable de dépenses, que nous appelons dépenses communes, doit être réparti sur tout le réseau vu qu'il fait partie de la dette globale; par conséquent, il nous est impossible de faire les calculs pour des régions distinctes afin de vous permettre d'établir les comparaisons que vous avez à l'idée.

Nous pouvons, par exemple, établir des comparaisons spécifiques entre certaines régions pour votre propre gouverne lorsque nous voulons savoir si les dépenses sont plus élevées là qu'ailleurs, mais il s'agit alors d'une opération technique qui sert les fins d'un département. Mais vous ne pouvez pas établir de comparaisons entre les diverses régions parce qu'il y a un élément de dépenses communes à répartir sur tout le réseau.

M. POULIOT: Si un wagon est chargé à Halifax à destination de Vancouver, à quelle région attribuez-vous la marchandise? Est-ce à Halifax...

M. GORDON: Au point de départ.

M. COOPER: Il faudrait faire une attribution par régions.

M. GORDON: Vous pensez peut-être à ce qui va au compte du revenu?

M. POULIOT: Non, je veux savoir au compte de quelle région vous inscrivez la marchandise.

M. GORDON: Chaque région reçoit sa part. Nous commençons au point de départ et ensuite nous le répartissons sur toutes les régions où se fait le transport.

L'hon. M. CHEVRIER: La région de l'Atlantique aurait pour sa part, de Halifax à Diamond-Junction, n'est-ce pas?

M. COOPER: Le parcours est divisé en tranches de 50 milles; c'est la base de la division pour toutes les régions.

M. MACDONNELL: Traitez-vous de la même façon vos dépenses d'exploitation?

M. GORDON: Les dépenses sont directes.

M. MACDONNELL: Je me demandais si elles étaient traitées de la même façon que les recettes?

M. GORDON: L'élément dépenses ne causé aucun embarras. Les dépenses sont imputées à l'endroit qui y donne lieu. Nous n'avons pas besoin de les répartir sur les autres régions car elles s'appliquent à l'endroit qui les a causées.

M. POULIOT: Les dépenses de chaque région sont calculées séparément?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Que les frais de transport soient payés à Halifax ou à Vancouver, chaque endroit aura sa part?

M. GORDON: En général, nous donnons à chaque région la part du revenu qui lui revient d'après son trafic.

Le PRÉSIDENT: Cette répartition est-elle faite d'après la structure tarifaire ou d'après la distance?

M. GORDON: Elle est basée, comme l'a fait remarquer M. Cooper, sur des tranches de 50 milles.

Le PRÉSIDENT: Que faites-vous lorsqu'il y a un long parcours et un arbitraire peu élevé?

M. GORDON: La même chose.

Le PRÉSIDENT: Alors, elle est réellement basée sur une application appropriée du taux de transport?

M. GORDON: C'est ce que nous essayons de faire, oui.

M. McLURE: J'aurais une autre question sur le même sujet. Dans le cas d'un long parcours à partir de l'Île-du-Prince-Édouard, quelle partie des revenus irait au transbordeur de trains? Ou la traversée est-elle regardée comme une partie du parcours?

M. GRACEY: C'est une proportion de tonne-mille.

M. GORDON: M. Gracey pourrait répondre à cette question. Il est notre régisseur et il pourrait vous expliquer cela.

M. GRACEY: Voulez-vous répéter la question?

M. McLURE: Ma question est simplement ceci. Si vous répartissiez ou créditez le tarif de long parcours, le trait d'union entre notre province et la terre ferme, je veux dire le transbordeur de trains, recevrait-il sa part du tarif de long parcours comme revenu d'exploitation? Par exemple, s'il y avait trente wagonnées...

M. GORDON: Voulez-vous savoir si nous traitons le transbordeur comme partie de notre exploitation dans l'Île du Prince-Édouard?

M. McLURE: Ou le traitez-vous à part?

M. GRACEY: A part, oui.

M. GORDON: Nous n'établissons pas l'état des revenus de l'Île du Prince-Édouard à part de la région de l'Atlantique, puisqu'elle fait partie de cette région.

M. McLURE: C'est que de temps à autres, dans les comptes publics, nous constatons que ce chemin de fer accuse un déficit. Comme je l'ai toujours dit, on ne devrait pas employer le mot "déficit" puisqu'il s'agit d'un service. Toutefois, les comptables semblent tenir au mot déficit. Je me demandais si de temps en temps on ne créditait pas certaines sommes à ce chemin de fer afin de combler ce déficit?

M. GORDON: Je tiens à vous faire remarquer que le coût ou le déficit, appelez-le comme vous voudrez, du transbordeur n'est pas inclus dans les comptes du National-Canadien.

M. McLURE: Je sais qu'il n'est pas inclus.

M. GORDON: Il n'apparaît pas du tout dans ce rapport.

M. McLURE: Mais il apparaît comme déficit du National-Canadien aux yeux du gouvernement et un certain crédit est voté tous les ans. Je soutiens que c'est un service qui doit être maintenu et que ce n'est pas un déficit. Lorsque nous demandons des crédits pour effectuer des améliorations, le gouvernement refuse toujours à cause du déficit.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McLure, vous voulez sans doute vous assurer que lorsqu'il se produit un tel déficit, le transbordeur a tout de même reçu le crédit de tous ses revenus?

M. McLURE: Il n'y aurait pas de déficit si on regardait le transbordeur comme un service que le gouvernement est obligé de rendre.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur les revenus d'exploitation?

M. MACDONNELL: J'ai une question d'ordre général que je pourrais taire, mais j'aimerais entendre les commentaires de M. Gordon à ce sujet. Je veux parler de l'effet que produira sur les revenus du National-Canadien l'énorme augmentation de notre commerce avec les États-Unis. Je remarque une augmentation de 73 p. 100 dans l'exportation du bois à pâte, pour ne mentionner qu'un produit.

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Y aurait-il quelques données dans vos comptes qui pourraient vous donner une idée de la proportion de l'augmentation de vos revenus qui vient de l'augmentation du commerce avec les États-Unis? Par exemple, vos expéditions à Chicago, Portland et autres villes américaines accusent-elles une amélioration sensible?

M. GORDON: Nous tenons séparément les comptes de nos lignes des États-Unis. Nous pourrions vous rendre compte, par exemple, des opérations du *Grand Trunk Western*.

M. MACDONNELL: Lorsque vous dites que les comptes sont tenus séparément, voulez-vous dire que ces données ne sont pas incluses ici?

M. GORDON: Non, mais nous pouvons vous fournir des données pour nos lignes des États-Unis. Autrement dit, nous pouvons vous donner une idée des progrès du *Grand Trunk Western* ou du *Central Vermont*.

M. MACDONNELL: Les comptes de ces deux chemins de fer ne sont-ils pas compris dans ceux-ci?

M. GORDON: Ces chiffres sont compris dans le grand total et je crois que nous pourrions vous fournir plus tard des chiffres indiquant s'il y a eu augmentation ou non du volume du tonnage transporté aux États-Unis en 1951. Cependant, je ne crois pas pouvoir vous répondre d'une manière pleinement satisfaisante, car je suppose que vous aimeriez savoir à combien s'élève l'augmentation des recettes provenant d'une augmentation générale du tonnage des produits exportés aux États-Unis. Il nous faudra examiner ce point pour voir ce que nous pourrions constater.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gordon, le détail de ce chiffre de 41 millions de dollars, représentant l'augmentation du volume du tonnage, ne permettrait-il pas de donner à M. Macdonnell la réponse désirée par lui?

M. GORDON: Si vous vous reportez à la page 45, vous y verrez un tableau du tonnage productif par denrée. Vous aurez une idée assez claire de la situation. Prenez par exemple le blé: vous constaterez une extraordinaire différence entre le tonnage de blé transporté en 1951 et celui transporté en 1950. Vous savez que, d'habitude, on n'exporte pas de blé aux États-Unis.

M. MACDONNELL: Quelle proportion de ce tonnage représente-t-elle du blé en transit par Portland?

M. GORDON: Je l'oublie, mais elle est plutôt faible. Vous constaterez que le tableau en question confirme mon assertion générale écrite dans le rapport, d'après laquelle la baisse de nos recettes en 1951, par rapport à 1950, provient du très grand volume du trafic des marchandises de catégories inférieures.

M. MACDONNELL: Quand vous donnez des chiffres dans la revue comparée de l'exploitation, je suppose que vous pourriez donner une idée de l'effet produit par le trafic des marchandises de catégories inférieures, en comparaison de quelques autres catégories.

M. GORDON: Oui, nous pouvons le faire.

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

M. GILLIS: M'est-il permis de poser des questions à M. Gordon sur le chiffre de \$381,654,000 indiqué comme total de la feuille des salaires?

M. GORDON: Oui.

M. GILLIS: Ce chiffre, avez-vous dit, comprend les traitements et les frais d'administration.

M. GORDON: Vous voudriez savoir quels sont les frais de main-d'œuvre, isolément?

M. GILLIS: Oui, le taux de ce chiffre...

M. GORDON: Qui est imputé sur le compte des frais d'exploitation? Je ne sais si cela répond bien à votre question. Nous avons ici le détail d'un total. Le total que j'ai sous les yeux indique les frais de main-d'œuvre à part nos frais de matériel, sous la rubrique des frais d'exploitation. En 1951, les frais de main-d'œuvre se sont élevés à \$350,713,000.

M. GILLIS: Y compris les frais d'administration, les traitements?

M. GORDON: Non, les frais de main-d'œuvre seulement. Je ne veux pas vous induire en erreur, comme je crains de le faire.

M. GILLIS: Je crois que c'est ce que vous faites.

M. GORDON: Oui, mais ce n'est pas du tout mon intention. Ce que vous voulez savoir, sauf erreur du moins, ce sont les frais de main-d'œuvre qu'on pourrait appeler manuelle, distincte d'autres catégories administratives, n'est-ce pas?

M. GILLIS: Oui.

M. GORDON: Le chiffre que je vous ai donné ne représente certainement pas cela.

M. GILLIS: Non, je m'en doutais.

M. GORDON: Nous pourrions vous procurer le chiffre demandé.

M. GILLIS: J'aimerais l'obtenir.

M. GORDON: La difficulté est celle de savoir comment répartir les employés des catégories du total. Par exemple, le cantonnier de la voie fait partie des travailleurs manuels, mais le brigadier-poseur appartient-il aux "travailleurs manuels" ou au "personnel de surveillance"?

M. GILLIS: Aux "travailleurs manuels", à mon avis.

M. GORDON: Et les surveillants adjoints des chemins de fer, et les télégraphistes?

M. GILLIS: Je les considère tous comme travailleurs manuels.

M. GORDON: Pour vous procurer le chiffre demandé, il m'est indispensable de savoir quelle est la définition de l'expression "travailleur manuel", que vous cherchez à établir.

M. GILLIS: Ma définition du mot "salaire", dans l'expression "feuille des salaires" employée par vous, englobe la rémunération payée à toute personne dont l'emploi a trait à l'exploitation du chemin de fer, à la marche des trains. Le chiffre que je voudrais obtenir est le taux des frais d'administration. J'englobe dans le personnel administratif une personne comme vous, le personnel que vous avez à Ottawa et celui des divers bureaux du National-Canadien répartis dans le pays.

Le PRÉSIDENT: Le chef de gare fait-il partie des travailleurs manuels?

M. GILLIS: Oui.

M. GORDON: Je vous montrerais avec plaisir un tableau que j'ai ici et qui vous serait peut-être utile, mais ici encore il s'agit de savoir où fixer la ligne de démarcation. Diriez-vous que le contremaître fait partie des travailleurs manuels?

M. GILLIS: Oui, c'est ce que je dirais.

M. GORDON: Oui, mais certaines gens engloberaient le contremaître dans le personnel de surveillance.

M. GILLIS: Non. A mon avis, toute personne dont l'emploi a trait au mouvement des trains fait partie des travailleurs manuels.

M. GORDON: Je vous montrerai alors que, d'après le tableau détaillé que voici, le total des frais de traitements et salaires s'élève à \$59,833,000, répartis sous la rubrique "employés généraux"; rubrique qui comprend les directeurs, les gérants généraux, les commissaires, les architectes, les dessinateurs, les ingénieurs, les premiers commis et les autres classes d'employés de bureau, les sténographes, les mécanographes, et bien d'autres employés. Je ne veux pas dire catégoriquement que le commis n'est pas un travailleur manuel. C'est un travailleur au même titre que l'homme qui manie la pioche, mais ce que vous voulez savoir, c'est le montant de la feuille de salaires des personnes dont l'emploi a trait au matériel, qui se servent d'outils?

M. GILLIS: Oui, c'est exact, le personnel des trains, les chefs de train et les aiguilleurs.

M. GORDON: Mon tableau indique encore un autre poste, celui de l'entretien de la voie.

M. GILLIS: Il comprend des travailleurs manuels.

M. GORDON: Le montant s'élève à \$60,700,000. Il comprend les salaires des brigadiers-poseurs, des contremaîtres, des surveillants, des inspecteurs et leurs adjoints, des contremaîtres d'équipe de pont, des cantonniers de la voie, etc. Il s'agit de travaux manuels.

M. GILLIS: Oui monsieur.

M. GORDON: Le montant est de \$60,700,000. Sous la rubrique générale de "l'entretien du matériel et approvisionnements" figure le chiffre de \$101,000,000 qui, lui aussi, comprend diverses catégories et classes d'inspecteurs, de mécaniciens de machines fixes, de chauffeurs, de nettoyeurs de wagons et d'autres employés de ce genre, mais, je le répète, ces employés ressortissent à "l'entretien du matériel et approvisionnements".

Puis vient le poste du "transport", dont le total détaillé s'élève à \$42,000,000. Il comprend les chefs du mouvement, les chefs de gare, les agents et diverses catégories d'employés, comme les signaleurs qui manœuvrent les barrières des passages à niveau.

M. FULTON: Et aussi le personnel des trains?

M. GORDON: Non, ce personnel ressortit à la rubrique suivante, qui s'élève à \$84,000,000 et comprend le personnel des trains et des locomotives, les chefs de train, les mécaniciens, les serre-freins, les chauffeurs et les aides. Puis vient le chiffre de \$4,500,000, qui comprend les chefs de la manœuvre, les aiguilleurs, les mécaniciens de rotonde, etc. J'ai encore d'autres chiffres ici: service des messageries, \$15,000,000, et service des communications, \$13,700,000.

Le grand total se chiffre par \$385,000,000.

M. GILLIS: Maintenant, quel est le chiffre donné en regard de la rubrique "employés généraux"?

M. GORDON: Le total est de \$59,833,000 et voici toutes les catégories d'employés qu'il comprend: les directeurs, les gérants généraux, les surveillants généraux et les autres gérants régionaux du réseau, les surveillants et les autres fonctionnaires divisionnaires, les architectes adjoints, les dessinateurs, les ingénieurs fixes, leurs adjoints et les ingénieurs de classe inférieure, les premiers commis et toutes les autres classes d'employés de bureau, les sténographes, les mécanographes et les téléphonistes. Enfin, un poste peu important comprend divers employés.

M. GILLIS: Votre réponse me donne pleine satisfaction. Je voulais obtenir le détail des classes d'employés de ce groupe "général", à part des autres.

M. GORDON: On vient de me faire remarquer que, sur ce chiffre de \$59,800,000, \$32,800,000 s'appliquent aux traitements des commis et autres classes d'employés de bureau, soit le gros des employés de bureau de la direction.

M. GILLIS: Cela me donne pleine satisfaction.

Le PRÉSIDENT: Pendant que nous en sommes sur ce sujet, monsieur Gordon, vous nous avez dit que l'indice du prix du matériel ferroviaire, calculé d'après l'indice de base 1936-1938=100, s'est élevé à 220.5, en 1951, d'après la page 9 du rapport. Pourriez-vous nous fournir l'indice des frais de main-d'œuvre, couvrant la même année et calculé de la même manière?

M. GORDON: Oui, j'ai cet indice sous la main. Je dois de nouveau contrôler les réserves à apporter par moi, car il me paraît impossible de répondre franchement à toute question posée au sujet des chemins de fer. L'indice des salaires et traitements payés aux employés protégés par des conventions de salaire et qui forment bien entendu la masse des cheminots, est monté à 223.9, d'après l'indice de base 1936-1938=100. Je crois que c'est l'indice que vous cherchez à savoir?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GORDON: Tous les employés compris, l'indice s'éleverait à 212·3.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet des recettes d'exploitation?

M. McLURE: Une seule. L'augmentation des recettes provenant du trafic du bois à pâte est due toute à des expéditions à l'intérieur du Canada, n'est-ce pas? Le Canada n'en expédie pas beaucoup aux États-Unis, ou quoi? Il y expédie du bois sous une autre forme, transformé en papier-journal? Notre pays est l'un des plus grands producteurs de papier-journal au monde.

M. GORDON: Le bois à pâte transporté forme un assez fort tonnage. Je me demande si ce tonnage figure dans nos tableaux.

M. FULTON: Oui, à la page 45.

M. GORDON: Oui, vous constaterez, à la page 45, qu'il s'élève à 7,321,157 tonnes en 1951, contre 4,232,336 en 1950, ce qui est une très forte augmentation. Je n'ai pas ici le volume du tonnage réel des expéditions aux États-Unis. Sans doute qu'une partie de ce bois à pâte y a été expédiée, mais il s'agit d'un faible volume.

M. McLURE: Non, ce que je voulais savoir, c'est si le plus gros de ce bois était transformé au Canada, puis expédié aux États-Unis sous la forme de papier-journal?

M. GORDON: C'est juste.

M. McLURE: Parce que ce pays est le plus grand acheteur au monde et le Canada, le plus grand producteur au monde.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas autres questions à poser au sujet de ces deux postes, les recettes et les dépenses d'exploitation...

M. MACDONNELL: C'est ici, je crois, le moment de demander à M. Gordon de nous dire quel est le relèvement des tarifs-marchandises aux États-Unis, comparé à celui de ces tarifs au Canada? Il me paraît pertinent d'avoir quelques données là-dessus. Elles ont de l'importance.

L'hon. M. CHEVRIER: Les États-Unis continuent à nous devancer, monsieur Macdonnell.

M. GORDON: J'ai ces chiffres sous la main. Le total (je suppose que vous ne tenez pas à ce que je le décompose) indique que le relèvement des tarifs-marchandises aux États-Unis, en vigueur en 1952, forme un taux de 79·3 p. 100, contre un relèvement total de 54·7 p. 100 des tarifs canadiens. Cherchez-vous à savoir quelles sont les augmentations totales?

Le PRÉSIDENT: Pourvu qu'il s'agisse de chiffres comparables, nous obtiendrons une idée de la réalité.

M. GORDON: Le taux réel des augmentations permises aux États-Unis, compte tenu d'un relèvement qui entrera en vigueur le 2 mai, est de 106·5 p. 100.

M. MACDONNELL: A compter de quand?

M. GORDON: Depuis 1948 jusqu'à présent, mais à vrai dire depuis 1938. La comparaison des taux de relèvement est celle-ci: 106·5 p. 100 aux États-Unis, contre 78·9 p. 100 au Canada.

M. MACDONNELL: Depuis 1938?

M. GORDON: Non, non, 69·9 p. 100 au Canada, contre 106·5 p. 100 aux États-Unis, à la date de mai 1952.

L'hon. M. CHEVRIER: Les tarifs viennent d'être relevés aux États-Unis?

M. GORDON: Oui, et ce relèvement entrera en vigueur le 2 mai.

L'hon. M. CHEVRIER: Il est compris par vous dans ce taux de 106·5 p. 100?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avant que nous suspendions la séance jusqu'à une heure, je dois dire qu'on m'a fait remarquer que le comité des dépenses pour la défense se réunira demain matin, ce qui obligera quelques membres du Comité à s'absenter. Cet après-midi, si le Comité le désire, nous devrions laisser une certaine latitude et nous écarter même des règles, en étudiant le rapport, au besoin, afin que ceux qui seront absents demain puissent poser les questions qu'ils voudraient adresser demain matin. Je vous parlerai aussi brièvement du temps de nos séances. L'habitude du Comité est de reprendre la séance l'après-midi du premier jour de réunion, mais sans siéger le soir. Le second jour, nous liquidons nos travaux et siégeons le soir, au besoin.

M. MACDONNELL: Estimez-vous qu'il nous est de toute nécessité de siéger demain matin?

Le PRÉSIDENT: Oui monsieur Macdonnell. Nous avons au milieu de nous non seulement le président, mais le vice-président et les hauts fonctionnaires de la direction. Nous ne pouvons les obliger à ne rien faire à Ottawa, attendant notre bon plaisir.

M. MACDONNELL: Ils ont des passes pour le train allant jusqu'à Montréal.

L'hon. M. CHEVRIER: Dans l'entre-temps, ils devraient se tourner les pouces à Ottawa.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, pour rendre service aux membres du Comité qui s'absenteront demain matin, nous leur permettrons de poser des questions qui sont postérieures, dans l'ordre de nos délibérations, mais nous ne pouvons demander aux hauts fonctionnaires d'abandonner leurs fonctions pendant plus de deux jours.

## REPRISE DE LA SÉANCE

Le 28 AVRIL 1952.

Le PRÉSIDENT: Comme nous sommes en nombre, messieurs, nous allons continuer. Avez-vous d'autres questions à poser sur les recettes ou sur les frais d'exploitation?

M. FULTON: L'étude de l'alinéa 1 est-elle terminée?

Le PRÉSIDENT: Sinon, je déclarerai le poste adopté.

M. FULTON: Je suppose que vous voulez dire l'alinéa 1?

Le PRÉSIDENT: Non, le poste qui se rapporte à tous les frais d'exploitation.

M. FULTON: Quand nous en arriverons à l'alinéa 23, "rémunération des employés", au chapitre des frais d'exploitation, j'aurai une question à soulever. Je pensais que vous preniez l'étude alinéa par alinéa.

Le PRÉSIDENT: Non.

M. FULTON: Très bien. A propos de l'alinéa 23, je demande à M. Gordon s'il y a eu quelque démarche de la part des employés—je ne me souviens pas du terme précis qui leur est appliqué, mais je veux parler de ceux qui se sont mis en grève...

M. GORDON: Les employés non affectés à l'exploitation.

M. FULTON: ... en 1950. Ont-ils demandé une révision de la convention conclue à la suite du conseil de l'arbitre-juge? C'est à vous que je demande ce renseignement, car au début du printemps des délégués de ces employés sont venus me voir et m'ont fait remarquer que la convention est exécutoire pendant deux ans, alors que la convention ordinaire conclue par le moyen habituel des négociations collectives est exécutoire pendant une année seulement. Ils m'ont dit que, vu que la hausse du coût de la vie s'est accélérée plus

vite même que d'habitude, à partir de la mise en vigueur de la décision arbitrale environ, ils se trouvaient gravement lésés par l'impossibilité de s'attendre à une révision de la convention ou à la conclusion d'une nouvelle convention avant un délai de deux ans. Je répondis au petit groupe de délégués qu'à mon avis, la première chose à faire était de se présenter à la direction du chemin de fer et de voir si elle était disposée à entrer en pourparlers, après avoir admis la situation embarrassée de ces employés. Les délégués me firent savoir qu'il serait difficile au syndicat local en question d'agir ainsi, mais que le syndicat ouvrier le ferait peut-être. M. Gordon voudrait-il nous dire si des employés l'ont abordé au sujet d'une révision de la convention, ou si cette dernière est obligatoire pendant les deux ans entiers.

M. GORDON: Oui, des délégués des hommes des métiers extérieurs à l'exploitation sont venus nous voir et demander de tenir compte de la hausse du coût de la vie observée depuis la signature de la convention. Ils ont demandé si nous serions disposés à négocier avec eux une révision des salaires, compte tenu de cette hausse. Au cours d'une réunion, nous avons discuté leur requête et leur avons dit qu'à notre avis, cette hausse ne constituait pas une raison légitime de leur demande. Nous leur avons fait remarquer que si le coût de la vie avait augmenté de 12 p. 100 en gros, la convention avait relevé leurs salaires de 25 p. 100; s'ils avaient subi de fait une diminution de salaire à leur détriment, en quelque sorte, c'était parce qu'ils avaient préféré la semaine de 40 heures à celle de 48 heures; nous estimions donc qu'il n'y avait aucune raison valable pour remettre en question les conventions dont la durée était fixée à deux ans. L'affaire en reste là, en ce qui touche les catégories d'employés non affectés à l'exploitation. Nous sommes maintenant saisis d'un bon nombre de demandes des employés des métiers de l'exploitation, qui font l'objet de discussions.

M. FULTON: Je ne veux pas que vous répondiez vous-même là-dessus, monsieur Gordon, car j'estime que l'affaire devrait être débattue confidentiellement entre les syndicats ouvriers et vous-même. Je crois savoir, sauf erreur, que la décision arbitrale confère aux employés des métiers extérieurs à l'exploitation le droit de délivrer un préavis, est-ce de six mois avant l'expiration des deux ans?

M. GORDON: Non, un préavis de 60 jours.

M. FULTON: De 60 jours, ce qui fait, sauf erreur, que le préavis devrait porter la date de septembre 1952 à peu près?

M. GORDON: La convention expire en septembre 1952. Il faudrait donc que le préavis nous soit donné 60 jours d'avance, soit aux environs du 1<sup>er</sup> juillet.

M. FULTON: Aux environs du 1<sup>er</sup> juillet.

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Il s'écoulerait donc quelque temps avant que la convention soit remise en question, de concert avec ces employés?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: A moins qu'une autre personne n'ait une question à poser sur ce point-là, monsieur le président, j'en aurais une au sujet de l'alinéa 27.

Le PRÉSIDENT: Nous n'en sommes pas encore là, monsieur Fulton, si cela vous est égal. Y a-t-il d'autres questions à propos des alinéas 1 à 26 y compris? Sinon, je déclarerai la première partie du rapport adoptée.

M. McLURE: A propos des achats, j'ai une question à adresser au sujet de la taxe de vente de 10 p. 100: le National-Canadien doit-il payer cette taxe sur tous ses achats de fournitures pour chaque ligne?

M. GORDON: Oui, tout comme s'il était une compagnie privée.

M. McLURE: Une très forte somme figure à ce poste, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, très forte. Je n'ai pas le détail de ce poste sous la main, mais nous pourrions vous en procurer le chiffre. J'ai ici un état indiquant les taxes que nous avons payées sur le matériel acheté: n'est-ce pas là ce qui vous intéresse?

M. McLURE: Oui.

M. GORDON: Nous avons acquitté, pour ces achats, une somme estimative de \$16,362,000 en taxes de vente fédérales, plus une somme de \$3,331,000 en droits de douane.

Le PRÉSIDENT: Les alinéas 1 à 26 sont-ils adoptés? Si oui, nous allons continuer par...

M. POULIOT: Monsieur le président, avant de passer à autre chose, je voudrais demander à M. Gordon s'il existe des chiffres distincts indiquant les recettes faites dans la région centrale, comparées avec celles faites dans les autres régions, des chiffres me renseignant sur le montant des recettes faites dans le Centre, dans les provinces Maritimes, dans l'Est, etc.

M. GORDON: Nous tenons des comptes relatifs aux diverses régions, mais notre habitude n'est pas de décomposer les chiffres par région. Voulez-vous obtenir le détail des chiffres par région?

M. POULIOT: Monsieur Gordon, voici pourquoi j'ai demandé ce renseignement. La région centrale est, sauf erreur, la plus vaste du réseau?

M. GORDON: C'est exact, à peu près, mais le malheur qu'il y a à se baser sur une seule région, c'est que notre comptabilité pourrait accuser l'existence de plus fortes recettes en provenant, par suite, par exemple, de ce que le volume du trafic y est le plus gros.

M. POULIOT: Je le sais, mais votre volume de trafic est plus faible dans certaines régions et il vous rapporte moins.

M. GORDON: Parfaitement. En d'autres mots, notre plus gros volume de trafic provient du Centre, d'où nous retirons notre plus fort montant de recettes.

M. POULIOT: Et c'est l'Ouest qui a le plus de milles en voies ferrées?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Et c'est l'Est maritime qui en a le moins?

M. GORDON: Oui, si vous prenez les régions une par une.

M. POULIOT: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'alinéa 26 est-il adopté?

Adopté.

Passons aux alinéas 26, 27, 28 et 29.

M. FULTON: A propos de l'alinéa 27, "autres comptes de revenus", M. Gordon pourrait-il me dire si le total de ces comptes comprend quelque chiffre relatif au revenu retiré de concessions pétrolifères en Saskatchewan?

M. GORDON: Oui, ce chiffre figure au grand total.

M. FULTON: Pouvez-vous nous en dire le montant? Si je le demande, c'est simplement parce que je me souviens que la chose a donné lieu à de vives discussions il y a une couple d'années.

M. GORDON: Le revenu total des redevances annuelles provenant de nos concessions pétrolifères s'est élevé à \$326,875.

M. FULTON: Vous parlez de "redevances", monsieur Gordon: l'habitude est-elle de concéder des terrains pétrolifères contre loyer acquittable avant toute production de pétrole?

M. GORDON: Nous parlons de "redevances", de rentes provenant des concessions.

M. FULTON: Des concessions, c'est-à-dire de terrains dont on ne se propose pas précisément d'extraire du pétrole?

M. GORDON: Exactement.

M. FULTON: Pouvez-vous nous fournir quelques prévisions au sujet de la production de pétrole?

M. GORDON: Non, je ne saurais guère le faire. Je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser sur l'alinéa 27?

Adopté.

Alinéa 28, "vente de terrains".

M. MACDONNELL: Je vois qu'un compte de revenus a été crédité d'une somme provenant de la vente de terrains. On dirait qu'il s'agit d'une somme portée à un compte de capital.

M. GORDON: Je voudrais que M. Cooper parle sur ce point. Les chiffres de ce genre ont fait souvent l'objet de discussions entre nous.

M. COOPER: Cette somme représente une augmentation de capital, mais très faible par rapport à la grosseur de notre compte de revenus.

M. MACDONNELL: Qu'entendez-vous par augmentation de capital, un bénéfice?

M. COOPER: Un bénéfice en matière de valeur comptable, oui.

M. MACDONNELL: Je ne savais pas au juste le sens de l'expression.

Le PRÉSIDENT: Si la Division de l'impôt sur le revenu constituait une compagnie privée, elle parlerait dans ce cas de bénéfice en matière de compte capital,—de prix de vente excédant la moins-value.

M. MACDONNELL: Je ne le savais pas.

M. COOPER: Notre compte de placements est crédité du prix de vente, dans la mesure où ce dernier permet de regagner le prix d'achat primitif; tout surplus dépassant ce prix d'achat est un bénéfice en matière de capital; mais notre service de la comptabilité en tient compte à ses fins en créditant le compte de revenus de cette somme.

M. GORDON: Il est indubitable qu'il peut y avoir des divergences d'avis là-dessus.

M. MACDONNELL: Je ne m'en suis pas rendu compte à la lecture. Le texte m'a paru au premier abord vouloir dire qu'il s'agissait de terrains vendus par vous à l'*Abitibi Power and Paper Company*. Serait-ce une concession de terrains?

M. GORDON: Oui, à l'origine. Voici les renseignements à ce sujet. Au début, le *Grand Trunk Pacific Railway* s'est procuré ces terrains, en 1909 et 1910, à titre de subvention pour la construction de l'embranchement du lac Supérieur, entre Fort-William et Sioux-Lookout, où les dix lots de terrains formaient une superficie totale de 635,039 acres et comprenaient des droits miniers. Mais nous vendîmes ces droits afin d'éviter d'avoir à payer des impôts. La question de renoncer à ces droits ou de les conserver fut étudiée à fond et la décision d'y renoncer fut prise après avoir pesé le pour et le contre. Notre conclusion fut que le fait de les conserver nous coûterait trop cher d'impôts.

M. MACDONNELL: A combien s'élèvent les impôts annuels que vous auriez dû payer?

M. GORDON: Je crois avoir cette donnée ici. Leur montant annuel aurait été d'environ \$63,000.

M. MACDONNELL: Je suppose qu'on a eu recours à l'aide de géologues à ce sujet?

M. GORDON: Oui. Ces terrains ont fait l'objet d'explorations par des personnes autorisées par nous, pendant bien des années. Des prospecteurs allant et venant ont prospecté ces terrains très minutieusement. Nous en avons aussi tenu compte en prenant notre décision.

M. MACDONNELL: Comment avez-vous fixé le chiffre imputé sur le compte de placements? Quel était le montant du placement? Quels étaient le prix d'achat et le prix de vente?

M. GORDON: Avons-nous mentionné une somme à ce propos? Disons que nous avons touché un prix de \$1,600,000. C'est la différence entre cette somme et... mieux vaut ne pas donner ce chiffre. Mais le prix touché constituait une bonne affaire, à notre avis. Entre parenthèse, cette propriété avait été concédée à l'*Abitibi Power and Paper Company*, à long terme: la compagnie y avait le droit d'abattage jusqu'en 1970. La propriété ayant été grevée de cette concession accordée à la compagnie, il était logique que cette dernière en fût l'acheteuse. Si nous l'avions vendue à quelqu'un d'autre, il aurait fallu la vendre sous réserve des clauses de la concession.

M. MACDONNELL: Le plein montant du placement, y compris les impôts, etc., figure-t-il dans votre compte de placements?

M. GORDON: Les impôts y figurent.

M. MACDONNELL: Vous évaluez donc de fait, avez-vous dit, le bénéfice retiré par vous à \$1 l'acre.

M. GRACEY: Ce n'était pas le bénéfice. Vous avez demandé quelle était la valeur.

M. MACDONNELL: J'essayais de trouver comment vous avez fixé votre bénéfice.

M. GORDON: Le mot "bénéfice" devrait être mis entre guillemets. Ce que nous faisons ressortir, c'est qu'il faut distinguer entre la somme passée à ce propos dans nos écritures, notre valeur comptable, et la somme réellement touchée.

M. MACDONNELL: Mais comment avez-vous fixé le montant qui figure dans votre compte domaine?

M. GORDON: Celui du prix d'achat primitif?

M. MACDONNELL: Non, celui fixé quand vous avez vendu la propriété.

M. COOPER: C'était un montant arbitraire fixé à des fins comptables. En réalité, les terrains ne nous coûtent pas un sou.

M. MACDONNELL: Oui, mais vous avez dû payer les impôts d'année en année.

M. COOPER: Cela n'est pas notre part du coût de la propriété.

M. GORDON: Nous tirons des revenus de la propriété sous la forme d'un bail et nous lui créditons toutes dépenses de taxes et d'entretien.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions, messieurs, sur le paragraphe 28?

Adopté.

Y a-t-il des questions au sujet du paragraphe 30, sous le titre "Hôtels"?

M. McLURE: Peut-on connaître le profit net de l'hôtel Charlottetown?

M. GORDON: Voudriez-vous regarder les résultats?

M. McLURE: Cet hôtel dirige aussi l'hôtel d'été Dalvay.

Le PRÉSIDENT: J'appelle immédiatement les paragraphes 30, 31 et 32 afin que vous puissiez les étudier en bloc.

M. GORDON: Le revenu net d'exploitation de tous les hôtels s'est élevé à \$588,000. Vous trouverez cela au paragraphe 30, en haut de la page 10. Le Château Laurier a rapporté un profit de \$388,000. Désirez-vous connaître les chiffres des autres hôtels? Le Fort Garry a eu un profit de \$60,000; l'hôtel

Macdonald accuse une perte de \$164,000, due en grande partie au fait qu'elle a commencé l'amortissement de la construction d'une aile nouvelle. Le solde est de \$85,000. Il y eut aussi des profits dans l'exploitation de l'hôtel Nova Scotian, \$57,000; le Charlottetown, \$13,000; le Prince Arthur, \$16,000; le Prince Edward, \$20,000; le Jasper Park Lodge, \$106,000, le Minaki Lodge, \$13,000, et le Pictou Lodge, \$3,000. L'hôtel Newfoundland a été de court de \$9,000.

M. MACDONNELL: A quoi attribuez-vous cela?

M. GORDON: Il ne s'agit que de résultats d'exploitation; cela ne comprend pas les intérêts et la dépréciation.

M. GEORGE: Qu'entendez-vous par "être de court" en parlant du Newfoundland. Est-ce un déficit?

M. GORDON: Il s'agit d'un déficit, bien entendu, et non de disparition d'argent de la caisse.

M. MACDONNELL: Ces hôtels nous sont-ils une charge légère?

M. GORDON: Le seul fait de leur imputer les intérêts et la dépréciation démontrerait qu'on les exploite tous à une perte considérable.

M. MACDONNELL: Oui, je comprends.

M. GORDON: Cela ne ferait aucune différence au résultat global de notre réseau entier. Nous le prenons d'un côté et le payons de l'autre.

M. MACDONNELL: Bien, je fais vieux jeu en préférant démontrer la situation réelle: vous devez admettre qu'il ne s'agit pas ici de la véritable situation. Ce n'est pas le genre d'affaires que quiconque ferait, sauf une entreprise ou un réseau du gouvernement.

M. GORDON: Nous faisons cela pour notre propre renseignement. La seule différence entre les deux méthodes est que, dans notre système, nous ne prenons que le résultat net de nos chiffres.

M. MACDONNELL: Mais en ce qui concerne les opérations globales du réseau, vous nous montrez le tableau complet. Alors pourquoi, quand il s'agit de ces hôtels, nous donnez-vous un exposé si irréal? Serait-ce pour soutenir le moral des employés, ou pour quelle autre raison?

M. GORDON: Nous avons donné le revenu net de l'exploitation. Nous avons déclaré la vérité.

M. MACDONNELL: Je le sais. Je ne fais que vous en demander la raison.

M. GORDON: Je ne puis vous donner d'autre explication que celle-ci: ce fût toujours la manière de procéder. Connaissez-vous une raison à cela, M. Cooper?

M. MACDONNELL: Nous ne nous attendions pas à une telle réponse de votre part.

M. COOPER: On peut dire la même chose de tous les services des chemins de fer, tels que les départements de messagerie et de communication. Si toute l'activité interdépartementale des chemins de fer était répartie entre les départements, il faudrait beaucoup d'efforts pour en arriver à un résultat final. Si vous désirez connaître le résultat de chaque exploitation séparée, nous pouvons vous fournir les chiffres. Toutefois, un réseau comme le nôtre n'a pas coutume de mettre les intérêts et la dépréciation d'un département au compte d'un autre.

M. MACDONNELL: Vous dites qu'un réseau comme le vôtre n'a pas coutume de mettre les intérêts et la dépréciation d'un département au compte d'un autre; mais prenons le cas des chemins de fer aux États-Unis. Y en a-t-il un d'entre eux qui exploite des hôtels?

M. COOPER: Je ne le crois pas, à moins qu'ils ne le fassent par des compagnies séparées à cette fin.

M. MACDONNELL: Est-ce que leurs départements de messagerie sont exploités de la même façon, ou doivent-ils porter le poids de leur dépréciation?

M. COOPER: Ils n'ont pas de départements de messagerie comme le nôtre.

M. GORDON: Ceci est un bilan consolidé, et quand il se trouve une compagnie qui est une consolidation de plusieurs autres compagnies, elle passe habituellement l'éponge sur leurs comptabilités, les considérant insignifiantes. Ce sont les résultats nets qui entrent au bilan, et la plupart des comptables oublient leurs inscriptions interdépartementales. C'est ce que nous avons fait. Ce bilan ne couvre pas les chemins de fer Nationaux du Canada; il s'applique au réseau national canadien et couvre de 130 à 150 unités différentes de départements, de compagnies et ainsi de suite, et il néglige toutes les inscriptions interdépartementales.

Le PRÉSIDENT: Cela répond-il à votre question? M. Cooper dit qu'il peut fournir les renseignements demandés, et s'il pouvait vous fournir les renseignements détaillés, disons à l'égard du Château Laurier, cela répondrait-il à votre question, monsieur Macdonnell?

M. MACDONNELL: Je ne désire pas approfondir la question et prendre le temps du Comité, mais j'aimerais faire cette remarque: tout d'abord, il me semble que cela diffère sous bien des points d'un travail de chemins de fer parce qu'il me semble que ce n'est pas nécessairement l'activité des chemins de fer; cela peut se séparer. Je crois, et j'en suis bien sûr, que toute entreprise privée voudrait se tenir au courant des résultats exacts. J'habite un hôtel des chemins de fer Nationaux du Canada et je ne tiens pas à ce qu'il augmente ses tarifs, mais il me semble très important que les chemins de fer ne doivent pas croire qu'ils ont un revenu d'exploitation de \$588,000 quand ils ont probablement un déficit. C'est tout. J'ai demandé à M. Gordon pourquoi on avait procédé de cette façon et il a répondu qu'il en avait toujours été ainsi. Quand M. Gordon reviendra l'an prochain je me demande s'il nous dira qu'il a réfléchi à tout cela et s'il croit que c'est une bonne ou mauvaise chose; en d'autres mots, j'espère qu'il ne dira pas seulement que ce fût toujours la manière de procéder.

M. GORDON: Je justifierai notre procédé ou je vous dirai que je l'ai changé.

M. FULTON: Comment procède le chemin de fer Pacifique-Canadien à l'égard de ses hôtels? Peut-on le savoir en examinant son rapport annuel?

M. COOPER: Le Pacifique-Canadien n'imputerait pas les intérêts de ses mises de fonds dans les hôtels sur son département d'hôtels.

M. FULTON: Imputerait-il la dépréciation sur les revenus des hôtels?

M. COOPER: Oui, parce qu'il le fait avec tous ses immeubles fixes, y compris ses hôtels et chemins de fer, mais nous, nous ne le faisons pas. Nous ne mettons pas de dépréciation au compte de nos immobilisations.

M. GORDON: Maintenant que le gouvernement vient d'annoncer que le National-Canadien devra payer l'impôt sur le revenu, il est possible que nous révisions nos méthodes de comptabilité.

L'hon. M. CHEVRIER: Si M. Gordon revise ses méthodes et peut présenter un document accusant un déficit sur l'exploitation de ces hôtels, le gouvernement pourrait décider d'en fermer quelques-uns. Ce serait dommage.

M. MACDONNELL: Cela serait la responsabilité du gouvernement. Mais votre argument, monsieur le ministre, ou ce que vous voulez dire en fait, est que nous ne devrions pas... vous laissez entendre qu'on ne veut pas faire face à la réalité parce qu'elle pourrait être déplaisante. Mais je crois qu'en affaires, il importe beaucoup d'avoir non seulement un aperçu de l'affaire, mais de s'en rendre compte autant que possible.

L'hon. M. CHEVRIER: Si nous scrutons le bilan, nous ne construirions aucun embranchement.

M. MACDONNELL: Si nous envisageons la construction d'embranchements, nous voulons savoir ce qui se fait.

Le PRÉSIDENT: Passons maintenant à l'étude des paragraphes 33 à 40, "Immobilisations".

M. FULTON: Vous n'avez rien indiqué à cet endroit, monsieur Gordon, au sujet de la ligne Sherridon. Cet embranchement n'a-t-il pas commencé à temps l'an dernier pour être inscrit dans ces immobilisations?

M. GORDON: Il y eut un tout petit montant dépensé à cet effet l'an dernier. Il est mentionné plus loin dans ce rapport.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, il se trouve une bonne explication à ce sujet à la page 17, sous le poste des nouveaux embranchements.

Le PRÉSIDENT: Étudions-nous cette question sous le poste des nouveaux embranchements?

M. FULTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Les paragraphes 30 à 40 sont-ils adoptés?

Adoptés.

M. MACDONNELL: Adoptez-vous les paragraphes 30 à 40 tous à la fois?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit des immobilisations.

M. MACDONNELL: J'aimerais entendre parler de l'exposé détaillé de ces \$85 millions.

M. GORDON: Si vous tournez à la page 32, vous trouverez le détail de toute l'affaire.

M. MACDONNELL: Il y a un gros chiffre indiqué pour le matériel. Peut-être pourriez-vous nous renseigner là-dessus quand nous en viendrons au budget de 1952?

M. GORDON: Oui, cela est détaillé dans le rapport du budget.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet des paragraphes 30 à 40?

Adoptés.

Paragraphe 41: Finance.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe 41 est-il adopté?

Adopté.

M. MACDONNELL: J'aimerais poser une question au sujet du paragraphe 41. Je remarque que dans vos frais d'exploitation vous donnez un gros chiffre pour la dépréciation de la machinerie, en page 28. M. Gordon voudrait-il nous dire quelque chose du genre de dépréciation de la machinerie et, en général, du reste de l'exploitation, aussi? Je remarque qu'au sujet de vos lignes aux États-Unis, vous faites allusion à la dépréciation. Cela veut-il dire qu'il y a une différence dans la comptabilité des lignes aux États-Unis?

M. GORDON: Nous avons une méthode de comptabilité pour nos lignes des États-Unis différente de celle des lignes du Canada. Je demanderai de nouveau au comptable de vous en parler spécialement, parce que la comptabilité de dépréciation pour les chemins de fer est un sujet très complexe. M. Cooper peut en traiter plus clairement que moi.

M. MACDONNELL: Je ne veux pas prendre le temps du Comité, mais je désire comprendre d'une façon générale la procédure de la comptabilité en ce qui concerne la dépréciation.

M. COOPER: En ce qui regarde le matériel roulant, nous procédons de la même façon au Canada qu'aux États-Unis...

M. MACDONNELL: Quelle est cette façon? Voudriez-vous la décrire? Je remarque que vous avez donné un chiffre de \$21 millions pour la dépréciation du matériel, est-ce bien cela?

M. COOPER: Dans nos frais?

M. MACDONNELL: Oui. Comment en êtes-vous arrivé là?

M. COOPER: C'est basé sur le prix coûtant, avec une marge pour la récupération, et la différence est amortie pendant la durée prévue de la machinerie.

M. MACDONNELL: Qu'entendez-vous par "matériel"?

M. COOPER: Les locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons à marchandises et les navires.

M. MACDONNELL: Autrement dit le matériel roulant, ou son équivalent.

M. GEORGE: Nous ne pouvons rien entendre ici. Ils poursuivent une conversation privée.

M. COOPER: Bref, je puis dire que nous inscrivons les frais à 3½ p. 100 par année de la valeur comptable de notre matériel. Est-ce que cela termine la discussion sur le matériel?

M. MACDONNELL: Oui, je le crois.

M. COOPER: Nous avons au Canada une méthode différente de celle employée aux États-Unis au sujet des immeubles, c'est-à-dire, les stations, ateliers, ponts, et autres choses du genre. J'exclus de cela ce qu'on appelle construction de la voie, c'est-à-dire les rails, les traverses, les attaches, le ballast...

M. FULTON: L'infrastructure?

M. COOPER: Pardon?

M. FULTON: Ce n'était qu'une allusion en passant.

M. COOPER: Ce dont je parle n'est pas la construction de la voie; il s'agit de biens fixes autres que la voie elle-même. Au Canada, les chemins de fer Nationaux n'accumulent pas la dépréciation sur l'immeuble, mais ils le font aux États-Unis. Selon les règles de comptabilité de l'*Interstate Commerce Commission*, nous devons accumuler la dépréciation sur la propriété routière, et c'est pourquoi l'on trouve une différence entre nos lignes aux États-Unis et au Canada.

M. POULIOT: Par "construction de la voie", entendez-vous l'emprise?

M. COOPER: Non pas l'emprise elle-même, mais les rails, les traverses, les attaches et le ballast.

M. MACDONNELL: Pour ne pas parler en termes trop techniques, inscrivez-vous dans vos comptes, d'année en année, à l'égard des voies ferrées et de tout le réseau, de quoi prévoir non seulement les réparations, mais aussi les renouvellements?

M. COOPER: Oui, pourvu que vous parliez de renouvellements au même prix. Nous ne prévoyons pas dans les frais d'exploitation la différence entre le coût original et le coût de remplacement d'une unité de notre propriété. Si, par exemple, un réservoir d'eau a été construit il y a 20 ans au coût de \$10,000, et qu'on doive le remplacer aujourd'hui au prix de \$15,000, on n'inscrit pas le plein prix du renouvellement aux frais d'exploitation.

M. MACDONNELL: Est-ce là l'usage habituel des chemins de fer sur ce continent?

M. COOPER: Oui, c'est le procédé ordinaire des chemins de fer.

M. MACDONNELL: Quand vous indiquez un chiffre différent pour les États-Unis, cela ne signifie pas que le montant est là à cette fin. Si je comprends bien, vous prévoyez une dépréciation, bien que vous n'employiez pas ce mot. Vous la prévoyez pour autant que le prix coûtant n'a pas augmenté, c'est-à-dire même si le montant n'est pas suffisant pour défrayer le renouvellement qui excède le coût original dans un cas ordinaire?

M. COOPER: C'est bien cela, et c'est la coutume aux États-Unis. Les chemins de fer américains n'ont pas la permission de faire autrement.

M. JAMES: Ce serait pratiquement la même chose dans toute industrie?

M. COOPER: Oui. La dépréciation est basée sur le coût original et non pas sur le coût du renouvellement.

Des VOIX: Adopté.

M. POULIOT: Avant d'adopter ce paragraphe, pourrais-je savoir quel est le poids normal des rails de chemin de fer?

M. GORDON: Cela dépend de la voie. Il y a des voies principales, des embranchements, et ainsi de suite.

M. POULIOT: Quel est le poids moyen?

M. GORDON: Cela va de la classe la plus légère, 56 liv., jusqu'à la plus pesante, 132 liv. Ce rail de 132 liv. est employé sur les lignes principales, c'est-à-dire nos meilleures lignes de chemin de fer.

M. POULIOT: Oui, avec des plaques d'acier sous les rails?

M. GORDON: En certains cas, oui.

M. POULIOT: Pour les trains rapides?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Mais ce n'est pas la réponse à ma question. J'aimerais savoir quel est le poids moyen du rail?

M. GORDON: Je ne sais pas si je puis vous donner un poids moyen. Dans la construction d'une voie principale... Qu'appelleriez-vous une voie principale?

M. POULIOT: De Montréal à Toronto?

M. DINGLE: Bien, dans le cas de la ligne Montréal-Toronto, le poids varie de 115 à 132 liv.

M. POULIOT: Je sais que par chez-moi il est de 120 liv.

M. DINGLE: C'est à peu près cela, ou un peu moins.

M. POULIOT: Sur la ligne Montréal-Toronto il serait de 130 liv.?

M. DINGLE: Le rail le plus lourd que nous ayons dans la région de l'Atlantique est de 100 liv.

M. POULIOT: De 100 liv.?

M. DINGLE: Oui, monsieur.

M. POULIOT: Les trains roulent à une vitesse vertigineuse?

M. DINGLE: Oui, monsieur.

M. POULIOT: La direction entend-elle améliorer les conditions du rail?

M. DINGLE: Le poids du rail dépend de la densité de la circulation. Sur une voie où la circulation est grande, nous installerons des rails plus pesants que sur une voie peu achalandée.

M. POULIOT: Mais c'est un cercle vicieux. Si vous n'installez pas des rails assez pesants sur certaines voies, vous ne pouvez vous attendre à une circulation achalandée.

M. GORDON: Il nous faut subordonner nos dépenses à nos revenus. Chaque année nous comparaissons devant le Comité pour présenter un budget très important pourvoyant au renouvellement de rails, de ballast, et le reste, et nous procédons aussi rapidement que nous le permettent les matériaux et la main-d'œuvre que nous avons à notre disposition. La construction du chemin de fer n'est jamais terminée; elle se poursuit continuellement. Nous construisons chaque jour.

Sur nos voies principales, nous essayons d'établir une norme le plus rapidement possible.

M. POULIOT: Mais vous conviendrez probablement, monsieur Gordon, que la première condition de sûreté d'un chemin de fer est la bonne construction de la voie.

M. GORDON: C'est tout à fait cela.

M. POULIOT: Est-ce la base du transport?

M. GORDON: C'est un des facteurs de sécurité. Bien entendu, nous tenons compte de cela relativement à la vitesse et au chargement des trains. Nous tenons compte du rail dans la manœuvre des trains. Quand nous faisons circuler des trains sur un rail de certain poids, les instructions indiquent qu'ils doivent rouler à une certaine vitesse ou à peu près.

M. POULIOT: Quelles voies et embranchements n'ont que du rail de 56 liv.

M. GORDON: Le rail de 56 liv. ne sera employé que sur les voies d'évitement ou embranchements où il ne présente aucun danger. Il n'y en a pratiquement pas, ou je ne connais aucune voie principale importante où il reste encore du rail de 56 liv. Est-ce exact, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Nous comptons 277.69 milles de rail de 56 liv. dans la région de l'Atlantique; 192.04 milles dans la région centrale; 552.44 milles dans l'ouest, et 10.80 milles sur le chemin de fer *Grand Trunk Western*.

M. GORDON: Si vous comparez cela aux 24,273 milles de voie principale, ce n'est pas un facteur d'importance.

M. POULIOT: Je n'en suis pas sûr. Quelle est la durée moyenne du rail?

M. DINGLE: Cela dépend.

M. POULIOT: Quelle est sa durée d'emploi?

M. DINGLE: Il est difficile d'évaluer la durée complète d'un rail. Le rail dure moins longtemps sur une voie où la circulation est lourde que sur une où elle est légère.

M. POULIOT: Oui, mais quelle est la durée moyenne?

M. DINGLE: Certains rails ont été employés pendant trente, quarante et même près de cinquante ans sur certaines voies à circulation légère.

M. POULIOT: Même plus que cela?

M. DINGLE: Je le pense, en certains endroits.

M. POULIOT: Pouvez-vous me citer des voies dans la région de l'Atlantique où les rails employés ne pèsent que 56 liv.?

M. DINGLE: Bien, le chemin de fer de Temiscouata est du nombre.

M. FULTON: N'avez-vous pas été pratiquement forcés d'acheter cette voie?

M. DINGLE: Je n'ai pas le détail du millage complet.

M. POULIOT: Mais sur quelles autres lignes de la région de l'Atlantique avez-vous de ce rail? Si vous vouliez préparer un mémoire, j'en serais bien content.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pouliot, serait-ce satisfaisant si M. Dingle vous donnait une réponse dactylographiée?

M. POULIOT: Oui, monsieur le président.

M. GILLIS: Mais j'aimerais que cette réponse soit consignée au compte rendu. J'aimerais savoir où il est ce rail qui a été posé il y a cinquante ans.

Le PRÉSIDENT: Elle sera consignée au compte rendu.

M. POULIOT: Nous y reviendrons après l'avoir étudiée.

Le PRÉSIDENT: Quand vous aurez la réponse, si vous désirez poser d'autres questions, libre à vous.

M. POULIOT: Je vous remercie, ce n'était qu'en passant.

M. JAMES: Je désirerais poser une question au sujet de la ligne Port-Hope-Millbrook qui est mentionnée. Je me demande si nous ne la perdons pas de vue. Nous espérons que c'est l'une des deux lignes mentionnées dans l'annonce récente au sujet du minerai de fer dans Durham et Northumberland, et c'est la raison pour laquelle j'espère que nous ne perdons pas cette ligne de vue.

Le moment venu, peut-être aurez-vous le droit de passage et serez en mesure d'y réinstaller des rails si la chose devient nécessaire. Je ne sais si vous avez des renseignements là-dessus.

M. GORDON: Faites-vous spécialement allusion à la ligne qui va à Millbrook?

M. JAMES: Celle-là même.

M. GORDON: Je n'ai présentement aucun renseignement à ce sujet. Vous désirez savoir si nous tenons le droit de passage en assez bon état pour y rétablir le service si jamais nous constatons le besoin de moyens de transport par rail?

M. JAMES: Oui.

M. GORDON: Je vais prendre note de la chose, mais je ne saurais vous renseigner. Monsieur Dingle, vous rappelez-vous si nous avons décidé d'enlever les rails à cet endroit?

Le PRÉSIDENT: Peut-être pourriez-vous remettre à plus tard votre réponse à cette question?

M. JAMES: Oui, c'est parfait, rien ne presse.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe 42.

M. MACDONNELL: J'ai l'impression très nette que je prends plus de temps que d'autres membres du Comité; mais je ne le fais pas à dessein, car je me dis que de deux choses l'une: sommes-nous ici pour nous renseigner sur les points importants ou siégeons-nous à d'autres fins?

Le PRÉSIDENT: Si vous avez des questions à poser, veuillez le faire.

M. MACDONNELL: Franchement, je trouve très ennuyeux d'entendre quelqu'un dire: "Passons", lorsque je cherche à obtenir des renseignements. Je veux bien céder la place à d'autres, mais à mon avis, nous n'avons pas encore suffisamment exploré cette question de dépréciation. On a dit, et avec raison, que, dans une entreprise ordinaire, lorsqu'on établit la dépréciation, elle est basée sur le coût initial, mais ce n'est pas la meilleure solution lorsqu'il s'agit des chemins de fer. Les sociétés privées ont constaté que les renouvellements coûtent de deux à trois fois plus cher que le prix initial. On me dit qu'Air Canada en tient compte dans sa comptabilité et j'ai appris l'autre jour qu'elle garde en réserve un certain montant à cause de l'augmentation du coût du matériel de remplacement. Ce que je désire savoir est ceci: étant donné que le prix du matériel a doublé et même triplé dans certains cas, si nous devons faire face à des frais extraordinaires qui montent en flèche lorsqu'il s'agit du matériel de remplacement, il me semble qu'il est temps que nous le sachions. D'un autre côté, si le compte en question peut se solder graduellement par lui-même, je n'ai rien à dire, et si M. Gordon peut nous assurer qu'il en sera ainsi, cela me suffit; mais je crois qu'il devrait nous être démontré clairement que nous ne nous embourbons pas graduellement dans une situation où les octrois de capital que nous allons approuver pour fins de remplacement de rails d'acier et de matériel de toutes sortes seront d'un coût beaucoup plus élevé, et que nous ne serons pas acculés l'an prochain à l'obligation d'y engouffrer des dizaines de millions de plus. Sans doute M. Gordon abordera-t-il la question plus tard, car, d'après moi, elle est très importante.

M. GORDON: J'aimerais dire ceci, que chaque année le Comité a approuvé notre budget d'immobilisations et chaque année vous pouvez voir ce que nous demandons sous forme de matériel nouveau et de dépenses d'immobilisation, pour compléter et améliorer notre réseau, et, au moyen de ces chiffres, vous pouvez vous faire une idée du comportement de notre compte d'immobilisations. Je ne sais pas comment il serait possible de suggérer une méthode de dépréciation qui tiendra compte de l'inflation. J'ignore comment vous pourriez prédire la gravité de l'inflation pendant les dix, vingt ou trente prochaines années à l'égard d'une propriété donnée. Je ne sais comment cela pourrait se faire et je ne connais aucun comptable qui ait découvert une telle méthode. Il

s'agit là d'une de ces discussions de comptabilité à l'égard de laquelle tout le monde peut toujours différer d'opinion. D'après la coutume généralement suivie, et qui est implantée dans les chemins de fer des États-Unis, nous déprécions en nous basant sur le coût initial, après quoi nous tenons compte de l'inflation à l'égard du matériel de renouvellement qu'il faut acheter; nous imputons alors ledit matériel sur le compte d'immobilisations. La même chose se produit à l'inverse, lorsque l'opération s'effectue alors que le coût de remplacement est inférieur au coût initial.

M. MACDONNELL: Il y a ici un montant de 9 millions qui attire mon attention.

M. GORDON: Je dois dire, à ce sujet, que pendant la guerre nous avons accumulé une réserve de 35 millions pour défrayer le coût de ce que nous appelons l'entretien différé. En d'autres termes, nous avons compris que, durant la guerre, il nous était impossible d'obtenir la main-d'œuvre ou le matériel nécessaire pour assurer l'entretien du chemin de fer comme il convenait de le faire, et pendant les années de guerre notre programme d'entretien a été gravement retardé; nous avons donc accumulé une réserve de 35 millions et chaque année nous puisons dans le montant accumulé sur une période de cinq années. Cette année nous avons pris les 9 millions qui restaient de cette réserve de 35 millions de dollars.

M. MACDONNELL: Et la raison de cette affectation, c'est que ce crédit constituait un fonds spécial affecté à cette fin.

M. GORDON: C'est bien cela. Ce crédit doit être voté de nouveau.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la dépréciation?

Adopté.

M. POULIOT: Une question, monsieur Gordon. Vous savez probablement que le chemin de fer a acheté deux nouveaux ponts d'acier il y a un an pour le *Temiscouata Railway*, dont l'un à Edmundston et l'autre à Rivière-du-Loup. Ce sont des ponts d'acier qu'on a laissé rouiller au lieu de les installer. Pourquoi cela?

M. DINGLE: Pour la raison bien simple, monsieur Pouliot, que nos équipes de ponts étaient retenues dans la région de l'Atlantique l'année dernière à réparer les dégâts causés par la crue des eaux à la ligne de Gaspé. Mais nous avons l'intention d'installer ces deux ponts cette année.

M. GORDON: A propos de ces deux ponts qui, comme vous dites, rouillent sur place, je puis dire que la rouille ne les endommage aucunement; grâce à notre méthode de les entreposer, ils n'ont subi aucun dommage.

M. POULIOT: Au fait, le chemin de fer n'a pas grande utilité sans les ponts.

M. GORDON: Je dois admettre qu'une ligne de chemin de fer sans ponts est quelque chose de déplorable.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelque objection au paragraphe 42?

Adopté.

Le paragraphe 43 est-il approuvé?

M. FULTON: Pourriez-vous nous faire une récapitulation des fins pour lesquelles vous avez porté votre capital emprunté à \$73 millions?

M. GORDON: A la page 36?

M. FULTON: Oui. Ce que je veux dire, c'est que je ne me rappelle pas—et il m'a été impossible pendant le temps à ma disposition de consulter les débats et de m'en rendre compte—à quelles fins vous destiniez le capital que vous avez obtenu l'année dernière. Quelles sont les principales affectations ou classifications de ces fonds?

M. GORDON: Voulez-vous parler du montant mentionné au paragraphe 43?

M. FULTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'augmentation nette de capital emprunté s'élève à \$73 millions. Cela est indiqué à la page 36.

M. GORDON: Votre question se complique du fait que nous parlons d'un montant net, mais vous verrez à la page 36 qu'au cours de l'année nous avons emprunté \$121 millions de l'Etat, et de cette somme, \$63,400,000 ont servi à amortir notre dette envers le public; nous avons donc payé ce que nous devons au public et emprunté l'argent de l'Etat. La somme de \$57 millions représente les frais généraux en immobilisations au cours de l'année et c'est ce montant qui figurait au budget que nous avons soumis au Comité l'année dernière. Ces frais représentent le matériel roulant, la construction de voies et de gares, enfin tout ce qui concourt à l'exploitation d'un chemin de fer en général.

M. MACDONNELL: Cela pourrait-il comprendre des capitaux que le chemin de fer aurait reçus en dehors de ses recettes?

M. GORDON: Tout d'abord, je dois dire que nous avons dépensé nos recettes, et ce montant représente un montant additionnel de capital, au moins celui que nous avons dépensé.

M. MACDONNELL: Oui, je comprends cela; mais est-ce tout?

M. GORDON: Cela comprend le tout, en effet. Je vous demande pardon, car j'aurais peut-être dû dire qu'en plus de cela, nous avons naturellement nos réserves de dépréciation. Celles-ci également, nous les avons dépensées.

M. FULTON: D'après ce que je vois par la partie du bilan figurant à la page 36, le montant net du capital emprunté que vous avez affecté aux immobilisations—si j'emploie les termes voulus—s'élèverait, au total, à \$13,500,000, plus le solde de \$57,800,000 du montant que vous emprunté de l'Etat. Cela représente-t-il un total de \$71 millions?

M. GORDON: L'augmentation est de \$73,893,054, comme vous pouvez le voir au bas du tableau; cela représente le montant net. Bien que notre emprunt de l'Etat ait augmenté de \$117 millions, l'augmentation de notre dette de capital n'est que de \$73,800,000, parce que nous avons affecté le reste au rachat des échéances.

M. FULTON: Cette somme de \$73 millions représente-t-elle aussi le montant des nouvelles immobilisations que vous avez acquises au cours de l'année?

M. GORDON: Oui, c'est cela.

M. FULTON: Pouvez-vous, dans ce cas, pour revenir à ma première question, nous dire... Bref, je trouve que cela ne correspond pas.

M. GORDON: Je vois votre difficulté, monsieur Fulton. Ainsi, cette dépense couvre l'achat de 5,000 wagons à marchandises, que je propose comme exemple. Elle couvre nos achats de matériel ainsi que les frais d'entretien du chemin de fer, je veux dire au moins cette partie des frais d'entretien que nous considérons comme de nouvelles immobilisations. Lorsque nous entreprenons un travail sur le chemin de fer, nous avons l'habitude d'en considérer une partie comme une immobilisation et une autre partie comme entretien général. La partie que nous considérons comme entretien, nous en imputons les frais sur l'exploitation et ce que nous considérons comme immobilisation est mis à notre compte d'immobilisations.

M. FULTON: Pourriez-vous me dire s'il y a un endroit du rapport où nous pouvons avoir un résumé des additions et améliorations d'immobilisations?

M. GORDON: A la page 42, vous verrez l'inventaire du matériel de chemin de fer et constaterez que nous commençons avec ce que nous avions le 1<sup>er</sup> janvier 1951, puis nous donnons le détail de ce que nous avons ajouté au cours de l'année, puis ce que nous avons réformé, c'est-à-dire le matériel que nous avons retiré du service au cours de l'année; nous y indiquons également le travail effectué dans nos ateliers pour remodeler le matériel, ainsi de suite. Nous donnons ainsi un compte de ce que nous possédions au 31 décembre 1951.

M. FULTON: Donc, ces chiffres indiquent que ces \$73 millions représentent la partie d'immobilisations des frais d'entretien, est-ce bien cela?

M. GORDON: Oui, c'est cela. Prenons les frais de matériel; si nous considérons la valeur de notre matériel indiquée au grand livre au 31 décembre 1950, nous constatons qu'elle a augmenté de \$57,183,000.

M. FULTON: Je vous demande pardon, mais je n'ai pas saisi.

M. GORDON: Si vous vous reportez à nos immobilisations en matériel à la page 32, vous verrez que le chiffre est de \$57,183,000. Cette somme est comprise dans le montant de \$73 millions. Le solde de ce montant dont vous parlez constitue ce que j'appelle "autres projets d'immobilisations". En d'autres termes, ces projets constituent le matériel roulant de nos immobilisations.

M. FULTON: Je ne voudrais pas faire figure d'inquisiteur, mais j'aimerais savoir ce que le chemin de fer a obtenu en échange de ces \$73 millions. Cependant, je n'ignore pas que vous pouvez me dire, en désignant ces \$57,183,000, que c'est le solde, ou la différence entre ce montant et le chiffre de \$73 millions que vous avez mentionné, c'est-à-dire le dernier item qui figure au paragraphe 43.

M. GORDON: C'est exact. Vous pouvez l'exprimer de la façon que voici: mise de fonds en matériel autre que le matériel roulant, et ce serait une bonne description de la chose.

M. FULTON: Cet item comprendrait les hôtels?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: L'hôtel Edmonton?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet du paragraphe 43?

M. MACDONNELL: Une seule question au sujet du chiffre figurant à la page 36. Vous y mentionnez deux sortes de prêts. Le premier mentionné, que vous présentez comme une augmentation des prêts de l'État, s'élève à \$117 millions; or, si je comprends bien, il s'agit de la différence entre le montant de \$43 millions et le montant de \$117 millions. Maintenant, vous dites que l'augmentation des prêts de l'État s'élève à \$117 millions et l'augmentation de la dette au compte de capital, à \$73 millions. Vous faites une distinction. La dette au compte de capital est quelque chose de fondé et de permanent, et l'autre chiffre que vous mentionnez n'est qu'un prêt de l'État.

M. GORDON: Oui, c'est la même chose que la dette fondée, car le dernier paragraphe mentionne le prêt qui porte intérêt, pour lequel nous payons de l'intérêt à l'État tout comme s'il s'agissait de n'importe quel autre prêt. C'est un prêt temporaire. Il est destiné—peut-être que je me prononce trop vite en ce moment—à lancer le moment venu une émission d'obligations en vue de rembourser à l'État cette avance de fonds.

M. PICARD: A moins que vous ne receviez de l'aide de l'État sans être tenus de payer.

M. GORDON: C'est là une question sur laquelle je ne saurais me prononcer. Comme compagnie de chemin de fer nous devons de l'argent à l'État et nous avons l'intention de le rembourser. Il n'y a pas plus de doute au sujet de la validité de ce prêt qu'à l'égard de toute autre dette que nous avons contractée envers le public.

M. PICARD: Pas plus qu'à l'égard de votre dette consolidée dans l'ensemble?

M. GORDON: Non, nous considérons qu'il s'agit d'une dette du même genre.

M. FULTON: N'aurions-nous pas raison de supposer que vous considérez les prêts qui vous ont été consentis en ces dernières années pour fins d'immobilisations, comme des prêts différents de ceux que vous imaginiez quand vous avez demandé la permission de réduire votre dette au compte de capital? Si

j'ai bien compris, ce que vous aviez alors dans l'idée se résumait à de vieilles obligations que vous avez assumées et que, de façon générale et peut-être même en toute candeur, vous n'auriez jamais l'occasion de rembourser. Sans aucun doute, vous considérez que celles-ci ne sont pas du même genre que celles-là?

M. GORDON: Ce fut le motif de notre demande de recapitalisation. Cette dette grève trop lourdement nos biens; et il appartient à l'État de décider dans quelle mesure nous serons soulagés.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas vrai que la différence entre l'augmentation des prêts de l'État, soit \$117 millions, et l'augmentation de \$73 millions de la dette au compte de capital, est le montant net que vous avez affecté à réduire le passif actuel en rachetant des valeurs actuelles?

M. GORDON: En d'autres termes, le montant net qui a servi à augmenter notre passif.

Le PRÉSIDENT: Une augmentation de \$73 millions.

M. GORDON: C'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: Bien; mais l'augmentation de vos prêts de l'État s'élève à \$117 millions?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et la différence nette entre ces deux montants est la somme que vous avez affectée à rembourser votre dette actuelle?

M. GORDON: C'est cela, la mesure où nous avons payé les avances de fonds publics.

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. FULTON: En d'autres mots, c'est un montant de \$43 millions.

M. MACDONNELL: Oui, \$43 millions.

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: D'où viennent ces \$43 millions?

M. GORDON: Nous les avons empruntés du public.

Le PRÉSIDENT: Très bien, vous les avez empruntés du public...

M. GORDON: Et nous les avons payés à échéance.

M. FULTON: Ont-ils été payés au moyen des recettes du chemin de fer?

M. GORDON: Ils ont été payés par un emprunt de l'État.

Le PRÉSIDENT: En somme, les obligations envers le public portant intérêt à 4½ pour cent ont été converties en un prêt de l'État.

M. GORDON: Je ne voudrais pas donner l'impression que nous classons une dette envers le public dans une catégorie différente des autres, que nous la considérons comme une obligation différente. Nous devons cet argent et entendons le payer.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GORDON: Comment paierons-nous? c'est là une autre affaire.

Le PRÉSIDENT: Bien. Je voulais simplement saisir l'occasion d'établir la différence entre l'augmentation dans les prêts de l'État et le montant que vous indiquez comme augmentation de votre capitalisation.

M. GORDON: Il aurait été aussi facile, à l'échéance du prêt, de demander à l'État l'autorisation d'augmenter notre dette envers le public, mais nous avons préféré ne pas le faire. Après discussion avec le gouvernement, nous avons, en raison de l'effet sur le marché des valeurs ou autrement, décidé d'emprunter de l'État pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Venons-en maintenant à l'exploitation. Désireriez-vous faire un bref exposé des raisons générales pour lesquelles vous avez pu accroître à ce point l'efficacité de votre exploitation?

M. GORDON: Je pense que nous devons cette efficacité à une meilleure exploitation mécanique, à de meilleurs outils, de meilleures machines, des améliorations technologiques dont a bénéficié notre chemin de fer, et c'est maintenant que nous en récoltons les fruits.

Le PRÉSIDENT: Les résultats me paraissent merveilleux.

M. GORDON: J'ai inclus ce paragraphe dans le rapport pour démontrer qu'il est faux de dire que les chemins de fer n'ont pas suivi le progrès. Beaucoup de gens sont portés à penser que notre réseau est démodé et ne se modernise pas. Vous avez là, je crois, la preuve que les Chemins de fer Nationaux du Canada ont grandement amélioré leur exploitation au cours des années en tirant parti de ces améliorations technologiques.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser au sujet du "Rendement de l'exploitation"?

M. MACDONNELL: Avez-vous l'intention de dire quelque chose au sujet du projet d'employer des wagons plus légers?

M. GORDON: Un certain nombre d'expériences intéressantes sont en cours dans nos laboratoires de recherches, afin de déterminer s'il est possible de réduire le poids de nos wagons. Nous faisons présentement l'essai de cinq wagons-trémies en aluminium en service courant, mais nous ne pouvons encore dire s'ils pourront résister aux dures épreuves qu'ils subissent dans le transport des lourdes charges. Une chose est certaine, c'est qu'ils sont présentement en service courant, et nous pourrions juger d'après les épreuves des différentes sortes de matériel employé et de la résistance de l'aluminium. Peut-être est-il impossible d'employer l'aluminium à la place de l'acier et le degré de tension et de résistance n'est peut-être pas le même pour l'acier que pour l'aluminium. J'ai mentionné l'aluminium simplement pour vous donner une idée des recherches que nous poursuivons. Ce métal n'est pas le seul à l'essai et peut-être pourrions-nous en employer un encore plus léger. Nos expériences sont en cours et nous cherchons à déterminer s'il serait avantageux de combiner le bois et l'acier dans la construction de nos wagons, si le contre-placage de bois est un bon matériel comme revêtement, et le reste.

Le PRÉSIDENT: Faites-vous des essais avec les coussinets à rouleaux?

M. GORDON: Nous faisons constamment des essais sur rail avec des coussinets à rouleaux de tous genres.

Le PRÉSIDENT: Pour emploi dans les wagons à marchandises?

M. DINGLE: Ainsi que dans les wagons à voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous le paragraphe "Rendement de l'exploitation"?

Adopté.

M. McLURE: Monsieur le président, au sujet du chapitre intitulé "Rendement de l'exploitation" et "Améliorations technologiques" j'aimerais demander à M. Gordon de nous donner un aperçu des expériences sur les locomotives diesel électriques en service présentement dans l'Île du Prince-Édouard, et si, d'après lui, ce mode de traction est plus économique.

M. GORDON: M. Dingle sera mieux en mesure que moi de vous donner des détails à ce sujet, mais qu'il me soit permis de déclarer que nous sommes très satisfaits de l'expérience effectuée dans l'Île du Prince-Édouard. L'économie que nous avons réalisée dans les frais d'exploitation est à peu près celle que nous avions prévue lorsque nous avons adopté les locomotives diesel. M. Dingle va vous donner des précisions du point de vue de l'exploitation.

M. DINGLE: L'économie réalisée grâce à l'emploi des locomotives diesel au lieu des locomotives à vapeur dans l'Île du Prince-Édouard s'élève à \$291,600 pour une période de 12 mois. En d'autres termes, le rapport diesel-vapeur est de 72·8 p. 100, et nos recettes sur la mise de fonds s'élèvent à 16·3 p. 100.

M. McLURE: Et, d'après vous, les usagers sont très satisfaits du changement?

M. DINGLE: Oui.

M. McLURE: J'avais l'impression qu'aucun employé ne serait congédié du fait de l'emploi des locomotives diesel, c'est-à-dire que ce nouveau mode de traction ne réduirait pas la main-d'œuvre et ne mettrait pas à pied un certain nombre d'employés. Mais je crains que ce ne soit le contraire qui arrive. En fait, plusieurs hommes ont perdu leur emploi et ont été incapables d'en trouver un semblable à celui qu'ils avaient avant la mise en service des locomotives diesel?

M. GORDON: Vous soulevez là une question générale qui englobe tout le programme de "dieselisation". Je crois que je devrais également vous donner des précisions à ce sujet maintenant.

Le PRÉSIDENT: Oui, certainement.

M. GORDON: J'ai établi d'une façon bien nette dans mon rapport, et je répète que

ce programme implique de fortes dépenses de capital et ne peut être justifié que par les économies substantielles réalisables non seulement dans l'exploitation des trains, mais dans la réorganisation des installations affectées à l'entretien et à la réparation.

Je crois qu'il est bon de se rappeler que le temps de la locomotive à vapeur est passé. On ne construit plus de locomotives à vapeur sur ce continent, et on n'en a pas construit depuis quelques années. Nous n'achèterons plus jamais de telles locomotives, parce que nous ne pouvons plus nous en procurer. La question de "dieselisation" est simplement une question de temps, c'est-à-dire de savoir combien de temps nous pouvons continuer avec le matériel actuel. Il n'est pas économique de faire parcourir à une locomotive à vapeur plus de milles qu'elle n'est censé pouvoir en fournir. Alors le seul moyen (et c'est celui que nous avons essayé de prendre) est d'agencer le programme de dieselisation pour qu'il convienne à l'abandon calculé de la locomotive à vapeur. Il va sans dire que cela signifie un changement de notre programme concernant les usines et la main-d'œuvre.

Nous nous proposons de faire ce changement d'une manière aussi prudente et méthodique que possible. Ce que nous avons fait est d'établir des écoles d'entraînement bien avant le temps où nous en aurons besoin, et tout homme qui le désire aura l'occasion de se préparer à obtenir dans les travaux électriques et autres qui seront augmentés avec la dieselisation. Il va sans dire qu'il y aura un peu de désorganisation et certains changements.

Comme je l'ai dit auparavant, nous ne pouvons pas nous présenter devant le Comité et demander une mise de fonds très considérable rendue nécessaire par ce programme à moins d'être assurés qu'elle est économiquement justifiée.

Comme je le dis, il y aura une certaine désorganisation, mais nous faisons tout notre possible pour réduire le personnel du chemin de fer et transférer les hommes aux endroits où leurs services peuvent être utilisés, particulièrement les plus âgés, ceux qui ont grandi avec la locomotive à vapeur et que nous nous efforcerons de garder aussi longtemps que possible avec son déclin. Je ne veux rien dire qui induise quelqu'un à croire que le programme que j'ai indiqué ne comporte ni changement ni gros soucis.

M. McLURE: Je désire savoir si vous avez passé le stade de l'expérience. Vous avez trouvé que le programme est entièrement satisfaisant?

M. GORDON: Absolument, et je puis vous dire qu'un des premiers actes que j'ai accomplis, lorsque j'ai commencé à occuper ma position actuelle l'an dernier, a été de convoquer nos hauts fonctionnaires pour connaître notre programme de dieselisation. Je dois dire franchement qu'il n'avait pas encore été bien soigneusement défini. Nous avons mis à l'œuvre des

fonctionnaires spéciaux qui ont travaillé pendant plus d'un an. C'est une très grosse entreprise, qui exige une préparation considérable. Nous avons établi que, d'une façon assez générale, nous pouvons payer le capital considérable nécessaire pour dieséliser les trains de marchandises sur les grandes lignes. Les économies réalisées nous permettront de payer les dépenses d'immobilisations dans une période de dix ans.

Ce n'est pas mal du tout, mais remarquez que l'emploi des locomotives diesel signifie que les réparations de celles-ci ne sont qu'une fraction des réparations des locomotives à vapeur. C'est une des économies considérables que la diesélisation procure. Votre compte de réparations est diminué. Votre épargne la plus considérable en utilisant une diesel consiste dans le fait que vous pouvez en obtenir le maximum d'utilisation. Vous pouvez la tenir occupée. Vous pouvez vous servir d'une diesel presque sans arrêt, tandis qu'une locomotive à vapeur, tout comme un être humain, doit aller à la rotonde, prendre un court repos et se regaillardir avant de retourner à son travail.

LE PRÉSIDENT: Quand M. McLure aura fini, M. George aura la parole.

M. GEORGE: Je désire demander à M. Gordon si le personnel actuellement employé aux usines de Moncton sera diminué. Il pourrait fort bien en être ainsi, d'après ce qu'il vient de dire.

M. GORDON: Je ne veux pas faire de prévisions, parce que je crois injuste de causer des ennuis inutiles.

M. GEORGE: Puis-je poser le reste de ma question? Si ce que je viens de dire est exact, le National-Canadien songera-t-il à construire une partie de son propre matériel roulant dans cette usine plutôt que de le confier à des compagnies de l'extérieur?

M. GORDON: Nous avons sérieusement étudié la question de savoir s'il serait sage pour nous de fabriquer notre propre matériel, et nous en sommes venus à une conclusion négative. C'est une déclaration générale que je fais, mais la raison en est que nous ne pensions pas pouvoir faire des économies appréciables en faisant des immobilisations considérables qui seraient la répétition des facilités qui existent dans le pays et, qui, par conséquent, ne seraient pas économiques.

M. GEORGE: Mais vous ne dites toujours pas encore le nombre d'hommes qui seront atteints?

M. GORDON: Je ne dis pas quel sera le nombre d'hommes atteints, parce que nous ne venons que d'entreprendre ce programme à longue portée; il est de cinq ans; nous avons un objectif de cinq ans et espérons le réaliser d'année en année. Ceci amènera des ajustements des diverses catégories d'ouvriers au cours des années, mais je ne suis pas prêt à dire quelle en sera la répercussion.

M. GILLIS: Je désire simplement dire que ces améliorations technologiques déplaceront inévitablement des hommes; elles sont faites dans ce but. Lors de la réunion du Comité l'an dernier, et M. Gordon s'en souvient, je ne m'inquiétais pas tant du déplacement de la main-d'œuvre, parce qu'il faudra en venir là d'une façon ou d'une autre, mais bien de l'effet que la diesélisation de tous les trains à l'est de Montréal aurait sur une autre industrie de base dans les provinces Maritimes. M. Gordon a déclaré dans le temps, et sa déclaration d'aujourd'hui est entièrement contraire à celle d'alors, que le programme de diesélisation se rapportait principalement à l'Ouest et qu'il n'y en avait pas pour la région à l'est de Montréal; depuis lors, il me semble qu'il y a eu bien de la diesélisation sur cette partie de la ligne, particulièrement en ce qui concerne le transport des marchandises. Dois-je comprendre que le programme du National-Canadien, comme vous l'avez dit aujourd'hui, est de remplacer toutes les locomotives à vapeur à l'est de Montréal?

M. GORDON: Je dis que la force des circonstances le voudra ainsi, parce qu'on ne construit plus de locomotives à vapeur. C'est une question de temps. Notre diesélisation complète peut prendre de 20 à 25 ans, mais je dis que les locomotives à vapeur sont appelées à disparaître.

M. GILLIS: Alors le National-Canadien se propose de dieséliser partout où il le peut...

Le PRÉSIDENT: Non, non.

M. GORDON: Non, non; je n'ai jamais dit cela.

Le PRÉSIDENT: D'après la réponse, c'est le résultat éventuel voulu par les événements.

M. GORDON: Autrement dit, nous avons un inventaire des locomotives à vapeur. Combien de temps ces locomotives dureront-elles à la suite de réparations et de remplacements est une question que l'administration a étudiée plusieurs fois. Je ne puis vous fournir des données précises; c'est une décision qu'il faudra prendre d'une année à l'autre; il y aura des parties du Canada où il sera plus économique de dieséliser maintenant que plus tard. Je crois que vous êtes dans l'erreur au sujet de ce que j'ai dit l'an dernier. Si je me souviens bien, nous parlions de l'emploi de l'huile, et j'ai dit que le remplacement du charbon par l'huile se ferait en grande partie dans l'ouest du Canada. C'est ce que j'ai dit.

M. GILLIS: Il a été quelque peu question du programme de diesélisation à l'est de Montréal dans le temps.

M. GORDON: Je ne crois pas avoir dit cela, monsieur Gillis, parce que dans le même temps, les diesels parcouraient la région des Maritimes, et toute déclaration de ce genre que j'aurais faite dans le temps aurait été contraire aux faits.

M. GILLIS: D'après moi, vous avez dit qu'il pouvait y en avoir une ou deux à titre d'essai. C'est exactement ce que vous avez dit.

M. GORDON: Je voudrais vérifier le compte rendu plus tard, et si c'est ce que j'ai dit, je veux le retirer. Ce n'est pas ce que je voulais dire.

M. GILLIS: Je veux en venir à ceci: l'industrie du charbon est la base de l'économie de la Nouvelle-Écosse et elle sera touchée, c'est du moins ce que je pense, par la perte de la clientèle du National-Canadien; ce sera un véritable handicap pour nous. Je crois qu'il existe un programme déterminé à l'effet que le National-Canadien n'achètera plus de charbon au bout de la ligne. S'il en est ainsi, je crois que les gens de la Nouvelle-Écosse, en particulier les producteurs de charbon du district et les industriels, devraient avoir des indications précises quant au temps où ils peuvent s'attendre de perdre le marché du National-Canadien. M. Gordon peut-il nous donner une idée du temps où il pense que le marché considérable de charbon que nous avons maintenant avec le National-Canadien sera fermé?

M. GORDON: Je ne le prévois pas comme une perte soudaine. La baisse sera graduelle, au fur et à mesure que nos locomotives à vapeur s'useront. Je puis vous en donner une idée quelque peu officieuse, mais c'est à peu près aussi loin que nous pouvons aller.

M. GILLIS: Je désire vous poser une question. Il va sans dire que je ne crois pas que vous puissiez utiliser des diesels à l'est de Truro, sur cette route.

Le PRÉSIDENT: Je remarque que plusieurs membres regardent l'horloge et j'espère que le Comité est de notre avis d'en finir avec l'article que nous sommes à discuter, afin que nous puissions commencer à étudier demain matin l'article 14, soit le matériel de signalisation et de voies. Si le Comité y consent, je voudrais bien en finir avec l'article que nous étudions maintenant.

M. GILLIS: Je suis disposé à abandonner mon sujet dès maintenant. Il peut y avoir d'autres articles où je pourrai le soulever de nouveau.

M. GORDON: Je puis vous donner une estimation, si vous voulez la prendre comme telle; vous comprenez que ce n'est rien de plus?

M. GILLIS: Très bien.

M. GORDON: Alors, dans nos études de notre programme quinquennal, nous calculons que, pour lui donner suite, il y aura une diminution du charbon à vapeur utilisé par le National-Canadien, et que cette diminution dans les provinces Maritimes sera d'environ 280,000 tonnes annuellement.

M. GILLIS: Annuellement?

M. GORDON: Oui, en prenant 1951 comme base.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton.

M. FULTON: La question que je désire poser est celle-ci. Me basant sur ce que vous avez dit et sur le rapport que nous avons devant nous relativement aux dépenses initiales considérables, est-ce que le coût de ces locomotives est beaucoup plus élevé que celui d'une locomotive à vapeur?

M. GORDON: Oui, je puis vous donner des chiffres à cet égard.

M. FULTON: Pourriez-vous m'en citer un comme comparaison? Vous pourriez peut-être les déposer pour ne pas retarder les procédures.

M. GORDON: Généralement parlant, et je n'ai pas ici le coût relatif de la vapeur, beaucoup dépend du genre de locomotives dont nous parlons. Toutefois, la dernière fois que nous avons acheté des locomotives à voyageurs, elles nous ont coûté environ \$170,000 chacune. Il y a quelques années de cela. Pour faire une comparaison approximative, ces locomotives peuvent nous avoir coûté environ \$150,000, et le coût probable d'une diesel serait de \$220,000 à \$250,000.

M. FULTON: Vous avez parlé d'un programme d'utilisation de cinq ans. Pensez-vous être en mesure de nous donner les principaux points de ce programme afin que nous puissions en vérifier le progrès de temps en temps?

M. GORDON: Oui, je puis en prendre note afin de le mentionner dans le rapport de chaque année.

M. FULTON: Êtes-vous en mesure de nous en donner les grandes lignes sans dévoiler les renseignements que vous ne voudriez pas publier?

M. GORDON: Si je commençais à parler du nombre d'unités envisagées dans une année en particulier, cela mettrait la puce à l'oreille des fabricants et ainsi de suite. Ils me tomberaient dessus comme une tonne de briques pour me demander d'acheter ceci ou cela. Si nous pouvons le mettre à exécution, le programme que j'ai en vue pour une période de cinq ans est le suivant. Il y a quatre différentes sections; nous calculons que nous pourrions utiliser 350 diesels pour le transport à long parcours des marchandises et faire ainsi l'économie que j'ai mentionnée; nous pensons pouvoir amortir la dette dans une période de dix ans.

Quant à nos locomotives de manœuvre, et toujours sur la base de cinq ans, nous pourrions en employer 128 autres et faire encore des économies. La question des locomotives de manœuvre est intéressante. Nous nous proposons d'en employer là où elles seront de service 24 ou 16 heures. Là où le service n'est que de 8 heures, nous pensons qu'elles ne sont pas aussi économiques que les locomotives à vapeur, et c'est pourquoi nous utiliserons celles-ci pour ces cas. Nous sommes encore à étudier notre programme des trains de marchandises omnibus. Voici à peu près ce qui en est.

M. FULTON: J'imagine que ce sont les trains à long parcours qui sont présentement à la base de votre programme de cinq ans?

M. GORDON: Pour le programme de cinq ans que nous envisageons, et selon la tendance actuelle des prix, il nous en coûterait environ \$95,000,000; il nous faudrait à peu près \$500,000,000 pour la diesélisation entière du National-Canadien.

M. FULTON: C'est environ un cinquième du coût de la diesélisation entière?

M. GORDON: Je ne songerais pas à conseiller au gouvernement de dépenser 500 millions sur une période, disons, de 10, 15 ou 20 ans, sans pouvoir déclarer que c'est un placement qui rapportera de beaux dividendes.

M. FULTON: Une dernière question. A propos de la somme de 500 millions, chiffre hypothétique, quelle partie de cette somme comprendra la dépréciation antérieure des locomotives à vapeur, et quelle partie vous faudra-t-il emprunter à cause du coût accru que vous avez déjà mentionné? Pouvez-vous nous donner une proportion approximative?

M. GORDON: Je ne le sais pas; il me faudrait y penser. Je ne sais pas comment faire la distinction parce que pour ce qui est de la dépréciation, et au point de vue économique, il nous faudra déduire les vieilles locomotives à vapeur.

M. FULTON: Elles ne sont pas encore usées, et je vois que vous les déduiriez avant qu'elles ne soient usées.

M. POULIOT: Je comprends que, lorsque vous avez fait vos plans de diesélisation, vous avez aussi pensé à la question de la main-d'œuvre?

M. GORDON: Assurément. Et, comme je l'ai déjà dit, nous voulons et avons commencé la rééducation de nos hommes et organisé des classes où ils peuvent se renseigner sur les locomotives diesel; et de ce fait, nous espérons pouvoir trouver notre main-d'œuvre dans les rangs du personnel actuel.

M. POULIOT: Où ce fait cette rééducation?

M. GORDON: Dans nos diverses usines.

M. POULIOT: Quelles usines?

M. GORDON: Celle de la Pointe-Saint-Charles en est une.

M. DINGLE: Oui.

M. GORDON: Nous avons des classes là où les locomotives diesel sont réparées.

M. POULIOT: Et ce sont les seules usines où se fait la rééducation des hommes?

M. GORDON: Non. Il y aura, par la suite, de la rééducation dans toutes les usines lorsque le programme sera mis à exécution.

M. POULIOT: Mais tous vos hommes ont-ils l'avantage de suivre ces cours?

M. GORDON: Oui, quiconque désire en profiter.

M. POULIOT: Ont-ils été avertis? Les usines ont-elles été avisées en conséquence?

M. GORDON: Vous comprenez que c'est sur une base tout à fait volontaire.

M. POULIOT: Mais ce n'est pas là ma question. Je désire savoir si tous les hommes qui travaillent dans les usines ont été avisés qu'ils peuvent être rééduqués à des endroits déterminés?

M. GORDON: Je vois l'embarras. Je parle d'un programme de rééducation qui n'est pas encore en vigueur.

M. POULIOT: Qui n'est pas encore en vigueur?

M. GORDON: Non; nous ne faisons que commencer. Nous avons eu certains cours, mais ce n'est pas encore une affaire générale; nous ne sommes pas prêts à suivre tout le programme. Il faut que les diesels que nous avons commandés pour cette année nous soient livrées.

M. POULIOT: Combien d'ateliers de montage avez-vous sur le réseau?

M. DINGLE: Nous en avons à Moncton, Rivière-du-Loup, Pointe-Saint-Charles, Stratford, Transcona et Fort-Rouge. Quelques grosses réparations se font aussi à Calder et Port-Mann.

M. POULIOT: Si la diesélisation du réseau s'accomplit, quelles seront les usines d'abord atteintes?

M. GORDON: Les premières usines atteintes seront celles de la région où le programme de diesélisation doit être appliqué, et une des premières usines directement atteintes sera celle de la Rivière-du-Loup, Québec.

M. POULIOT: Pourquoi la Rivière-du-Loup? Pourquoi pas Moncton ou tout autre endroit?

M. GORDON: Parce que notre programme de diesélisation est rendu à un point où les facilités à la Rivière-du-Loup ne seront plus requises. Je ne dis pas immédiatement, mais il y aura une diminution progressive.

M. POULIOT: Pourquoi avez-vous commencé par la province de Québec?

M. GORDON: Parce que c'est là où se trouvent et circulent les diesels.

M. POULIOT: Ne circulent-elles pas à Moncton?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Moncton sera-t-elle atteinte?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Tout comme la Rivière-du-Loup?

M. GORDON: Ce sera une question de temps. La Rivière-du-Loup n'est outillée que pour faire de légères réparations aux locomotives à vapeur. Elle n'a pas la machinerie voulue...

M. POULIOT: Vous savez fort bien, monsieur Gordon, que la Rivière-du-Loup a été sabotée par Moncton?

M. GORDON: Non.

M. POULIOT: Je vais l'établir avec preuves à l'appui, et j'aimerais avoir ici le chef du matériel à Moncton pour le prouver d'une manière concluante.

M. GORDON: Qu'entendez-vous par sabotage?

M. POULIOT: Trois choses en particulier. D'abord, la machinerie qui se trouvait à la Rivière-du-Loup a été transportée à Moncton. J'en ai parlé à la Chambre des communes du temps d'Appleton et Barnes, lorsque les usines ont été fermées. M. Hungerford a donné des instructions formelles au contremaître de la Rivière-du-Loup qu'il pourrait faire le choix de la machinerie requise. Plus tard, M. Barnes, surintendant de la MP et de la MC à Moncton, se rendit à Saint-Malo et changea les choses de sorte que la machinerie fut expédiée à Moncton. M. Hungerford donna alors des instructions formelles pour que la machinerie soit envoyée à la Rivière-du-Loup malgré le changement apporté par Barnes. C'est un fait qui peut être certifié par tout employé de chemin de fer du temps. Moncton voulait prendre possession de tout ce qui appartenait à la Rivière-du-Loup. Si nous avons été dépossédés de notre machinerie et de nos hommes, c'était dû aux politiciens malhonnêtes des deux partis au cours de la première guerre. Toutefois, c'est chose du passé et il nous faut penser au présent. Moncton a toujours été injuste envers nous. Nous ne pouvions avoir justice. Maintenant, voici les points sur lesquels je désire attirer l'attention. Le ministre est au courant et il a peut-être envoyé une copie de ma lettre à la direction. Je vais lui en fournir une, de même qu'à M. Dingle.

D'abord, il y avait à la Rivière-du-Loup de la machinerie servant essentiellement à la réparation des locomotives à vapeur et qui a été transportée en partie à Moncton. En second lieu, des pièces essentielles qui auraient dû être en magasin à la Rivière-du-Loup n'étaient pas disponibles et, troisièmement, lorsque le magasinier de la Rivière-du-Loup demandait des pièces de rechange essentielles au magasinier général de Moncton, il lui fallait envoyer jusqu'à trois lettres pour appuyer sa demande primitive et, la plupart du temps, il ne recevait pas de réponse, mais, lorsqu'il télégraphiait au surintendant de la force motrice à Moncton, il recevait par le prochain train les pièces expédiées par

wagons de voyageurs. Ceci démontre que les pièces se trouvaient là. Il y avait quelque chose qui n'allait pas chez le magasinier ou au bureau; on ne voulait pas expédier le matériel à la Rivière-du-Loup. Nous voulons nous débarrasser du bureau de Moncton et appartenir à la région centrale, neuf membres du Parlement ont signé une pétition pour demander de ne plus avoir affaire avec Moncton.

M. GORDON: Je puis vous assurer personnellement que j'ai fait un examen minutieux des faits auxquels vous avez fait allusion, et je suis parfaitement convaincu qu'aucun de nos fonctionnaires à Moncton, ni aucun fonctionnaire que je connaisse, n'est animé du parti pris que vous mentionnez ou a agi injustement de quelque façon. Il est fort possible que dans certaines circonstances il y ait eu un manque de matériel ou de pièces essentielles à la Rivière-du-Loup. Le cas se présente dans toutes les usines du réseau. Nous ne pouvons pas avoir les fournitures à un endroit déterminé et à un moment donné, mais je puis vous assurer personnellement que ce n'est pas fait par rancune ou aversion; c'est une de ces choses qui peuvent survenir chaque jour de l'année.

M. POULIOT: Comment se fait-il que, lorsqu'on s'adressait au surintendant de la force motrice, les pièces arrivaient le jour suivant?

M. GORDON: Il s'est présenté des cas où nous avons pris des pièces essentielles à la Rivière-du-Loup pour les expédier ailleurs. Les choses ne se passent pas toujours comme on le voudrait. Il peut arriver des accidents graves dans la région d'une usine, et cela crée le besoin de certaines pièces. Cela peut arriver n'importe quand.

M. POULIOT: Vous ne pouvez l'admettre sans mettre les intéressés à la porte, mais je puis vous dire qu'on nous traite injustement du commencement à la fin. J'ai l'idée qu'ils luttent contre nous tout le temps, et je mentionne Barnes. C'est la pure vérité et c'est un fait. C'est pourquoi nous ne voulons plus avoir affaire avec Moncton pour rien au monde.

M. GORDON: Je regrette que vous ayez cette opinion.

M. POULIOT: Je le regrette moi-même. C'est très désagréable, et je le fais avec grand regret, mais il faut que je vous expose les faits. Je le regrette aussi, parce que Moncton est dans une partie du réseau où il y a un déficit qu'il nous faut payer. Je trouve dur, alors que nous entendions tant parler de la défense civile, d'avoir une telle centralisation des usines de chemin de fer. Elles devraient être décentralisées, et il devrait y avoir des voies ferrées dans la Gaspésie. Nous y avons eu des sous-marins au cours de la dernière guerre, et il y a eu des complications. Il y avait un téléphone qui ne fonctionnait qu'une partie du temps, et c'était très peu satisfaisant. Un sous-marin allemand s'est rendu jusqu'à 30 milles de la Rivière-du-Loup, près de Trois-Pistoles et du Bic. Toutes les usines de réparations des chemins de fer devraient être décentralisées en grande partie.

M. GORDON: C'est une opinion que je ne partage pas, monsieur Pouliot. J'ai, en ma qualité de président du chemin de fer, la responsabilité d'établir ce qui est de la plus grande valeur, la meilleure manière d'administrer le chemin de fer et les usines à un endroit en particulier. Si on me démontre qu'il est efficace de centraliser à cause du coût élevé de la machinerie et le reste, c'est assurément ce que je vais faire, et c'est le programme que suit l'administration présentement.

M. POULIOT: Oui. Je sais fort bien, monsieur Gordon, que c'est fait à dessein, que quelqu'un peut venir à l'usine et commencer une réparation; on refuse d'expédier les pièces et le coût devient plus élevé dans les livres.

M. GORDON: C'est bien le cas, et je suis prêt à l'admettre, mais la Rivière-du-Loup n'est pourvue ni du genre de machinerie ni des hommes préparés à faire les grosses réparations. Nous avons trouvé qu'il est plus économique de centraliser le travail dans les usines de Moncton. C'est une question de juge-

ment de la part de l'administration. Je vous demande de l'accepter. Si vous ne pensez pas que nous administrons le chemin de fer d'une manière efficace, vous avez le droit de le dire. Après tout, c'est ma responsabilité de décider la question.

M. POULIOT: Il n'y a rien à l'appui de la plainte que la Rivière-du-Loup n'est pas efficace. Et je vous répète que les gens de Moncton, le bureau de Moncton, ont toujours été injustes envers la Rivière-du-Loup; on y maudit les Canadiens français; et c'est pourquoi il y a eu tant de protestations du syndicat, protestations que j'ai envoyées à M. Johnson. Je ne les ai pas conservées dans le temps, parce que je ne croyais pas devoir jamais m'en servir.

M. GORDON: Je regrette beaucoup que vous fassiez cette déclaration, parce que je puis vous assurer qu'il n'y a pas de parti pris contre les Canadiens français.

M. POULIOT: Nulle part au Canada il y a autant de fanatisme que dans le bureau de Moncton.

M. GORDON: Je dois nier cela.

M. POULIOT: Vous devriez vous en occuper.

M. GORDON: J'ai étudié la question. J'ai fait une enquête personnelle sur chacune des déclarations que vous avez faites et je suis convaincu, en ma qualité d'honnête homme, que vos allégations au sujet de nos fonctionnaires de Moncton ne reposent pas sur des faits véridiques.

M. POULIOT: Je le regrette, mais je les connais fort bien.

M. GORDON: Alors, il est clair que nous ne nous entendons pas, monsieur Pouliot; j'en suis peiné.

M. FULTON: Je crois que bien des choses pourraient être faites à Kamloops plutôt qu'à Vancouver, mais je ne crois pas qu'il y ait du parti pris.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous passer maintenant à l'article suivant, "Matériel de signalisation et de voies?"

M. CARTER: Je désirerais poser une question sur l'article actuellement à l'étude, mais je puis attendre à demain.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais en finir avec cet article afin que nous ne soyons pas obligés d'y revenir.

M. CARTER: On dit que la diesélisation réduit sensiblement le coût d'aiguillage.

M. GORDON: Que dites-vous au sujet de la diesélisation?

M. CARTER: Elle réduit le coût d'aiguillage.

M. GORDON: Oui. Tout dépend de l'emploi continu. Vous retirez un avantage économique de l'emploi d'une diesel lorsque vous pouvez la tenir occupée tout le temps. Si vous pouvez la maintenir en service, elle travaille pour vous et peut faire une somme de travail très considérable. L'économie d'une locomotive de manœuvre diesel consiste en ce qu'elle ne requiert que très peu de réparations. C'est une pièce de matériel très productive.

M. CARTER: D'après votre expérience, vous pouvez peut-être répondre à la question suivante: Est-ce votre intention d'économiser en utilisant des locomotives de manœuvre?

M. GORDON: Oui, c'est ce que nous faisons tout le temps.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons à 11 heures demain matin.

M. POULIOT: Rien qu'une autre question, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Finissons-en.

M. FULTON: Nous allons rester ici jusqu'à 9 heures.

M. POULIOT: Je désire avoir les chiffres concernant la réduction probable ou le changement à Stratford, Fort-Rouge et Strathcona. Quels sont vos projets pour le changement à ces endroits?

M. GORDON: Il sera généralement le même. Comme j'ai essayé de vous l'expliquer plus tôt, il y aura une réduction graduelle des réparations des locomotives à vapeur qui pourront se faire dans ces usines, et quelques-unes de celles-ci seront abandonnées le moment arrivé. Je ne puis vous dire le temps exactement. Quelques-unes seront changées. Il nous coûte moins cher de manier des diesels que des locomotives à vapeur. Tout dépend du genre d'usine et du travail qui s'y fait. C'est un programme qui s'étendra sur les vingt prochaines années peut-être. Ce sera un changement graduel. Il ne s'accomplira pas soudainement, mais chacune de ces usines sera changée. On constatera le changement.

M. FULTON: Ce programme s'étendra sur une période de vingt ans. Je suppose que vous utiliserez plus de diesels l'an prochain?

M. GORDON: Oh! oui. Nous commençons maintenant. Je parle de tout le Canada. Quelques-unes de ces usines seront atteintes cette année.

M. FULTON: Jusqu'à quel point?

M. GORDON: Cela dépendra de la livraison de nos diesels. Nous en avons commandées, mais nous ne savons pas exactement quand elles nous seront livrées; cela peut prendre six mois, peut-être un an. De fait, je ne crois pas que, sur ces commandes, il y ait de livraison avant le printemps prochain.

M. GRACEY: L'an prochain.

M. GORDON: Ce n'est que l'an prochain que nous aurons à vrai dire suffisamment de diesels dans les autres régions pour faire les changements prévus.

M. FULTON: Monsieur Gordon, pouvez-vous nous donner des chiffres démontrant l'effet que ce changement aura sur des endroits comme Stratford, Fort-Rouge et Strathcona?

M. GORDON: Je puis vous dire d'une manière générale que Stratford sera probablement l'endroit où nous trouverons avantageux de concentrer les réparations des locomotives à vapeur. C'est un endroit qui convient admirablement à cette fin et l'usine qui s'y trouve sera peut-être une des dernières atteintes.

M. FULTON: Et l'on fera les réparations des diesels et des locomotives à vapeur à Moncton et à Stratford?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Pouvez-vous me dire quand vous espérez rénover votre installation à Stratford?

M. GORDON: Stratford est l'endroit que nous trouverons probablement le plus économique pour y envoyer la plupart des réparations de nos locomotives à vapeur; on ne s'y occupera que de ces locomotives. Nous n'avons pas l'intention d'avoir une usine de réparation de diesels à Stratford, et nous n'y plaçons pas de diesels.

M. POULIOT: Alors, des réparations de diesels et de locomotives à vapeur se feront à la Pointe-Saint-Charles?

M. GORDON: C'est exact.

M. POULIOT: Et à Moncton?

M. GORDON: Oui, à Moncton.

M. POULIOT: Mais les réparations de locomotives à vapeur se feront à Stratford?

M. GORDON: Oui, mais pas de diesels à Stratford.

M. POULIOT: Pas de diesels à Stratford. A propos de Fort-Rouge et de Transcona, quand ces usines seront-elles fermées?

M. GORDON: Il y aura là un changement, mais cela dépendra de la proportion de diesélisation dans cette région.

M. POULIOT: Voulez-vous dire que toutes les locomotives à vapeur des Maritimes devront se rendre jusqu'à Stratford pour être réparées?

M. GORDON: Non.

M. POULIOT: Vous les ferez réparer à Moncton?

M. GORDON: Les locomotives à vapeur seront réparées à Moncton.

M. POULIOT: Et la Rivière-du-Loup sera la première sur la liste?

M. GORDON: Au point où en sont les choses, la Rivière-du-Loup est probablement la première à disparaître à cause de sa situation et de son outillage.

M. FULTON: La Rivière-du-Loup retirera-t-elle des avantages à la suite de ce programme qui a été discuté?

M. GORDON: Les avantages consistent en ce que la diesélisation apportera un meilleur service à cette partie du pays. C'est tout.

M. POULIOT: Vous savez fort bien qu'il y a des locomotives plus près de la Rivière-du-Loup que de Moncton et qui pourraient être réparées à la Rivière-du-Loup.

M. GORDON: Nous avons l'intention d'exécuter ce programme aussi lentement que possible, parce que nous reconnaissons que nous avons un devoir à remplir envers la population des endroits où nous étions établis. Il est malheureux que nous soyons obligés de commencer quelque part, et il est malheureux qu'à cause de la situation de la Rivière-du-Loup et du genre d'usine que nous y avons, cette usine soit une des premières qui sera atteinte par le programme de diesélisation. Il n'y a rien à y faire.

M. POULIOT: Il nous faut maintenant parler des tristes perspectives qui peuvent ne pas être probables, mais qui sont possibles. Si les usines de Moncton sont bombardées, où ferez-vous les réparations?

M. GORDON: C'est une question hypothétique.

M. POULIOT: Ce n'est pas probable?

M. GORDON: La seule réponse que je puis vous donner est celle-ci ce ne sera pas à Moncton.

M. POULIOT: Vous n'êtes pas en faveur de la décentralisation?

M. GORDON: Non. Je crois que nos fonctionnaires techniques peuvent démontrer que, vu le gros pouvoir de traction que nous utilisons maintenant, les poids considérables que nous transportons, et le reste, il est beaucoup plus économique de centraliser la machinerie lourde à des endroits particuliers. Si nous voulions nous étendre et installer des grues pouvant manipuler des locomotives lourdes à divers endroits du pays, il nous faudrait peut-être en acheter de 12 à 15 alors qu'une seule suffirait si nous centralisons.

M. POULIOT: Oui, mais vous auriez à Saint-Malo une grue inactive qui pourrait être utilisée à la Rivière-du-Loup.

M. GORDON: L'usine de la Rivière-du-Loup n'a pas de grue lourde pouvant manipuler de lourds travaux de réparation.

M. POULIOT: Oui, mais vous avez une grue inactive à Saint-Malo.

M. GORDON: Je ne sais pas à quoi vous faites allusion. Ce ne sont pas nos grues.

M. POULIOT: Où ont été transportées les grues qui se trouvaient à Saint-Malo?

M. GORDON: Nous ignorons qu'il y ait là des grues appartenant au National-Canadien.

M. POULIOT: Non, mais il y avait là de grosses grues et je désire savoir où elles ont été expédiées.

M. GORDON: S'il y avait des grues à cet endroit, je suppose qu'elles ont été expédiées à Moncton et à la Pointe-Saint-Charles.

Le PRÉSIDENT: Vous convient-il, monsieur Pouliot, qu'en réponse à votre question M. Dingle fasse des recherches et les consigne au compte rendu?

M. POULIOT: Je ne veux pas retenir l'attention du Comité davantage, mais cela sera adopté sur division, et je me réserve le droit d'y revenir lorsque nous examinerons d'autres chiffres.

Le PRÉSIDENT: Le Comité a été bien patient, et vous avez plaidé votre cause d'une façon merveilleuse. Êtes-vous disposé à vous en tenir là?

M. POULIOT: Je laisse maintenant adopter le paragraphe sur division, mais j'y reviendrai lorsque nous examinerons les chiffres.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons demain matin à 11 heures.

CHAMBRE DES COMMUNES

Sixième session—Vingt et unième Législature, 1952

COMITÉ SESSIONNEL

DES

# CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PRÉSIDENT—M. HUGHES CLEAVER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

---

SÉANCE DU MARDI 29 AVRIL 1952

---

Rapport annuel des C.N.C. (1951) et budget (1952).  
*C.N. Steamships Limited* (1951) et budget (1952).  
Trust des titres des C.N.C. (1951).  
Rapport des vérificateurs au Parlement.  
Crédits n<sup>os</sup> 485, 486 et 493.

---

TÉMOINS :

M. Donald Gordon, président du National-Canadien et de son conseil d'administration; MM. S. F. Dingle et T. H. Cooper, vice-présidents du réseau; M. T. V. Gracey, contrôleur du réseau; M. F. P. Turville, de la *G. A. Touche & Company*.



## PROCÈS-VERBAL

MARDI 29 avril 1952.

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

*Présents:* MM. Benidickson, Carter, Dumas, Follwell, Fraser, Fulton, Gillis, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot.

*Aussi présents:* L'honorable L. Chevrier, ministre des Transports, ainsi que MM. Donald Gordon, président du National-Canadien et de son conseil d'administration; S. F. Dingle, vice-président (exploitation); T. V. Gracey, contrôleur; T. H. Cooper, vice-président (comptabilité), tous du réseau.

Le Comité poursuit l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada et l'interrogatoire de M. Gordon.

Au cours des délibérations, M. Chevrier répond à des questions qui lui sont adressées directement.

A 1 h. 5 de l'après-midi, alors que l'interrogatoire de M. Gordon continue, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

### REPRISE DE LA SÉANCE

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

*Présents:* MM. Benidickson, Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Follwell, Fraser, Fulton, George, Gillis, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Picard et Pouliot.

*Aussi présents:* Les mêmes que le matin. Le Comité termine l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada (1951) et l'interrogatoire de M. Gordon à ce sujet. Le rapport est adopté.

Puis le Comité étudie et adopte le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited (1951)*. Au cours de cette étude, MM. Chevrier et Gordon sont interrogés.

Puis le Comité étudie et approuve les crédits suivants qui lui ont été déferés:

- 485—Bac transbordeur et points terminus de l'Île du Prince-Édouard—déficit.
- 486—*Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*—déficit.
- 493—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—paiement de la réduction de 20 p. 100 dans les tarifs de taux, accordée aux chemins de fer Nationaux du Canada et à d'autres chemins de fer assurant une exploitation dans le territoire délimité par la Loi.

Puis le Comité étudie et approuve l'état de revenus et le compte d'immobilisations des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

Après quelques mots d'introduction à ces sujets-là, M. Gordon est soumis à un interrogatoire quant à leur détail.

Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada (1951) est étudié et adopté.

Puis le Comité étudie et adopte le rapport des vérificateurs au Parlement (1951), ayant trait au réseau desdits chemins de fer et à la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

M. F. P. Turville, de la *George A. Touche & Co.* est appelé, interrogé, puis se retire.

Les réponses à des questions posées par MM. James, Pouliot, Dumas et Carter sont déposées sur le bureau. Il est ordonné qu'elles soient imprimées comme partie des témoignages de ce jour (voir aussi appendice A—remarques J 56, nombre de rails).

Le président remercie, au nom du Comité, M. Gordon et ses hauts fonctionnaires. M. Gordon souligne les progrès techniques constants qu'on est en train d'exécuter dans l'industrie ferroviaire. Il déclare que sa compagnie est résolue à se tenir au niveau de ces changements et, par là, à progresser au même rythme que l'économie canadienne.

A 6 heures du soir, le Comité s'ajourne au mercredi 30 avril, à 4 heures de l'après-midi.

*Le secrétaire du Comité,*  
R. J. GRATRIX.

## TÉMOIGNAGES

29 avril 1952,  
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

M. POULIOT: Avant que vous continuiez, j'ai deux objections à formuler. La première a trait au compte rendu des délibérations du Comité. Il faut que ce compte rendu soit similiaire à ceux des tribunaux, qu'il consiste en sténographie des paroles des témoins, la seule différence étant que les témoins ne sont pas assermentés. Je ne suis pas un puriste en matière d'anglais. L'anglais que je connais est l'anglais fondamental. Quand j'emploie le mot "tough", je ne veux pas qu'il soit remplacé par un autre dans l'exemplaire du fascicule. Le mot que j'ai dit, c'est "tough", le mot que j'ai dit, je le répète, c'est "tough", le mot qui devrait figurer au compte rendu, c'est "tough". Le compte rendu devrait paraître sans fard, sans ondulation indéfrisable et permanente, sans enjolivure due à quelque produit Toni. Il faut qu'il soit une reproduction écrite fidèle des paroles prononcées au sein du Comité. Voilà ma première objection.

Ma seconde objection a trait, monsieur, à mon droit de siéger ici à titre de député. J'éprouve le plus grand respect pour vous. Chaque fois que la nécessité s'impose d'appuyer le président, je le fais, mais à en croire l'exemplaire des délibérations d'hier, vous, monsieur, avez dit que le Comité avait pris patience avec moi. Ce n'est pas de la patience que j'attends du Comité, mais je lui demande de se montrer, à mon égard, aussi poli que je le suis envers autrui, ce qu'il a fait. Il est vrai que les termes dont vous vous êtes servi sont un peu différents, mais leur sens est à peu près le même. Je vous dis catégoriquement que je n'ai prévention contre rien et d'animosité contre personne, mais à titre de député, je suis chargé ici de m'occuper des affaires du National-Canadien. Jusqu'à présent, j'ai été un partisan du National-Canadien et j'espère continuer de l'être. Mais je suis ici pour obtenir des renseignements et pour énoncer mes observations, qui sont peut-être semblables à celles des directeurs ou à celles que les directeurs pourraient énoncer s'ils le jugeaient bon. Cela dit, j'espère que tout ce que j'aurais à dire sera consigné exactement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pouliot, les sténographes auront sans doute consigné l'exposé de votre première objection, et je vous conseille, pour vous aider, de vous asseoir un peu plus près des sténographes, afin qu'ils puissent bien consigner vos questions.

M. POULIOT: Mon sujet de plainte n'est pas la manière dont les questions sont consignées.

Le PRÉSIDENT: Vous vous plaignez de la rédaction du texte?

M. POULIOT: Non, des enjolivures apportées au texte.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Quant à votre seconde objection, je dirai moi aussi que je ne suis pas un puriste en matière d'anglais.

M. POULIOT: Oh! vous en êtes un.

Le PRÉSIDENT: Si le mot que j'ai employé, monsieur Pouliot, vous a froissé, je vous assure tout de suite...

M. POULIOT: Il ne s'agit pas du mot, mais de l'idée.

Le PRÉSIDENT: ... que j'estimais sincèrement que le Comité travaillait assez févreusement et que vous aviez pleinement l'occasion...

M. POULIOT: Vous avez employé de fait le mot "latitude" hier, mais il ne figure pas au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas lu le compte rendu.

M. POULIOT: C'est à ce mot "latitude" que j'ai fait objection et vous vous trouviez près du sténographe... si j'enfreins le règlement, veuillez m'interrompre immédiatement.

Le PRÉSIDENT: Non, je ne crois pas qu'il y avait la moindre latitude, mais j'estime vraiment qu'il vous était pleinement permis de présenter vos vues sur la question dont le président était saisi.

M. POULIOT: Vous savez fort bien, monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Voici une simple suggestion de ma part: vu que vous avez toujours accueilli de bonne grâce les conseils du président, je me demande si vous seriez disposé à en rester là; vous avez bien exposé votre cause et fourni tous les détails...

M. POULIOT: Sans grand succès.

Le PRÉSIDENT: Le succès ou l'échec ne dépendent pas du président, mais j'estime que vous étiez tout à fait libre: je n'ai cherché ni à vous couper la parole injustement, ni voulu dire que vos observations étaient le résultat de quelque privilège spécial qui vous avait été concédé.

M. POULIOT: Non, mais c'est à moi, comme à tout membre du Comité, qu'il appartient de juger de la liberté d'exposer une réclamation. Merci.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Nous en sommes, messieurs, au matériel de la voie et de la signalisation. Ce sujet présente un intérêt spécial pour M. Fulton, mais ce dernier doit s'absenter pendant une heure environ ce matin. Le Comité consent-il à réserver ce sujet?

M. GILLIS: Non, nous pouvons le discuter. M. Fulton est la seule personne qui s'y intéresse. J'estime que nous pourrions fort bien l'étudier maintenant.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, nous continuerons. Sera-ce sauf à accorder à M. Fulton le droit de poser d'autres questions quand il sera revenu, monsieur Gillis?

M. GILLIS: Il ne tient qu'à vous de l'accorder, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: C'est au Comité de le faire, à mon avis. J'ai constaté d'habitude que la plupart des gens sont sensibles à de bons procédés et je ne voudrais pas être accusé d'injustice à l'égard de quelque membre du Comité. Nous aborderons donc maintenant l'étude du poste. Veuillez poursuivre, monsieur Gillis.

M. GILLIS: Ce que je ne peux pas comprendre, monsieur le président, c'est la raison pour laquelle nous retarderions le travail du Comité pour un seul membre. Le feriez-vous?

Le PRÉSIDENT: Oui, si le Comité estimait...

M. GILLIS: Vous auriez peut-être quelque peu raison. Vous comprenez que notre parti forme un très petit groupe, très dispersé, à la Chambre, tandis que celui de M. Fulton est nombreux.

Le PRÉSIDENT: Veuillez poursuivre, et si j'ai l'air de vous contrarier, avertissez-m'en.

M. FRASER: Vous devez tenir compte de ce que plusieurs comités siègent ce matin. C'est très aimable de votre part, monsieur, de suggérer que M. Fulton ait la permission de revenir sur cet alinéa dont nous sommes saisis, à son retour ici.

Le PRÉSIDENT: Continuons, monsieur Gillis.

M. GILLIS: Monsieur Gordon, le budget de cette année prévoit-il quelque montant destiné à améliorer la ligne principale entre Sydney et Truro? En

1942, quand le comité de la Reconstruction était saisi du projet de Canso, il a recommandé que ce projet soit exécuté par le gouvernement, ou par le chemin de fer, et qu'une double voie soit construite sur la ligne principale de Sydney à Moncton, surtout sur le secteur allant de Sydney à Truro. Comme vous le savez fort bien, monsieur Gordon, ce secteur souffre d'un grave désavantage: la ligne est une suite de rampes et de tournants sur presque tout le parcours de Sydney à Truro. Quand le National-Canadien dressera son budget cette année, il tiendra compte des améliorations qui devaient être apportées dans cette traversée et de l'énorme expansion prise par le trafic depuis l'union de Terre-Neuve au Canada, ainsi que la forte expansion qu'on prévoit que le trafic prendra, à partir de Terre-Neuve comme à partir de Sydney. Il se peut qu'au cours des quatre prochaines années le trafic devienne le double de l'actuel, à cette extrémité-là de la ligne, situation très désirable dans l'état actuel de la ligne. Je me demande donc si M. Gordon pourrait nous dire quelles sont les améliorations prochaines prévues là-bas, surtout sur votre ligne principale entre Truro et Sydney?

M. DONALD GORDON (C.M.G., président des chemins de fer Nationaux du Canada): En général, sur la ligne actuelle dont vous parlez, il serait impossible d'assurer un service plus rapide ou plus confortable, à cause des rampes et des tournants qui y gênent notre trafic. Le seul moyen possible d'améliorer la situation serait de déplacer la plus grande partie de la ligne pour adoucir les rampes et aussi pour réduire le nombre des tournants à un minimum, ce qui coûterait à peu près 15 millions de dollars.

En 1951, de grands travaux ont été exécutés dans ce secteur en vue d'améliorer l'état de la voie. Cette dernière, sur 42 milles, a été ballasté à neuf et amélioré et, sur 23 milles, elle a été posée de nouveau, ce qui a pris des rails neufs de 100 livres. Notre programme de 1952 prévoit la continuation de ces travaux, sous la forme de pose, sur 17 milles, de rails de 100 livres, et de ballastage amélioré de 15 milles.

Au cours des 12 dernières années, presque toute la ligne de Truro à Sydney a été aménagée de nouveau avec des rails neufs et ballastée, entre Lindwood et Mulgrave, sauf un secteur d'environ 13 milles, qui sera abandonné quand sera construite la chaussée traversant le détroit de Canso.

La somme de travail exécuté dans ce secteur en 1951 a été beaucoup plus grande, par mille, que la somme moyenne de travail accompli dans le reste de la région de l'Atlantique. Il est évident que le secteur de Truro à Sydney n'est pas mal entretenu.

Les wagons à voyageurs circulant régulièrement entre Halifax et Sydney et faisant partie des trains 5, 6, 7, 8, 9 et 10 sont tous construits en acier ou ont des châssis en plaques d'acier. Tous les wagons-lits et la plupart des wagons à voyageurs sont climatisés.

M. GILLIS: Le comité de la Reconstruction l'a recommandé en 1947. Il a conseillé de déplacer la ligne et déclaré que tous les rampes et tournants étaient une entrave à toute amélioration. Je pensais surtout à environ une moitié de la ligne, au secteur de Sydney à Truro. Je crois que M. Gordon dira, comme moi, qu'une forte partie de la ligne a besoin d'être déplacée. On a beaucoup parlé devant nous de doubler la ligne dans les provinces Maritimes. Je crois qu'il se produira une énorme expansion économique en Nouvelle-Écosse, ainsi qu'à Terre-Neuve; même s'il en coûtait 15 millions de dollars, ce serait là une dépense légitime et les travaux exécutés favoriseraient les générations futures. A mon avis, ce n'est pas une dépense exorbitante à l'avantage de trois provinces, à un moment où il est question du développement de l'ensemble du pays, du projet d'une voie maritime et d'autres projets.

M. GORDON: Monsieur Gillis, il me fait plaisir d'avoir vos vues à ce sujet. Tout ce que je veux dire à présent, c'est que l'énormité des besoins en capitaux

du National-Canadien dans les conditions actuelles m'effraye quelque peu. Vous comprenez qu'à tout prendre nous arrivons à des chiffres dont la valeur est en fonction de la possibilité de commandite, qui doivent être examinés et transposés en capacité du pays à se procurer de l'argent. Il va de soi que chaque poste de ce compte vous obligera à alourdir d'autant un programme très chargé. Je n'en disconviens pas du tout: s'il était possible de poser cette ligne ailleurs, rien ne nous plairait mieux, car ce serait certainement nous faciliter l'exploitation, mais cette question est subordonnée, à mon avis, à la considération qui s'impose à nous, savoir, les énormes besoins en capitaux auxquels nous nous heurtons dans la situation actuelle. Cet aspect du problème n'a pas encore donné lieu à une décision, mais il semble que la dépense en question soit, pour le présent du moins, inopportune.

M. GILLIS: Je ne m'attends pas à ce que vous vous lanciez dans cette dépense demain.

M. GORDON: Non.

M. GILLIS: Je suis d'accord avec vous, ce qui m'inquiète c'est que les immobilisations réparties sur 10 ou 15 ans constitueront une très forte somme, mais je n'oublie pas non plus que la population canadienne s'accroît chaque année de 150,000 ou 200,000 immigrants qui auront besoin de services. Ce qui m'inquiète encore plus, c'est que ces énormes dépenses, au lieu d'avantager les provinces Maritimes, paraissent avoir comme résultat de nous causer du tort et de ne tendre aucunement à améliorer la situation de ces provinces.

M. GORDON: Avec votre permission, je continuerai de parler d'un entrefilet qui a paru hier, au sujet de la situation du charbon dans les provinces Maritimes. Par suite peut-être de ma façon de m'exprimer, les journalistes ont mal compris mes observations. En effet, il paraît ressortir du texte du journal de ce matin que j'aurais prétendu qu'il y aurait une réduction de 1,200,000 tonnes du volume de charbon employé au cours des cinq prochaines années. Ce n'était pas du tout mon idée. Je crois qu'il vaudrait la peine d'exposer la situation un peu plus à fond. Ce que je voulais dire, c'est que nous avons dressé un programme provisoire de cinq ans relatif à la mise en service d'automotrices diesel. Il s'agit d'un programme d'ordre objectif, par lequel nous nous attaquons au problème de la période de transition et de conversion, d'une manière méthodique et bien réglée, au lieu d'agir simplement au petit bonheur. Telle est la ligne de conduite prévue dans ce programme: nous nous sommes dit que le total du charbon brûlé sur notre réseau diminuerait à la fin de cette période de cinq ans. Je veux dire que, si le programme était fidèlement exécuté au cours de la période, le volume de charbon brûlé serait inférieur de 2,500,000 tonnes par an à celui brûlé l'année dernière. Nous évaluons que, sur ce chiffre, la diminution de charbon brûlé dans les provinces Maritimes serait d'environ 280,000 tonnes.

M. GILLIS: Mais vous avez dit par an.

M. GORDON: Oui, mais il faut faire d'autres réserves: l'année dernière, sur les 7,149,200 tonnes de charbon expédiées au National-Canadien, 1,949,600 provenaient du Canada et 5,199,600 des États-Unis. En conséquence, au bout des cinq ans, nous continuerons à brûler de grandes quantités de charbon, environ 4,600,000 tonnes, mais nous continuerons à l'acheter n'importe où nous pourrions, au meilleur prix de concurrence, ce qui revient donc à une question de prix. Comme je vous l'ai expliqué l'année dernière, la région où l'emploi du charbon est payant est plus ou moins étendue, selon les endroits où nous pouvons en brûler à des prix soutenant la concurrence des prix des États-Unis. Le volume que nous pouvons en brûler varie selon les prix faits dans les provinces Maritimes, comparés à ceux faits aux États-Unis. Quant à ladite région, elle s'élargit parfois et se rétrécit parfois, de sorte que, si les producteurs de

charbon des provinces Maritimes le vendent à des prix concurrençant le charbon des États-Unis, la région où nous pourrions utiliser du charbon des premiers s'agrandira. Dans la région où nous prévoyons que leurs prix concurrenceront les autres, nous achèterons tout le charbon qu'ils peuvent nous vendre pendant la période en question.

M. GILLIS: Pouvez-vous nous donner une idée de l'état actuel de la concurrence existant entre le charbon des États-Unis et celui du Canada?

M. GORDON: Oui, la situation vient d'empirer. Je ne peux vous fournir les chiffres prévus pour 1952, car nous sommes précisément en train de négocier. J'ignore quel est le taux de transport par eau, comparé au taux de transport par rail. Mais je sais que la région où l'usage du charbon est payant comprenait, l'année dernière, Senneterre-Garneau (P.Q.) et tous les endroits à l'est de ce district et que le National-Canadien y avait besoin de 1,535,000 tonnes de charbon. Nous y avons reçu 1,045,000 tonnes en charbon canadien. Cela revient à dire que 490,000 tonnes auraient pu être et auraient été achetées par la compagnie, s'il y avait eu des prix de concurrence dans cette région. J'espère m'être fait bien comprendre par vous au sujet du charbon expédié, du charbon brûlé, etc., car les divers chiffres que j'ai sous les yeux rendent la tâche un peu compliquée.

M. GILLIS: Vous avez dit que la concurrence a empiré. Voilà qui ne fait guère honneur à la mécanisation effectuée par la Dosco?

M. GORDON: Je ne tiens pas à juger de cette question, que j'ignore absolument. Si la concurrence est devenue plus intense, c'est par suite de l'effet immédiat produit par la baisse des prix aux États-Unis allant de pair avec leur hausse au Canada. A vrai dire, la situation se modifie de mois en mois, de sorte que, étant donné que les deux pays se font une concurrence réciproque, les fluctuations des prix et les prix plus bas courants aux États-Unis permettront d'y acheter une grande quantité de charbon.

M. FRASER: L'état actuel du change influe-t-il sur cette situation?

M. GORDON: Parlez-vous du cours des devises des États-Unis?

M. FRASER: Oui.

M. GORDON: Ce cours est favorable à l'achat de charbon de ce pays.

M. FRASER: Il vous permet de l'acheter à meilleur marché?

M. GORDON: Oui, si le dollar canadien reste à son cours actuel, ce fait influera sans doute sur la situation.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser sur le matériel de signalisation et de voie?

M. GORDON: Je n'ai plus qu'une observation à présenter, ayant rapport avec la question des prix de concurrence. Il est permis aux exploitants de charbon des provinces Maritimes de jouir de l'avantage de subventions. Si des subventions s'appliquaient au mouvement du charbon ordonné par l'Office national du charbon, le montant des subventions accordées ferait varier l'éten due de la région où s'exerce la concurrence des prix.

M. GILLIS: Pendant que vous en êtes sur le sujet de l'emploi d'automotrices diesel, est-on en train d'exécuter des expériences à propos de la locomotive à turbine? Continuez-vous à vous y intéresser ou vous en êtes-vous désintéressés?

M. GORDON: Non, loin de là. Nous prenons un vif intérêt au perfectionnement de la turbine. Nous suivons de près des expériences qui ont lieu, ainsi qu'une expérience entreprise en commun entre notre division des recherches et du développement et l'Université McGill: cet essai, qui porte sur la valeur comparée de la turbine à gaz brûlant du pétrole et de celle brûlant du charbon, offre de réelles chances de succès et nous le suivons avec un vif intérêt.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Merci, monsieur le président. Monsieur Gordon, le budget prévoit-il quelque somme à appliquer à la réparation des voies et au prolongement du chemin de fer du Témiscouata?

M. GORDON: Oui, je peux vous fournir des données à ce sujet. Quand nous avons repris cette ligne, nous évaluions qu'il nous en coûterait en tout \$1,300,000 pour la remettre en bon état. Le programme que nous avons décidé alors de mettre à exécution devait être quinquennal et nous avons poursuivi son exécution. Le total des frais d'entretien subis en 1951 s'élève à \$443,392 et le montant des frais d'entretien réguliers a été évalué à \$250,000. En outre, dans notre budget général prévu pour 1952, une nouvelle somme de \$323,000 figure au poste relatif au chemin de fer du Témiscouata.

M. POULIOT: Cela permettrait-il d'achever la construction de la ligne?

M. GORDON: Pardon?

M. POULIOT: Cela permettrait-il d'achever la construction de la ligne, jusqu'à la Rivière-du-Loup?

M. GORDON: Oui, c'est-à-dire de la Rivière-du-Loup à Edmundston et d'Edmundston à Connors.

M. POULIOT: Non, je veux dire... vous dites que l'année dernière les travaux ont été exécutés d'Edmundston vers le sud... non, vers le nord, jusqu'à Saint-Louis?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: J'aimerais savoir si, cette année, les travaux porteront sur le secteur de Saint-Louis à la Rivière-du-Loup.

M. GORDON: Cette année... pouvez-vous répondre à cette question, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Il est prévu que les travaux se répartiront sur la période de cinq ans dont M. Gordon a parlé. Nous exécuterons une partie du travail chaque année. Cette année, par exemple, nous comptons installer de nouveaux rails sur un secteur de 10 milles, comme partie du programme quinquennal.

M. POULIOT: L'achèvement des travaux vous prendra cinq ans?

M. DINGLE: Oui.

M. POULIOT: Cette période part de quelle date?

M. GORDON: Du 1<sup>er</sup> janvier 1950.

M. POULIOT: Ah! oui.

M. GORDON: L'exécution du programme a commencé en 1950.

M. POULIOT: Oui.

M. GORDON: Et elle sera terminée en 1955.

M. POULIOT: J'espère être encore de ce monde pour voir cette ligne achevée.

M. GORDON: Je souscrirais sans hésiter un risque en matière d'une assurance-vie valide jusqu'en 1955, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Maintenant, monsieur Gordon, le budget des dépenses prévoit-il une somme en vue de l'amélioration de la gare à marchandises à la Rivière-du-Loup?

M. GORDON: Monsieur le président, c'est là une question qu'il conviendra de soulever quand nous étudierons le budget et il se peut que vous préféreriez que nous en traitions à ce moment-là.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GORDON: Nous serons disposés à fournir les renseignements demandés sur ce poste du budget, quand nous y arriverons.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser sur le sujet en discussion?

M. FRASER: Oui monsieur le président, à propos de l'alinéa 15, relatif aux signaux de block-system automatique. Ils comprennent des signaux de protection contre les avalanches, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, ce sont des signaux automatiques. Le block-system de signalisation diffère des signaux annonçant un éboulis de neige. Ce système se trouve dans la région même où nous avons fait des essais sur les signaux d'avalanches, mais je puis vous dire que nous en sommes à peu près arrivés à la conclusion que les appareils indicateurs d'avalanches ne sont pas satisfaisants.

M. FRASER: Vous dites qu'ils ne sont pas satisfaisants?

M. GORDON: Non; en fait, nous sommes même à peu près convaincus qu'ils sont dangereux.

M. FRASER: N'y a-t-il pas d'autres méthodes que vous pourriez employer?

M. GORDON: Nous sommes à peu près arrivés à la conclusion que le block-system automatique est la meilleure méthode.

M. FRASER: Et c'est là le genre de signaux qui est mentionné ici?

M. GORDON: C'est exact.

M. FRASER: Ce système signalera-t-il automatiquement les éboulis de neige?

M. GORDON: Non, il ne l'annoncera pas; aucun de ces appareils de signalisation ne fait cela. En fait, bien des gens semblent croire, mais à tort, que le block-system ou le système de contrôle centralisé de la circulation est un mécanisme presque parfait. Il n'est pas infallible. Nous en avons fait l'expérience l'autre jour. Il y eut effondrement ou éboulis et une partie de la voie a été emportée juste après le passage d'un convoi, mais rien dans le système de signalisation n'indiquait que les rails faisaient défaut. La locomotive avait déraillé, mais la voie ferrée était demeurée intacte, et cependant, le signal laissait voir le feu vert en dépit du fait que la locomotive avait quitté la voie. Vous voyez donc qu'il n'y a aucun système qui soit à toute épreuve.

M. FRASER: Naturellement, il n'y a rien dans le monde qui soit à toute épreuve. Vous avez parfaitement raison là-dessus. Monsieur le président, en étudiant ce paragraphe devons-nous nous occuper de la question des voies ferrées?

Le PRÉSIDENT: Que voulez-vous dire?

M. FRASER: Il y a, par exemple, les voies qui relient Toronto et Peterboro. Je me demande si on a fait quelque chose pour moderniser le système de signalisation sur cette ligne.

M. GORDON: Oui, nous avons fait des travaux considérables sur cette ligne. Vous pourrez vous rendre compte de nos travaux à cet endroit lorsque nous aborderons l'étude de l'article du budget qui s'y rapporte.

M. FRASER: Puis-je poser une question à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FRASER: Vous allez revenir à cet article et permettre à M. Fulton de poser d'autres questions à cet égard?

Le PRÉSIDENT: Oui, nous allons permettre à M. Fulton de poser ses questions lorsqu'il reviendra au Comité, si le Comité le lui permet.

M. McCLURE: Au sujet du pont de Hillsboro, je comprends qu'il a été condamné par les Chemins de fer Nationaux du Canada, ce qui a pour résultat d'interrompre la circulation entre Charlottetown et Murray-Harbour. A-t-on pris d'autres dispositions au sujet de cette affaire?

M. GORDON: D'abord, le pont de Hillsboro a été condamné, non par les Chemins de fer Nationaux, mais par la Commission des transports, parce qu'il était dangereux pour le service ferroviaire; en raison de cela, on nous a défendu de faire circuler des trains sur le pont. Plus tard, la Commission des transports a tenu une audience pour déterminer si l'autre service que nous propositions était satisfaisant; mais nous avons cessé d'emprunter ce pont et l'on nous a autorisés à supprimer le service de trains de voyageurs et de trains mixtes à destination de Murray-Harbour, soit une distance d'environ 11 milles. Nous donnons présentement un autre genre de service.

M. DINGLE: Oui, sous forme d'un service de taxi.

M. GORDON: Ce service utilise le pont.

M. DINGLE: Nous nous servons de taxis pour transporter les voyageurs depuis l'extrémité inférieure du pont.

M. GORDON: Nous maintenons un service de trains pour Southport, et les voyageurs font en taxi le trajet entre ce point et Charlottetown au prix de 10 cents par trajet pour une distance d'un mille et demi.

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

M. FRASER: A cause des accidents qui se produisent lorsque des autos entrent en collision avec des trains de marchandises et de voyageurs et dans d'autres circonstances, je me demande si l'on a songé à installer un autre genre de signaux aux traverses à niveau? On a appelé mon attention sur cet état de choses. Dans la plupart des cas, les panneaux portent ces seuls mots "Traverse de chemin de fer", mais il n'y a sur les enseignes rien qui indique dans quelle direction le chemin de fer croise la route.

M. GORDON: Je vous demande pardon.

M. FRASER: Les enseignes présentement en usage aux traverses à niveau n'indiquent pas dans quelle direction le chemin de fer croise la route.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous voulez dire comme l'indiquent les signaux le long des routes?

M. FRASER: Oui.

M. GORDON: Vous voulez dire qu'on devrait y indiquer l'angle de la traverse par rapport à la route?

M. FRASER: Oui. Les signaux n'indiquent pas l'angle auquel le chemin de fer croise la route. Dans bien des cas vous vous attendriez à ce que ce soit à un angle droit, alors que l'angle est tout différent.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est là une question à laquelle la Commission des transports n'a cessé de donner son attention. Elle nous a demandé de faire certains changements à la Loi des chemins de fer, mais je ne me rappelle pas si cette question est l'une de celles qu'elle nous a soumises. La Commission a le devoir, par l'entremise de son service du génie, d'étudier la question de ces traverses à niveau, et les cas de ce genre devraient lui être signalés.

M. FRASER: Je connais un homme qui a eu un accident de ce genre à une traverse à niveau et qui prétend que s'il avait su de quelle façon le chemin de fer croisait la route, l'accident ne se serait pas produit.

L'hon. M. CHEVRIER: Naturellement, il est assez difficile de prévoir tous les accidents qui sont susceptibles d'arriver à une traverse à niveau.

M. FRASER: Je pensais tout simplement à ce cas et j'ai cru que le moment était bien choisi pour en saisir le Comité.

Le PRÉSIDENT: Paragraphe 17, intitulé "Service des communications". Y a-t-il des questions à poser?

M. CARTER: Je voudrais poser une question au sujet de nos télégraphistes de Terre-Neuve qui cumulent en même temps les fonctions de maîtres de poste.

Je croyais qu'une conférence avait eu lieu en décembre dernier entre les hauts fonctionnaires du ministère des Postes et de la Canadian National Telegraph Company, à laquelle on en serait arrivé à certaines ententes ou recommandations. M. Gordon pourrait-il nous dire si on a donné suite à ces recommandations.

L'hon. M. CHEVRIER: Je sais qu'il y a eu une réunion des hauts fonctionnaires du ministère des Postes et du ministère des Transports dans le but de remédier à la situation et je crois qu'on y a pris les mesures nécessaires pour obvier aux griefs de ces employés. Le ministère des Postes et les directeurs de la C.N.T. ont convenu d'inaugurer certains changements comme il suit:

1. Rémunération des maîtres de poste par le ministère des Postes. Le ministère des Postes élabore un nouveau système de rémunération des maîtres de poste, basé sur le volume de correspondance manutentionné, tant partantes qu'arrivantes.

2. Semaine de sept jours en raison des affaires de la C.N.T. Le volume des affaires du télégraphe et du téléphone est très faible le dimanche et, à titre d'expérience, la C.N.T. fermera ses bureaux toute la journée le dimanche; ainsi les employés n'auront pas à travailler ce jour-là. Si cette expérience réussit, les bureaux seront également fermés les jours de congé statutaire.

3. Télégraphistes de relève pour permettre aux télégraphistes réguliers de prendre des vacances.

A l'avenir, ces employés auront deux semaines de vacances payées. La C.N.T. fournira les télégraphistes de relève. Ceux-ci agiront comme maîtres de poste durant la période de relève et le ministère des Postes et la C.N.T. partageront le coût; cependant, la C.N.T. paiera seule les frais de déplacement et de subsistance des télégraphistes de relève. Cette disposition s'appliquera à quelque 115 bureaux où l'employé doit être un télégraphiste qualifié, mais elle ne s'appliquera pas aux bureaux où il n'y a que le téléphone, car le soin du service téléphonique n'exige aucune qualification spéciale, et les personnes agissant comme maîtres de poste pourront également s'occuper du service téléphonique de la C.N.T.

4. Séparation des services de la poste et des Services de la C.N.T.

Il est impossible à l'heure actuelle de séparer complètement les deux services en raison du manque de commodités dans ces endroits éloignés, et dans certains cas, la C.N.T. serait obligée d'installer des nouvelles lignes télégraphiques et téléphoniques sur de grandes distances pour installer ses bureaux à des endroits séparés, mais on a reconnu que la séparation des services serait opportune et, là où les services de la C.N.T. peuvent être séparés du service postal sans qu'il en coûte trop cher, on projette d'effectuer cette séparation; mais il s'écoulera au moins 5 ans avant que la séparation de tous les bureaux soit complétée.

M. CARTER: A-t-on commencé à donner suite à ces recommandations?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. FRASER: En ce qui concerne les bureaux de télégraphe, dans la plupart des cas, ils sont fermés le samedi et, de plus, il est assez difficile d'expédier un colis par messagerie le samedi.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous pouvons, je crois, nous rendre à la gare dans des endroits comme le vôtre ou le mien, si nous devons envoyer un télégramme.

M. FRASER: Oui, pourvu qu'il y ait quelqu'un.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a sûrement quelqu'un à la gare de Peterborough.

M. FRASER: Non, il n'y a pas toujours quelqu'un le samedi à la gare de

Peterborough. Je me demande s'il y aurait moyen de donner un meilleur service le samedi ou le dimanche? Si un colis que vous attendez arrive par messagerie le samedi, il vous est absolument impossible d'en prendre livraison, ou s'il arrive le vendredi, vous ne pourrez le réclamer le samedi, car le bureau est fermé.

M. GORDON: La situation dont vous parlez est le résultat transitoire de la semaine de cinq jours et de 40 heures.

M. FRASER: C'est vrai.

M. GORDON: Nous n'avons pas encore pu prévoir toutes les éventualités, et il y a certains cas où nous devons faire droit à des griefs fondés. Dans l'ensemble, autrefois les postes de télégraphes fermaient au moins une journée par semaine dans les petits endroits, et maintenant ils ferment deux jours par semaine. Mais là où nous jugeons que le public en subira des ennuis extrêmes ou même plus graves que de raison, compte tenu de toute la situation, nous nous efforcerons de remédier à cet état de choses; mais il nous faudra un certain temps pour mettre notre programme en œuvre. Il s'écoulera à peu près un an avant que nous sachions réellement à quels endroits la situation laisse à désirer et où il nous faudra donner un meilleur service.

M. FRASER: Je pensais surtout aux télégrammes qui arrivent pour annoncer une naissance ou un décès.

M. GORDON: On parviendra toujours à les transmettre.

M. FRASER: C'est ce qui se fait dans la plupart des cas, mais il arrive qu'on ne les transmette pas.

M. GORDON: Il peut surgir des cas où nous devons trouver une solution; et une fois effectués les grands changements découlant de la semaine de 40 heures, la solution ne sera pas facile.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Communications" est-elle approuvée?  
Adopté.

"Autres recherches". Avez-vous des questions à poser?

M. POULIOT: Je voudrais dire un mot du discours prononcé par le premier ministre à l'Institut des ingénieurs samedi dernier à Montréal, où il a déclaré que dès que la guerre froide sera finie, nous pouvons nous attendre à des progrès suffisants dans le domaine de l'énergie atomique pour satisfaire les besoins de la population civile. Je ne sais si vous étiez à ce banquet, monsieur Gordon?

M. GORDON: Malheureusement, je n'ai pu m'y rendre.

M. POULIOT: Vous avez dû, au moins, en lire le compte rendu?

M. GORDON: Je n'y ai pas manqué.

M. POULIOT: Je me demande si la direction ou les savants qui travaillent pour les chemins de fer et collaborent avec l'Université McGill collaborent également avec la Commission de l'énergie atomique? Est-ce qu'ils collaborent?

M. GORDON: M. Fairweather, notre vice-président qui dirige les travaux de recherches, est un homme vraiment extraordinaire qui suit de très près tous les progrès qui se font dans ce domaine. Il a tenté de m'expliquer l'énergie atomique il y a environ trois mois et il est parvenu à me la faire comprendre. Je puis donc vous assurer qu'il suit de très près toutes les recherches qui se font dans ce domaine.

M. FRASER: Ce doit être un homme précieux!

M. GORDON: Vous pouvez m'en croire!

M. POULIOT: Cela n'est que le préambule à ce que je vais vous demander. Grâce au savoir et à l'intérêt de M. Fairweather dans le domaine scientifique, prévoyez-vous le jour où les locomotives diesel seront remplacées par des locomotives mues par l'énergie atomique plutôt que par l'huile?

M. GORDON: Je crains bien que ce jour ne soit trop éloigné pour que je puisse risquer une prédiction. Mais je puis vous dire ceci: nous allons suivre de très près les progrès réalisés par les savants dans le domaine de l'énergie atomique, et si jamais nous pouvons utiliser cette forme d'énergie, nous devons l'adopter tout comme nous adoptons présentement les locomotives diesel. Nous sommes en perpétuelle évolution et il n'est pas de domaine où les progrès soient plus marqués que dans le service des transports, car l'énergie est l'un des éléments les plus importants pour nous.

M. POULIOT: J'en conclus que si jamais l'énergie atomique s'avère un facteur pratique dans votre domaine, vous délaisserez les locomotives diesel?

M. GORDON: Cela dépendra de la situation économique du moment, mais ce dont nous devons nous préoccuper sera le coût de la réforme du matériel actuel et de l'économie que nous pourrions réaliser. Je crois que nous sommes encore trop éloignés du jour où nous devons établir le coût de l'application de cette forme d'énergie pour porter un jugement intelligent sur cette question.

M. POULIOT: Mais, croyez-vous que la chose soit possible?

M. GORDON: Je n'en écarte pas la possibilité. Je n'écarte rien comme une impossibilité.

M. POULIOT: Vous ne sauriez dire que c'est impossible?

M. GORDON: Non, je ne le puis pas.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

"État de la propriété", paragraphe 22, page 15. Y a-t-il des questions?

M. McLURE: J'aimerais poser une question au sujet du paragraphe 21.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. McLURE: L'honorable ministre et moi-même nous intéressons toujours à la question qui y est traitée. Je veux parler des wagons frigorifiques. Aurons-nous avant longtemps un wagon expérimental de ce genre en service?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. McLURE: Eh! bien, je ne crois pas qu'il y ait un meilleur endroit pour faire un tel essai que dans l'île du Prince-Édouard, car chez nous le problème de la réfrigération des wagons se pose toujours. J'espère que M. le ministre est d'accord avec moi.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous avez un problème, oui.

M. GORDON: En ce qui concerne la mise à l'épreuve, la question de savoir à quel endroit ces épreuves auront lieu n'a que peu d'importance. Ce qui importe, une fois l'épreuve faite, c'est de savoir où ces wagons seront mis en service. Nous pourrions en faire l'essai de façon probablement plus concluante à Montréal, car nous y avons le personnel voulu et le matériel nécessaire pour une telle expérience. Mais si l'épreuve réussit, j'admets avec vous que la chose intéresserait grandement l'île du Prince-Édouard.

M. McLURE: Alors je vais changer ma question au sujet du second point.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, nous passerons au paragraphe "État de la propriété", paragraphe 22, page 15.

M. KNIGHT: J'ai une question à poser qui se rapporte aux paragraphes 23 et 24.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Nous examinerons alors les paragraphes 22, 23, 24 et 25.

M. KNIGHT: M. Wright, le député de Melfort, m'a demandé de soulever cette question, car il reçoit sans cesse des plaintes au sujet de l'état du matériel en service dans la zone qu'on appelle communément la division de Prince-Albert. Je m'intéresse moi aussi à cette partie du pays qui comprend Saskatoon, Prince-Albert et Melfort. C'est ce qui s'appelle, je crois, la division P.A. Quoi qu'il en soit, le *Board of Trade* a fait des démarches auprès du gouvernement ou de la compagnie de chemin de fer, et je pense qu'on lui a donné l'assurance que lorsqu'il sera possible d'obtenir du nouveau matériel,—et, sauf erreur, cela s'applique aussi bien au matériel pour voyageurs qu'au matériel pour marchandises,—cette division en aurait une partie. Me serait-il permis de demander quelle quantité dudit matériel neuf cette région a reçue jusqu'ici, et, si elle n'en a pas reçu, que compte-t-on faire pour se procurer d'autre matériel?

M. GORDON: Vous trouverez la réponse à cette question dans le budget si c'est du matériel pour les voyageurs que vous voulez parler.

M. KNIGHT: Au moins en partie.

M. GORDON: Il ne fait aucun doute qu'une grande partie de nos wagons à voyageurs ne sont pas en bon état. Le budget qui vous sera soumis aujourd'hui même mentionne du matériel commandé et vous y noterez des sommes considérables pour l'achat de voitures pour voyageurs. Si nous exceptons les quelque 20 wagons à cabine mis en service il y a environ un an, aucune addition n'a été faite au nombre de voitures à voyageurs depuis au moins 10 ou 12 ans.

M. DINGLE: Sauf un certain nombre de wagons ordinaires à voyageurs.

M. GORDON: Nous n'avons pas mis de wagons ordinaires en service depuis environ 1942, et même cette année-là, nous n'en avons acheté que 25; par conséquent, nous en avons un grand besoin et nous tâchons d'y pourvoir à la faveur de ces recommandations. Et même si ces recommandations sont approuvées et que, à son tour, le Parlement autorise cette dépense, il ne faut pas oublier que la mise en service de tout ce matériel prendra du temps; il nous faudra des années avant de faire construire ces wagons et de les mettre en service. Naturellement, dans l'intervalle, l'état du matériel s'aggrave de plus en plus et nous devons répartir le nouveau matériel aussi équitablement que possible.

A présent, au sujet de notre matériel à marchandises, il est vrai également qu'une bonne partie n'était pas en bon état. A cause de cela, nous avons fait un grand effort en ces deux dernières années pour nous mettre plus à jour dans nos commandes et nous avons réussi à réduire considérablement la proportion de nos wagons en mauvais état d'environ 8 à environ 3 p. 100. L'exécution de ce programme a occasionné de grosses dépenses et nécessité des efforts considérables.

M. KNIGHT: Je suppose que le président parle de l'ensemble du réseau; mais ces gens croient peut-être qu'ils ont un droit spécial de réclamer parce qu'ils pensent que leur division est dans un état lamentable par comparaison à de nombreuses autres divisions; au surplus, ils croient que leur ligne est un embranchement passablement rentable pour le chemin de fer pris dans son ensemble.

M. GORDON: En général, chaque section du pays se prend pour une section spéciale.

M. KNIGHT: Je n'ai pas à m'excuser lorsque je m'enquiers de cet embranchement en particulier au nom de mon ami, car il s'agit d'une ligne à laquelle il s'intéresse beaucoup. Je me demande si le président serait disposé à me donner son avis sur le point suivant: comment compare-t-il, du point de vue des profits, cet embranchement avec d'autres divisions?

M. GORDON: De quelle ligne voulez-vous parler?

M. KNIGHT: On l'appelle, je crois, la division de Prince-Albert et elle relie Saskatoon, Melfort et Prince-Albert.

M. GORDON: Nous ne pourrions vous renseigner. Il m'est impossible présentement de vous donner des chiffres. Je crois que la chose a été discutée hier. La façon dont nous tenons nos comptes ne nous permet pas de faire une analyse d'une division particulière de ce genre. Il est vrai que nous le faisons dans des cas particuliers lorsque nous envisageons l'abandon d'une ligne; mais alors il faut en faire un examen spécial.

M. KNIGHT: Vous ne pourriez m'indiquer les recettes de la division de Prince-Albert?

M. GORDON: Je ne le pourrais pas d'une façon intelligible. Mais je ne me rappelle aucune plainte particulière au sujet de cette division. Y en a-t-il une dont vous vous souvenez, monsieur Dingle? J'ai demandé à M. Dingle, notre vice-président de l'exploitation, et il m'a dit qu'on ne lui avait signalé aucune plainte spéciale au sujet de la division de Prince-Albert. Cependant, à mesure que le nouveau matériel nous sera livré, chaque division sera traitée aussi équitablement que possible, compte tenu des approvisionnements disponibles.

M. KNIGHT: J'ai devant moi une lettre adressée par le ministre des Transports à M. Percy Wright, qui représente cette division; j'ai aussi une lettre du *Board of Trade* de Melfort, où il est dit:

Le *Board of Trade* de Melfort a fait des démarches en vue d'améliorer le matériel roulant sur les lignes Melfort-Saskatoon et Melfort-Prince-Albert, des Chemins de fer nationaux du Canada. La question est encore à l'étude et l'on a promis d'améliorer le service lorsque le nouveau matériel sera disponible.

Ce qui indique, je crois, que les autorités du chemin de fer ou le gouvernement ont été saisis de la question.

L'hon. M. CHEVRIER: Voici ce qui se passe dans un cas semblable. Je reçois une lettre soit d'un député, soit d'un *Board of Trade*, que je transmets pour fins de commentaire à la direction des Chemins de fer nationaux, qui, à son tour, demande au surintendant de la région en cause de lui fournir les renseignements pertinents. Ainsi la réponse que vous avez communiquée est celle qu'ont faite les fonctionnaires de la compagnie. C'est à mon sens la façon dont on doit procéder en ce qui concerne des questions de cette nature.

M. KNIGHT: On nous a dit que ce secteur est l'un des plus rémunérateurs de la province, mais nous ne pouvons obtenir aucune amélioration concrète du service fourni le long de ces voies. J'ai voulu au moins soulever la question et la porter à l'attention du président. La plainte porte que le matériel affecté au service des voyageurs est particulièrement médiocre.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai, comme vous, signalé le fait à la direction.

M. KNIGHT: Celle-ci est d'avis que le secteur devrait faire l'objet d'un meilleur service.

Le PRÉSIDENT: Alinéa 27, "Terminus".

M. POULIOT: Pourriez-vous nous fournir certains renseignements au sujet des wagons-chambrettes attachés à l'*Océan Limité*? Où circulent-ils?

M. DINGLE: Sommairement, ils voyagent de Montréal à la région du Lac Saint-Jean, de Montréal à Campbellton et Halifax et directement de Montréal à Toronto, Niagara-Falls et Chicago, ainsi que dans l'Ouest canadien.

M. POULIOT: Merci.

M. FOLLWELL: A propos de l'alinéa 23, je tiens à signaler aux autorités l'état pitoyable de la chaussée entre Brockville et Kingston.

L'hon. M. CHEVRIER: Auriez-vous l'obligeance d'englober Cornwall dans ce secteur?

M. FOLLWELL: J'y consens volontiers.

M. FRASER: Je crois qu'il devrait y inclure la section qui va jusqu'à Toronto. Il y avait hier dans le *Flyer* un voyageur qui ne parvenait même pas à écrire.

Le PRÉSIDENT: Au printemps, on peut s'attendre à pareille situation par tout le Canada.

M. GORDON: J'ai été mis au courant de ces plaintes et vous trouverez dans le budget les dépenses que nous recommandons en vue de remédier aux aspérités de la voie dans ces régions. On semble oublier cependant que toute forme de mouvement produit nécessairement une vibration et que celle-ci entraîne une certaine incommodité; je ne sache pas qu'il existe un mode de transport qui ne cause au voyageur quelque malaise sous une forme ou une autre. Si vous conduisez votre voiture au début du printemps, vous serez secoué beaucoup plus vivement qu'au moment du dégel; ou bien si, vous trouvant à bord d'un navire, une tempête s'élève, vous subirez les contre-coups du ballotement. Mais vous savez que ces phénomènes sont normaux et qu'ils n'offrent rien de singulier. Ainsi se produisent, au rythme des saisons peut-être, des situations où, quel que soit le bon état de la chaussée, nos voies présentent des aspérités. Le mouvement provoque fatalement des vibrations. Je crois que les travaux de ballastage que nous avons inscrits au budget vous fourniront la preuve que nous nous préoccupons, autant que nous estimons possible de le faire, de la question d'améliorer l'état de certaines sections dans les limites des crédits, de la main-d'œuvre et des matériaux disponibles.

Le PRÉSIDENT: Alinéas 27, 28 et 29, "Terminus". Avez-vous des questions à poser à ce sujet?

M. FRASER: Avez-vous également considéré la condition de vos voitures de première classe au point de vue du confort des voyageurs?

M. GORDON: Oui et vous constaterez, je pense, que des améliorations sensibles ont été réalisées dans ce domaine au cours des dix ou vingt dernières années. Il suffit de considérer les améliorations apportées à certains dispositifs, tels les coussinets et les engrenages, pour se rendre compte des énormes progrès techniques enregistrés à cet égard.

M. FRASER: A propos du *Chief*, par exemple, qui circule entre Chicago et Los Angeles, vous pouvez y voyager sans presque ressentir de ballotement.

M. GORDON: Vous devez vous rappeler que nous avons du matériel qui sert depuis quarante ou cinquante ans. Nous le transportons à nos usines et essayons d'en tirer le meilleur parti. Mais la nécessité d'utiliser du matériel usagé constitue une donnée de l'exploitation dont il faut tenir compte.

M. FRASER: D'après ce que je comprends, ce sont les châssis qui doivent être remis en état?

M. GORDON: Dans la plupart des cas, oui.

Le PRÉSIDENT: Alinéas 27 à 29.

M. POULIOT: Puis-je savoir quand j'obtiendrai une réponse à la question que je vous ai posée au sujet de l'emploi de rails de 56 livres dans l'est du Canada?

M. DINGLE: On est à en dactylographier le texte et je crois que je pourrai vous la communiquer cet après-midi.

M. GORDON: Le poids du rail n'est pas un facteur décisif quand il s'agit d'assurer de bonnes conditions de transport ou le roulement facile des trains. Ce résultat dépend du matériel utilisé et d'autres éléments analogues, et il

peut arriver en certains cas qu'un rail de 56 livres soit plus pratique qu'un autre de 120 ou 130 livres. Vous ne pouvez juger des conditions de transport en vous fondant sur cette donnée.

M. POULIOT: Vous devez tenir compte du fait que les rails de 120 et 132 livres sont plus larges à la base et que dans notre région on utilise des traverses de cèdre alors qu'on pose ailleurs des traverses de bois dur; de plus, des plaques d'acier sont insérées entre les traverses et le rail, ce qui fait une différence marquée. En outre, la base du rail de 56 livres est plus petite et plus étroite que celle du rail de 120 et 132 livres et elle tend à ronger la traverse sous l'effet de la vibration.

M. GORDON: Cela dépend du poids du matériel qui circule sur le rail.

M. POULIOT: Dans ces conditions, il peut se produire un brusque changement d'aiguillage qui entraîne un accident. Mais je dois vous dire que je ne suis pas un spécialiste en ces matières.

M. GORDON: Je crois que vous avez très bien expliqué la chose.

M. POULIOT: J'ai pris la peine de me renseigner sur la question, de façon à pouvoir en discuter convenablement avec vous.

M. GORDON: Je vous remercie.

M. GILLIS: Avant que nous laissions la question des terminus, je désire obtenir de M. Gordon certaines précisions au sujet de la ligne de conduite actuelle du National-Canadien relativement à l'utilisation du terminus de Portland (Maine) en vue de l'expédition de céréales et autres denrées. Je me souviens qu'il y a quatre ans le projet a soulevé ici une vive controverse. La ville d'Halifax en particulier redoutait que l'application de cette mesure réduise considérablement son volume d'affaires. Le témoin voudrait-il nous dire dans quelle mesure sa compagnie utilise présentement les installations de Portland?

M. GORDON: Au cours de l'an dernier, je suis allé moi-même à Portland pour me rendre compte de la situation. Nous avons longuement discuté de la ligne d'action à adopter au sujet de ce terminus, et tout ce que je puis vous dire à ce moment, c'est qu'il existe au sein de notre propre organisation une divergence de vues que je ne suis pas encore parvenu à résoudre. La direction est saisie de la question, mais je ne suis pas présentement en mesure de vous exposer ce que sera notre attitude. Il me faut d'abord analyser le problème pour en connaître tous les aspects. J'ai déjà commencé de le faire en me rendant à Portland où j'ai pu prendre connaissance des données matérielles de la situation. Lorsque j'en aurai le temps, j'examinerai l'ensemble du projet. Je me contente de vous révéler aujourd'hui que les directeurs de la compagnie ont exprimé diverses opinions que j'aurai la tâche de concilier.

L'hon. M. CHEVRIER: En ce qui concerne Portland, je signale que le contrôleur des transports n'a reçu aucune requête de la Commission canadienne du blé demandant que des envois de blé soient effectués par la route de Portland. Je sais également que nos expéditions de blé par la voie des ports américains ont diminué de façon marquée durant la période qui s'étend de 1941 à 1945. D'habitude un fort volume de blé canadien était acheminé vers ces ports et la réduction enregistrée à cet égard explique en partie les délais survenus à la tête des lacs au cours de la dernière récolte.

M. GILLIS: Si j'ai interrogé M. Gordon à ce sujet, c'est que, comme vous vous le rappelez, la question avait soulevé une assez vive discussion il y a deux ou trois ans et que l'idée paraissait alors mijoter. Je désirais savoir si la compagnie avait changé d'attitude, car elle semblait à ce moment favoriser grandement le projet.

L'hon. M. CHEVRIER: Il s'agissait à cette époque d'une question de taux, je crois.

Le PRÉSIDENT: Le climat économique; page 17, alinéas 1 à 8.

M. DUMAS: J'ai une question à poser à M. Gordon au sujet de l'embranchement construit à Barraute. La compagnie *Howard Smith Paper Mills* ou une autre papeterie a-t-elle présenté une demande en vue de le prolonger jusqu'à Barvue ou la rivière Bell en direction de Kiask-Falls?

Le PRÉSIDENT: Cette question a trait, je crois, aux nouveaux embranchements, monsieur Dumas. Les alinéas 1 à 8 relatifs au climat économique sont-ils adoptés?

Adoptés.

Le PRÉSIDENT: Nouveaux embranchements.

M. DUMAS: Excusez-moi, monsieur le président; à l'alinéa 8 il est question de la construction d'un embranchement à partir de la ligne transcontinentale, près de Barraute, jusqu'à la propriété de la *Barvue Mines Limited*.

Le PRÉSIDENT: Vous avez raison, il est fait mention de voies d'embranchement.

M. DUMAS: Oui. Le National-Canadien est à construire ou a construit un embranchement d'une longueur de 4·8 milles depuis l'ancienne ligne transcontinentale, près de Barraute, jusqu'à la propriété de la *Barvue Mines Limited*.

M. GORDON: Où s'étend cette ligne, dites-vous?

M. DUMAS: A partir de l'ancienne ligne transcontinentale, près de Barraute, jusqu'à la propriété de la *Barvue Mines*.

M. GORDON: Oui.

M. DUMAS: Le coût en a-t-il été entièrement acquitté par la *Barvue Mines Limited*?

M. GORDON: Nous avons conclu avec la compagnie, si je me souviens bien, une entente portant, dans ses grandes lignes, que l'intéressée acquitterait l'excédent du montant que nous avons consenti à verser en fonction du trafic éventuel.

M. DUMAS: A-t-on arrêté quelque disposition en vue de prolonger la ligne jusqu'à la Bell et d'acquérir le droit de passage entre la propriété de la *Barvue Mines* et la Bell?

M. GORDON: Je ne me le rappelle pas—vous en souvenez-vous, monsieur Dingle? Je ne crois pas que la chose ait été prévue.

M. DUMAS: Pourriez-vous nous dire également si des négociations ont été entamées en vue d'obtenir à cette fin un droit de passage dans le rang 7 du township de Barraute?

M. GORDON: J'aimerais prendre note de votre question pour y répondre plus tard. De quel rang s'agit-il?

M. DUMAS: Je demandais si des pourparlers avaient été engagés avec M. Therrien aux fins d'acquérir un droit de passage sur son terrain, dans le rang 7 du township de Barraute.

Le PRÉSIDENT: La réponse à cette question paraîtra en appendice, monsieur Dumas.

M. DUMAS: Je serais désireux d'obtenir ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Passons à la question des nouveaux embranchements: alinéas 9 à 11.

M. FRASER: A ce sujet, j'aimerais, monsieur le président, que M. Gordon nous dise ce qu'on entend par le développement futur de cette section envisagé en fonction des facteurs financiers en cause.

M. GORDON: A quel alinéa en êtes-vous?

M. FRASER: Au dernier alinéa de l'article sur les nouveaux embranchements.

M. GORDON: Vous parlez du projet d'embranchement à Kitimat?

M. FRASER: Oui.

M. GORDON: Nous appliquons à ce cas particulier la formule générale que nous avons adoptée à l'égard de tous ces projets. Une fois que la compagnie d'aluminium nous a demandé d'ériger dans ce secteur une voie d'embranchement, nous devons étudier avec la requérante la question du trafic qui sera acheminé sur cette ligne. En fait, la compagnie s'est engagée à pourvoir à un volume minimum de trafic, à défaut duquel elle nous fera remboursement.

M. FRASER: Elle vous remboursera?

M. GORDON: En d'autres termes, la compagnie garantit un volume minimum de trafic transportable sur la ligne au cours d'une période donnée; à défaut de quoi, elle nous remboursera, en raison de l'écart, d'après une formule que nous avons arrêtée.

M. FRASER: Vous avez établi une estimation de vos frais généraux pour une période de dix ans?

M. GORDON: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: J'attire votre attention sur ce fait qu'une mesure législative sera présentée à cet effet.

L'hon. M. CHEVRIER: Elle est inscrite au feuillet de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Il serait peut-être sage d'attendre que le projet de loi soit déposé.

M. FRASER: Pouvons-nous compter que nous obtiendrons tous les renseignements nécessaires?

Le PRÉSIDENT: Oh! certainement.

M. DUMAS: Monsieur le président, j'aimerais, si vous jugez la chose régulière, poser une question concernant le prolongement de la ligne depuis Barraute jusqu'à la mine Barvue, c'est-à-dire le prolongement de cet embranchement vers l'est. La compagnie Howard-Smith ou une autre papeterie a-t-elle présenté une demande en vue d'obtenir une extension de cette ligne jusqu'à la Bell?

M. GORDON: Récemment?

M. DUMAS: Au cours de l'an dernier.

M. GORDON: Pas que je sache.

M. DUMAS: Je parle du prolongement de la ligne à l'est jusqu'à la Bell.

L'hon. M. CHEVRIER: S'agit-il de la même ligne?

M. DUMAS: Oui, de la même ligne.

L'hon. M. CHEVRIER: Et elle s'étend depuis l'ancienne transcontinentale jusqu'à la mine Barvue.

M. DUMAS: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Le Parlement a approuvé la construction de cette voie à partir de Barraute jusqu'à la mine Barvue et un peu au delà vers l'est, soit sur une longueur de quelque 35 milles, si je me souviens bien, et le National-Canadien a été chargé d'exécuter le projet. Vous voulez savoir si des demandes ont été soumises en vue de faire prolonger la ligne plus à l'est?

M. DUMAS: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai été informé d'aucune requête à ce sujet. La compagnie Howard-Smith a appuyé la demande initiale, mais, autant que je sache, il n'a été présenté aucune autre demande de la part des papeteries en vue d'obtenir une extension.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de cette partie du rapport?

M. KNIGHT: A propos d'embranchements, M. Gordon nous dirait-il quels travaux ont été accomplis en ce qui concerne l'extension projetée jusqu'à Lynne-Lake et dont le rapport fait mention.

M. GORDON: Le rapport est assez explicite sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Vous trouverez ces données à l'alinéa 10, monsieur Knight.

M. KNIGHT: Je songeais particulièrement aux trois dernières lignes de l'alinéa 10, qui se lisent ainsi: "En vertu de l'accord avec la *Sherritt-Gordon Mines Limited*, la mise en service de la ligne a été fixée à octobre 1953". L'état des travaux autorise-t-il la compagnie à amorcer la production et la ligne sera-t-elle prête à temps?

M. GORDON: Nous espérons que l'entrepreneur pourra se conformer à la date fixée; je me suis entretenu avec lui dernièrement et, si l'entreprise a débuté lentement, les progrès observés récemment sont très satisfaisants. Nous avons bon espoir que la construction sera terminée dans le délai prévu.

Le PRÉSIDENT: "Autres développements dans le transport"—alinéas 12 à 14.

M. CARTER: Monsieur le président, puis-je demander à M. Gordon à quelle phase en est arrivé le projet d'établir un service de transbordeur entre Port-au-Basque et North Sydney?

L'hon. M. CHEVRIER: La fabrication du transbordeur a été confiée à la *Canadian Vickers*, qui y travaille selon un plan préétabli. Dans l'intervalle, on procède à l'érection des terminus. Les contrats ont été adjugés en ce qui concerne les gares de North-Sydney et de Port-au-Basque. Je suis informé que la première est entièrement terminée, alors que la construction à Port-au-Basque marque quelque retard sur l'autre. L'objectif est de parachever les gares et le transbordeur en même temps, de façon à en inaugurer simultanément la mise en service.

M. CARTER: La quille du transbordeur a-t-elle été posée?

L'hon. M. CHEVRIER: Pas encore.

M. CARTER: Monsieur le président, je crois qu'un service semblable est exploité entre le Cap Tourmente et l'Île du Prince-Édouard.

L'hon. M. CHEVRIER: Le service projeté différera parce que la traversée est plus longue, mais il est destiné au transport des wagons à marchandises et des wagons à voyageurs—on m'informe que le transport des wagons à marchandises n'est pas prévu.

M. GILLIS: Monsieur Gordon, à propos de la levée de Conso, avez-vous affecté un montant dans votre budget aux terminus de Mulgrave?

M. GORDON: Je crois que oui.

Le PRÉSIDENT: Nous en viendrons à cette question lors de l'examen du budget.

M. GILLIS: Monsieur le ministre, avez-vous adjugé quelque contrat ou reçu des soumissions en ce qui concerne le projet?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, mais des avis de soumission ont été publiés et la date-limite à cet égard est fixée au 3 mai, je crois, ou plutôt au 13 mai.

M. GILLIS: Avez-vous reçu certaines soumissions?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, plusieurs nous ont été adressées. Je suis heureux de déclarer que le projet intéresse vivement un grand nombre d'entrepreneurs, à en juger par le nombre des demandes de formules. On me dit que le nombre des soumissionnaires s'élève à 34.

M. GILLIS: Et les formules doivent être reçues au plus tard le 3 mai?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, le 13.

M. GILLIS: Ce qui veut dire que les travaux devraient être commencés vers le 15 juin?

M. GORDON: En ce qui concerne l'aménagement des abords de la levée, des contrats n'ont pas encore été passés, mais au rythme où s'effectuent les relevés, nous nous attendons à lancer les demandes de soumission vers la fin de 1952, de sorte que toute l'entreprise devrait être terminée vers décembre 1954.

M. GILLIS: Je vous remercie.

M. McLURE: Le nouveau service amènera-t-il un changement de taux?

M. GORDON: Pas que je sache.

M. McLURE: Je croyais que le nouveau service de transbordement vaudrait aux usagers une réduction tarifaire.

M. GORDON: Le projet ne prévoit pas de modification tarifaire.

M. GILLIS: Imposera-t-on un péage?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est une question dont décidera le gouvernement provincial, mais je crois comprendre qu'il n'en sera pas établi.

M. MOTT: M. Gordon pourrait-il me dire si des négociations ont été entamées entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et le National-Canadien au sujet de la construction d'un embranchement franchissant la rivière Lillooet, en direction nord?

M. GORDON: Des négociations? Dans quel sens?

M. MOTT: Je veux dire au sujet de l'aménagement d'une voie secondaire par le National-Canadien.

M. GORDON: Comme vous le savez, le raccordement avec Prince-George a été effectué.

M. MOTT: Je parle d'une autre voie qui serait construite en direction nord depuis Squamish jusqu'à la ligne du *Pacific Great Eastern*.

M. GORDON: Nous n'avons engagé aucuns pourparlers à ce sujet.

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

M. FOLLWELL: Je note à l'alinéa 13 le passage suivant: "D'un modèle spécial, ce nouveau brise-glace-transbordeur utilisera un type de contenant de marchandises portatif pouvant s'adapter au matériel ferroviaire de Terre-Neuve et qui non seulement accélérera le service des marchandises, mais réduira les pertes et dommages résultant du transbordement des bateaux aux wagons." Qu'entendez-vous par "contenant portatif"?

M. GORDON: Eh! bien, comme vous le savez, Terre-Neuve possède un chemin de fer à voies étroites.

M. FOLLWELL: Oui.

M. GORDON: Le plan du transbordeur a été conçu en fonction de cette donnée. Les wagnonnées seront transportées à partir de la voie principale dans des contenants d'un genre particulier, soit une sorte de wagons fermés, lesquels passeront directement du transbordeur sur les voies terre-neuviennes sans manutention des marchandises. Nous croyons que l'application de ce procédé permettra de réduire considérablement les frais de manipulation et d'activer le service. Mais la nouvelle technique vise d'abord à parer à l'écart qui existe entre des voies normales et l'étroit chemin de fer de Terre-Neuve.

M. FOLLWELL: Je voulais tout simplement savoir pourquoi il y était fait mention d'un nouveau contenant à marchandises destiné à épargner les frais de manutention.

M. GORDON: Ce contenant a été construit spécialement pour Terre-Neuve.

Le PRÉSIDENT: Le projet de canalisation du St-Laurent, alinéas 15 et 16. Ces alinéas sont-ils adoptés?

Adoptés.

Aspect de la concurrence, alinéa 17 à 22 inclusivement.

M. CARTER: M. Helme, député de Prince-Albert, qui a été forcé de s'absenter aujourd'hui, m'a prié de poser une couple de questions à sa place. La première s'adresse à M. Gordon: Les nouveaux bas tarifs, ou tarifs convenus, sur les produits du pétrole dans l'Ouest canadien assurent-ils un gain appréciable aux chemins de fer?

M. GORDON: Oui. Avant d'adopter un taux convenu, nous avons dû démontrer à la Commission des transports qu'il s'agissait d'un taux compensatoire; c'est-à-dire que grâce à lui nous pourrions réaliser un profit. Nous ne pourrions adopter un taux convenu, un taux de base, qui ne nous rapporterait pas notre dollar et quelque chose en plus.

M. CARTER: Et voici ma deuxième question: les taux projetés seraient-ils accordés à toutes les compagnies, grandes et petites?

M. GORDON: Celles seulement avec lesquelles nous avons des taux convenus.

M. CARTER: Oh! oui, je comprends.

Le PRÉSIDENT: Concurrence du pneu:

M. CARTER: Juste une autre question, monsieur le président, si vous me le permettez.

M. GORDON: Je suppose que je devrais ajouter que bien que ces taux se limitent aux compagnies avec lesquelles nous avons conclu des ententes, il est loisible à toute autre compagnie de les demander à la Commission des transports aux conditions ordinaires. Je crois que c'est ce qu'il veut savoir.

M. CARTER: Ma troisième question est celle-ci: le ministre peut-il me dire si la Commission des transports a l'intention de recevoir les représentants des camionneurs?

L'hon. M. CHEVRIER: La réponse est non, et voici pourquoi: les camionneurs ont demandé que la Loi des transports soit modifiée de façon à les inclure parmi les voituriers. Après avoir étudié la question sérieusement, nous avons rejeté la demande, parce qu'en l'acceptant nous aurions empiété sur les droits des provinces; nous avons alors réglé la question recommandée par la Commission royale des transports.

M. FULTON: Puis-je poser une question au ministre à ce sujet? J'ai cru comprendre que vous aviez déjà pris une décision.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. FULTON: Cette décision s'applique-t-elle seulement au camionnage dans la province ou s'étend-elle...

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que vous ne m'avez pas compris, ou que je ne me suis pas exprimé clairement au sujet de la décision. J'ai dit que nous n'avions pas pris de décision au sujet des camions. Notre décision a porté sur la demande des camionneurs de la Saskatchewan d'être inclus dans la définition de "voiturier" dans la Loi des transports; et nous savons que si nous disions "oui" nous accepterions par le fait même de nous occuper du camionnage international et interprovincial.

M. KNIGHT: Sommes-nous en train de discuter la concurrence du pneu?

Le PRÉSIDENT: Nous en étions à "Aspect de la concurrence" et nous sommes passés inconsciemment à la "Concurrence du pneu"; comme ces deux sujets vont ensemble, vous pouvez poser votre question.

L'hon. M. CHEVRIER: La seule question sur laquelle nous ayons pris une décision est celle de l'inclusion des camionneurs dans la définition.

M. FULTON: Et vous n'avez pas décidé si le camionnage international ou interprovincial tomberait sous la juridiction de la Commission des transports?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous n'avons pas pris de décision définitive.

M. FULTON: Vous n'avez pas pris de décision définitive?

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Knight.

M. KNIGHT: Juste une autre question: N'avez-vous pas reçu des voituriers ou de l'*Automotive Association* une demande que vous devez étudier à cet égard?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, pas que je sache. La seule chose qu'ils ont demandée c'est que la Loi des transports doit modifier de façon à les inclure parmi les voituriers, afin qu'ils puissent faire des représentations à la Commission des transports.

M. FULTON: C'est-à-dire que l'unique demande venait de la Saskatchewan?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, elle venait d'un organisme national.

M. FULTON: C'est précisément la question que j'ai soulevée. Peut-être que je vous ai mal compris. D'après la réponse que vous avez déjà donnée, j'ai compris que la question de placer sous la juridiction de la Commission des transports le camionnage international et interprovincial, voilà ce qui n'avait pas été décidé.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous avez raison, peut-être que j'aurais dû ajouter cela. Un peu plus tard, ces deux organismes ont fait des représentations au gouvernement, je veux dire la *Canadian Automotive* par l'intermédiaire de ses représentants en Saskatchewan, qui ont demandé que la définition du terme "voiturier" soit modifiée de façon à les inclure. Et tout cela a trait aux taux convenus.

Le PRÉSIDENT: M. Knight.

M. KNIGHT: Monsieur le président, je croyais que cette question se rattacherait à l'alinéa 23.

Le PRÉSIDENT: Le Comité peut regarder les alinéas 17 à 30 comme un tout et en discuter comme bon lui semble.

M. KNIGHT: Alors, je puis dire que l'entente conclue dans l'Ouest, surtout en Saskatchewan, entre le réseau et l'*Imperial Oil* a causé un tas de soucis aux camionneurs. Un grand nombre de ces gens, dont la plupart sont des anciens combattants qui ont utilisé leurs crédits de réadaptation pour s'acheter un camion, se livrent au transport des marchandises sur une bien petite échelle; je m'inquiète donc de l'effet qu'aura cette entente sur le camionnage, si je puis m'exprimer ainsi, car je crois que ce sera aggraver un problème déjà terriblement difficile. Je fais mien le passage suivant de l'alinéa 24: "Sur ce point, l'action la plus prometteuse consiste à fournir des services supplémentaires sur route ou à substituer des services routiers à des embranchements ferroviaires là où, de façon permanente, les recettes du trafic sont inférieures aux frais directs. En général, la politique de la Direction est d'utiliser le transport sur route comme auxiliaire des services ferroviaires fondamentaux. Elle n'a pas du tout l'intention de s'embarquer à fond et sans distinction dans l'exploitation d'autobus et de camions." Tout d'abord, j'allais demander à M. Gordon jusqu'à quel point le réseau s'adonne au camionnage.

M. GORDON: Vous aimeriez avoir un aperçu des localités où nous faisons le transport au moyen de camions et d'autobus?

M. KNIGHT: Je pensais à l'étendue de ces opérations plutôt qu'aux localités.

M. GORDON: Je crois que je puis répondre à cela en disant que nous n'exploitons pas le camionnage sur une bien grande échelle. Si vous le désirez, je puis vous donner une idée des endroits où nous avons des camions et des autobus. Dans la région de l'Atlantique, nous avons la *Mackenzie Coach Line* qui relie St-Stephen, St-Jean, Halifax et Spring-Hill, en tout six autobus. Nous avons ensuite un autre service qui utilise 12 camions. Ensuite, dans le Centre, à la tête du lac, à Fort-William, nous avons quatre autobus, et dans diverses autres localités de l'Ontario, surtout dans le nord, nous desservons certains endroits où il n'y a pas d'autres moyens de transport. Nous y exploitons 5 camions, 2 semi-remorqués et 2 remorques pour le transport de moins d'une wagonnée de marchandises. Sur le parcours ferroviaire de Niagara, Ste-Catherine et Toronto, nous avons 68 autobus, et puis un petit service de camions et de remorques entre Belleville et Picton. Ensuite, à Oshawa et les environs, nous avons 29 autobus pour transporter les voyageurs et 20 camions pour transporter les chargements partiels de marchandises. En tout, nous exploitons le camionnage sur une distance de 1,126 milles; 779 milles pour les wagonnées incomplètes et 491 milles de messagerie, plus 310 chargements partiels et de messagerie combinés.

M. POULIOT: Et puis, monsieur Gordon, votre *Mackenzie Coach Line* donne un service international, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, nous nous rendons à St-Stephen et le *Maine Central Railway* continue le service à partir de là.

M. POULIOT: C'est-à-dire entre St-Stephen et Sydney?

M. GORDON: Entre Glace-Bay et St-Stephen, et ensuite jusqu'à Springhill.

M. POULIOT: Mais vous ne vous rendez pas à Boston?

M. GORDON: Non, pas nous. Nous nous arrêtons à la frontière, d'où le *Maine Central Railway* continue le transport. Nous limitons nos exploitations au territoire canadien.

M. POULIOT: N'exploitez-vous aucune ligne d'autobus dans la province de Québec?

M. GORDON: Non, je ne crois pas que nous en ayons dans le Québec—si, nous avons un service de camionnage pour le transport des marchandises qui arrivent par avion, entre Montréal et Dorval. C'est tout ce que nous avons.

M. POULIOT: Et en plus, monsieur Gordon, avez-vous des autobus qui font des parcours entre les provinces ou des parcours directs?

M. GORDON: Non, pas dans le moment, sauf la *Mackenzie Bus Line* qui parcourt trois provinces, c'est la seule qui traverse la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick.

M. KNIGHT: Permettez-moi une question générale à ce sujet. Serait-il juste de dire que l'industrie du camionnage fait du tort aux chemins de fer?

M. GORDON: Certainement.

M. KNIGHT: Et c'est là un problème qui augmentera probablement les difficultés du chemin de fer?

M. GORDON: C'est exact.

M. KNIGHT: J'ai quelques observations sur ce qui s'est passé en Angleterre à cet égard. Ici nous entendons dire que votre chemin de fer détruit le commerce d'un grand nombre de camionneurs, surtout sur les longs parcours. En Angleterre, c'est le contraire qui se produit; les camions, non seulement nuisent aux chemins de fer, mais ils se proposent d'aller plus loin. Je me demandais

si vous aimeriez nous dire quelques mots de la possibilité de coordonner ces deux services dans notre pays pour le plus grand bien du public, des camionneurs et des compagnies de chemins de fer. Lorsque vous voyagez en Angleterre, vous pouvez acheter un billet de chemin de fer et revenir par autobus si vous le voulez. J'aimerais bien savoir ce que vous pensez de cette idée.

M. GORDON: Cette question a été étudiée à fond par la Commission royale. C'est une question assez compliquée.

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'y a pas à sortir de là, la coopération est une chose bien désirable. Le transport routier n'est pas de la juridiction du gouvernement fédéral. La seule chose qui est de la juridiction du gouvernement fédéral, c'est le trafic interprovincial et international. En Angleterre, la situation est bien différente, tout relève d'un même gouvernement, tandis qu'au Canada, le transport tombe souvent sous la juridiction de plusieurs gouvernements.

M. KNIGHT: Je m'en rends compte. Je me demande s'il ne serait pas mieux que tout soit sous la juridiction du gouvernement fédéral. Ou bien, y aurait-il une autre solution au problème? Y a-t-il plusieurs façons de régler le problème?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons essayé de résoudre le problème en 1935. Je me suis laissé dire qu'en 1938, le ministre des Transports avait présenté un projet de loi tendant à placer sous le contrôle du gouvernement fédéral le trafic international et interprovincial et qu'il avait dû retirer ce bill par la suite. Les provinces ont soulevé des objections si sérieuses par la voix de leurs ministres de la Voirie et les camionneurs de même, que le ministre a décidé de retirer le bill. Maintenant, la Commission royale vient de recommander exactement ce qui avait alors été fait, c'est-à-dire la modification de la Loi des transports; et tant que nous n'aurons pas eu l'occasion d'étudier cette recommandation, il nous sera impossible de prendre une décision à ce sujet. Je crois que les camionneurs consentent à être placés sous la surveillance de la Commission des transports, ce qui pourrait constituer la base d'une entente entre les compagnies de chemins de fer et les camionneurs; il n'est donc pas question de les priver de leur commerce.

M. KNIGHT: J'en connais déjà un ou deux qui ont été forcés d'abandonner leurs affaires.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne vois pas pourquoi ils ont dû abandonner leur commerce, car rien n'a été fait pour nuire aux camionneurs. En fait, c'est la Commission des transports qui a été chargée d'étudier la cause lorsque les chemins de fer ont demandé que les taux convenus soient mis en vigueur et qu'un mémoire nous soit soumis à cet égard; nous avons alors fixé la date de l'audition de la cause à Regina. La Loi des transports mentionne clairement que toute partie qui se croit lésée, soit l'expéditeur soit le voiturier, peut protester contre l'approbation de la demande de taux convenu. Et la Loi des transports précise les effets que le taux convenu peut avoir sur les revenus des voituriers, et le reste. Et comme l'a dit M. Gordon, ce taux sera compensatoire. Comme j'ignore tout de la situation en Saskatchewan, je me garderai de faire des commentaires. Tout ce que je puis dire, c'est que nous ne sommes pas au courant des cas où les camionneurs ont dû abandonner leur commerce, puisque la cause n'a pas encore été entendue.

M. GORDON: Je voudrais résumer ainsi mes remarques: dans la partie qui se joue entre le rail et le pneu, les dés sont pipés au détriment des chemins de fer.

M. FULTON: Monsieur le président, je voudrais ajouter quelque chose à cette discussion. J'ai sous les yeux un numéro du *Motor Carrier*, revue publiée en Colombie-Britannique par la *Columbia Trailer Company Limited*. L'éditeur m'a fait parvenir ce numéro, parce que lors d'une entrevue je m'étais intéressé

au problème. Je l'ai reçu au cours de la dernière session, mais trop tard pour m'en servir au Comité de l'année dernière. Elle renferme un article de fond que je trouve très intéressant, écrit par un membre bien en vue de la *Canadian Automotive Transport Association* à l'adresse de l'Assemblée législative. Cette lettre fait l'éloge d'une déclaration faite par M. Jefferson, vice-président du trafic du Pacifique-Canadien, et des commentaires exprimés par M. Gordon sur les efforts tentés par l'Association en vue de mettre fin à l'animosité qui existe entre le transport routier et le transport ferroviaire. Puis il résume l'histoire de cette controverse et termine ainsi son article:

Dans la volée de briques lancées du nouveau bureau des relations publiques de la CATA, les bons rapports finirent vite par s'effriter. Les camionneurs usèrent de tous les moyens à leur disposition pour empêcher les chemins de fer d'envahir leur domaine. Ils empêchèrent les camionneurs du réseau de prendre part aux affaires de la CATA. Forts de l'appui de la CATA, ils s'opposèrent et s'opposent encore au contrôle par le gouvernement fédéral du trafic international et interprovincial préconisé par la Commission des transports.

Dans une telle atmosphère, l'harmonie qui semblait à un moment vouloir exister entre le rail et le pneu fut de bien courte durée. Sauf sur la côte du Pacifique où les autorités du transport ferroviaire et du transport routier discutent encore leurs problèmes communs dans un esprit de concurrence amicale et où les camionneurs du réseau sont invités à faire partie de l'*Automotive Transport Association of B.C.*, les deux retournèrent à leurs boutiques pour forger de nouvelles armes afin de piquer leurs rivaux.

Maintenant, pour mettre fin à ces monotones disputes qui durent depuis des années entre ces deux modes de transport, les chemins de fer transcontinentaux du Canada ont signifié leur bonne volonté à coopérer avec les transports routiers dans la solution des problèmes complexes du transport dans notre pays.

Les intérêts de la nation dépassent les intérêts égoïstes de n'importe quel système de transport. Si le transport des voyageurs et des marchandises peut être amélioré grâce à la coopération, il est du devoir de la *Canadian Automotive Transportation Association* d'accepter l'invitation que lui tendent les chemins de fer de les aider à "établir de saines méthodes d'affaires".

J'ai écrit à l'éditeur de cette revue pour lui dire que j'étais vivement intéressé à cette lettre et lui demander si je pouvais m'en servir pour faire connaître les vues de son association, ce à quoi il a gracieusement consenti. En vous faisant part de cette lettre, j'ai cru qu'elle pourrait aider aux représentants des deux modes de transport à découvrir dans les problèmes qui se présentent à eux des points communs qui se perdent dans la mêlée des intérêts en conflit.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois savoir que depuis que cette lettre a été écrite, — elle date de mai 1951, n'est-ce pas?

M. FULTON: De mai 1951, oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, de mai 1951. Je crois savoir que depuis que cette lettre a été écrite, la *Canadian Automotive Transport Association* a beaucoup changé d'attitude. Je n'ai pour appuyer ce que j'avance que ce que j'ai entendu dire, soit que l'*Automotive Association* ne verrait pas d'un trop mauvais œil le trafic interprovincial et international passer sous le contrôle du gouvernement fédéral.

M. FULTON: Je suis heureux d'entendre le ministre faire cette déclaration. J'ose aller plus loin, et féliciter les autorités des deux chemins de fer, en particulier M. Gordon, l'*Automotive Transport Association* et les divers

groupes intéressés, des efforts qu'ils ont faits pour faire naître la bonne entente. Cela dit, je reviens à la proposition voulant que le trafic inter-provincial et international des marchandises soit placé sous la direction de la Commission des transports. Je crois savoir que le ministre n'a pas encore reçu la réponse de la délégation de la Colombie-Britannique, c'est pourquoi je voulais savoir quelle position prendre en face de la décision que le ministre dit avoir prise récemment de ne pas accéder à la demande.

L'hon. M. CHEVRIER: Aucune décision n'a été prise sur cette question, pas sur le point que vous discutez en ce moment.

M. FULTON: Je pourrais revenir à la question, mais en le faisant, je pourrais bien m'embrouiller encore une fois.

L'hon. M. CHEVRIER: Cette question est à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Avant de laisser le sujet des embranchements, y aurait-il d'autres questions?

M. KNIGHT: Monsieur le président, je voudrais ajouter un dernier mot. Pour revenir à la déclaration de M. Gordon voulant que les dés soient pipés au détriment des chemins de fer, à ce sujet, j'espère bien qu'il ne s'agit pas des chemins de fer de l'État.

M. GORDON: Je suis heureux d'entendre cela. D'après les vues que vous avez exprimées, je vous aurais cru d'opinion contraire.

Le PRÉSIDENT: Cet alinéa est-il adopté?

M. KNIGHT: Juste un moment, je vous prie. Pour mettre les choses au point, je ne voudrais pas que les dés soient pipés non plus au détriment des camionneurs qui sont à leur propre compte. Voilà pourquoi j'ai dit que nous devons nous efforcer le plus tôt possible de coordonner ces deux moyens de transport.

Le PRÉSIDENT: L'alinéa est-il adopté?

M. FULTON: Le ministre est-il en mesure de nous dire si nous pouvons nous attendre à ce qu'il résulte de cette étude certaines mesures législatives?

L'hon. M. CHEVRIER: Si je devais parler encore une fois, je dirais que non.

M. JAMES: Je voudrais demander à M. Gordon, ou plutôt au ministre, s'il se passe quelque chose au sujet du transport routier?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est là la question que M. James a discutée avec moi antérieurement, je crois. Est-ce de la même question que vous parlez en ce moment, M. James?

M. JAMES: Oui, mais je veux être compris.

L'hon. M. CHEVRIER: J'avais oublié ce dont il s'agissait au juste, mais je me souviens avoir écrit à M. James à ce sujet. Je me ferais un plaisir d'y regarder à nouveau.

M. FOLLWELL: Je voudrais poser certaines questions à M. Gordon au sujet de la route trans-Canada et de la concurrence des camions à laquelle elle pourrait donner lieu. J'aimerais entendre les commentaires de M. Gordon sur la nature de la concurrence des autobus et des camions qui se prépare à cet égard.

M. GORDON: Monsieur le président, je préfère ne pas répondre à cette question.

M. FOLLWELL: Très bien, monsieur.

M. FRASER: Je voudrais vous poser une question sur l'aspect de la concurrence. Le pipeline pour le pétrole dont on projette la construction entre Toronto et Montréal ne fera pas tort aux chemins de fer, n'est-ce pas? Étant donné que la plus grande partie des expéditions ont déjà été faites par bateau. N'est-ce pas ce qui se passe dans le moment?

M. GORDON: C'est bien ce que je comprends, que le volume de votre trafic n'en sera que peu atteint.

M. FRASER: Cela ne vous atteindra pas pour la peine?

M. GORDON: Non.

M. FRASER: J'aimerais poser une autre question au sujet de l'alinéa 18, c'est-à-dire de la concurrence des lignes aériennes dans le transport des dépêches.

M. GORDON: Avez-vous dit le numéro 18?

M. FRASER: Oui, le numéro 18.

M. GORDON: A la page 18, oui.

M. FRASER: Page 18, alinéa 18.

M. POULIOT: Cet alinéa a trait au courrier aérien dont la concurrence a réduit vos recettes.

M. FRASER: Non, cela prend l'argent dans une poche et le met dans une autre,—ou plutôt, cela prend l'argent dans les deux poches. Quel effet a-t-il sur le National-Canadien en ce qui concerne le transport?

M. GORDON: Vous voulez parler de la concurrence des lignes aériennes?

M. FRASER: Oui.

M. GORDON: Cela a un effet très grave sur notre service des voyageurs.

M. FRASER: Je veux parler des dépêches, le transport du courrier étant l'un des facteurs les plus importants pour les lignes aériennes.

M. GORDON: Vraiment, je ne sais comment répondre à cette question. En fait, les Lignes aériennes Trans-Canada transportent le courrier que nous transporterions si elles ne s'en chargeaient pas.

M. McLURE: Monsieur le président, j'aimerais être éclairé sur un point: les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils acheté une concession de transport par autobus ou par camion dans l'Île du Prince-Édouard?

M. GORDON: Nous sommes présentement en pourparlers avec l'Île du Prince-Édouard en vue d'obtenir la permission d'exploiter des autobus et des camions, et la question a été déferée par le premier ministre de cette province à un comité spécial.

M. McLURE: Oui?

M. GORDON: Il y a longtemps que nous leur avons adressé une demande formelle, mais nous n'avons pas encore reçu de réponse.

M. McLURE: Il vaudrait mieux que vous ne citiez pas ses paroles au sujet du chemin de fer.

M. GORDON: Je n'hésiterais pas à citer ses paroles à ce sujet à n'importe quel moment.

M. McLURE: Les chemins de fer Nationaux du Canada exploitent-ils un service d'autobus et de camions dans l'Île du Prince-Édouard?

M. GORDON: Un service de camions.

M. McLURE: Seulement un service de camions?

M. GORDON: Oui, seulement un service de chargement partiel de wagon et de messagerie; mais notre demande vise à obtenir la permission d'exploiter un service de camions et d'autobus et de donner aux usagers un service combiné de chemin de fer, d'autobus et de camions; ce serait, d'après nous, un bien meilleur service pour les gens de l'Île du Prince-Édouard et ce service présenterait en même temps l'avantage de réduire nos frais. De plus, advenant de mauvaises conditions de température, par exemple à certains moments de l'hiver où ce service combiné se ferait avec difficulté, nous nous sommes engagés à rétablir le service ferroviaire. Nous avons fait preuve d'assez de patience et espérons

qu'on prendra une décision avant longtemps. Comme je l'ai dit, la question a été déferée à un comité spécial de la Législature, d'après ce que je peux comprendre—je ne me rappelle pas le terme technique employé pour désigner ce comité—ah! oui, la question a été déferée à un comité permanent qui en fera une étude générale, et nous nous attendons présenter un exposé de faits devant ce comité dès la première occasion.

M. FOLLWELL: Est-ce le seul endroit où vous projetez d'instituer un tel service conjoint?

M. GORDON: Non, nous sommes à considérer un assez grand nombre d'autres endroits en vue de déterminer si nous pouvons y établir ce service conjoint.

M. FULTON: Je voudrais poser une question au sujet de la comptabilité. Vous vous rappelez que la Commission royale s'est opposée—ou plutôt que la Commission royale a recommandé un système uniforme. Je voudrais savoir où en sont les choses en ce qui concerne l'inauguration d'un système uniforme de comptabilité.

L'hon. M. CHEVRIER: Je désire vous faire savoir, monsieur, que nous avons modifié la Loi des chemins de fer au cours de la dernière session, en vue de donner suite à cette recommandation, et la Commission des transports a été priée de donner suite à la recommandation de la Commission royale sur les transports. D'après les renseignements qui m'ont été fournis, on a pris les mesures nécessaires pour appliquer cette disposition de la Loi; à cette fin, on a engagé un comptable et augmenté le personnel.

M. FULTON: Vous voulez dire que la Commission des transports a fait cela?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. FULTON: A-t-on été jusqu'à demander à l'un ou à l'autre des deux chemins de fer d'apporter des changements à son système à la suite de la décision de la Commission?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas que les choses en soient encore rendues là.

M. GORDON: Nous avons été priés par la Commission des transports d'étudier le problème avec elle; les deux compagnies de chemins de fer l'ont discuté, mais le projet n'en est encore qu'au stade de la discussion.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions sur ce chapitre, nous passerons aux "Relations ouvrières".

M. FOLLWELL: En ce qui concerne l'exploitation du service de trains en commun, je suppose que les intéressés collaborent toujours, mais est-ce qu'il n'y aura pas de changement dans la situation?

M. GORDON: Je ne le crois pas. Je dirais même que les deux chemins de fer ont formé un comité conjoint chargé d'étudier avec soin ce problème, et j'ai bon espoir que nous pourrions amplifier encore davantage l'exploitation du système de la mise en commun des trains.

M. FOLLWELL: Une dernière question: l'ensemble des employés ne paraît pas désirer l'élimination du National-Canadien sur aucune de ces lignes.

M. GORDON: C'est l'attitude prise par les deux chemins de fer. Il s'agit surtout d'une question de prestige, et les employés de chaque compagnie tiennent énormément à faire reconnaître tel ou tel train comme le leur. Mais j'ai suffisamment étudié la question pour conclure qu'il est possible de réaliser des économies avec certains de ces services en commun et que nous ne saurions dès lors sacrifier l'économie à des considérations de prestige. La difficulté vient toujours du fait que certains employés estiment qu'ils ne doivent pas se laisser contaminer par l'autre chemin de fer.

M. FOLLWELL: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions, approuvez-vous ce paragraphe?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Abordons maintenant les relations ouvrières.

M. KNIGHT: Monsieur le président, j'aurais un mot à dire sur les relations ouvrières et l'effet du plan de pension sur les employés. J'ai souvent mentionné à la Chambre le cas des employés retraités avec une pension de \$25 par mois. Je note avec une vive satisfaction la teneur de l'alinéa 40, à savoir: "Le plan de pension du National-Canadien a été révisé et amélioré à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1952". Je ne puis vous cacher ma satisfaction. Mais cette disposition ne vise que les employés actuels et je plains fort les employés retraités qui reçoivent une pension de \$25 par mois et rien de plus étant donné le coût élevé de la vie. C'est pourquoi j'aimerais apprendre de M. Gordon comment il entend partager les responsabilités pour cet état de choses. Il a surgi des difficultés à la Chambre entre le gouvernement et les chemins de fer Nationaux du Canada en raison de cette situation et l'on nous a donné à entendre que si le gouvernement consentait à donner ce qu'on a appelé carte blanche au National-Canadien, il verrait à améliorer le sort de ces retraités. Il n'y en a qu'un petit nombre, et ce sont des vieillards. J'estime qu'on devrait faire quelque chose pour ces gens et, au risque de recourir à un langage un peu fort, je dirai que c'est une disgrâce nationale de tolérer qu'on paie, pour toute allocation de subsistance, un montant de \$25 par mois à un pensionné d'un chemin de fer au Canada. M. Gordon aurait-il l'obligeance de me dire qui est responsable de cette anomalie? Munis des précisions voulues, nous pourrions alors faire des représentations soit au gouvernement soit à la compagnie de chemin de fer.

L'hon. M. CHEVRIER: Peut-être devrais-je donner quelques explications à ce sujet. Je ne crois pas qu'il soit difficile de déterminer à qui doit être imputée la responsabilité ni qu'il y ait partage de ladite responsabilité. J'ai tenté d'expliquer clairement la chose l'autre jour à la Chambre lorsque j'ai déclaré que les Chemins de fer Nationaux du Canada avaient fait des représentations au gouvernement, à la suite d'une discussion avec les employés, au sujet du plan révisé de pension, et qu'après mûre considération, le gouvernement n'a pas changé d'avis. En ce qui concerne tout particulièrement ce que je pense que M. Knight espère du gouvernement, je crois que l'ordre devrait être donné aux Chemins de fer Nationaux d'augmenter la pension de base. Jusqu'ici, cependant, il nous a été impossible de le faire.

M. KNIGHT: Mais, est-ce que nous parlons de la même chose? Vous avez mentionné une augmentation de la pension de base, mais ce qui m'intéresse surtout, ou du moins ce dont je veux parler présentement, c'est le cas de ces employés retraités qui doivent subsister avec une pension de \$25 par mois. Ne pouvons-nous pas traiter les deux cas séparément?

L'hon. M. CHEVRIER: Très bien, faisons cette distinction, mais la situation de ces gens est bien meilleure que l'année dernière à la même époque.

M. KNIGHT: Je veux bien vous croire, mais en quoi est-elle meilleure?

L'hon. M. CHEVRIER: Parce que, désormais, ils pourront toucher la pension de vieillesse de \$40 s'ils ont atteint 70 ans.

H. KNIGHT: Êtes-vous d'avis que cela devrait entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de leurs années de service dans cette compagnie de chemin de fer?

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'envisage pas la question sous cet angle. En fait, la situation est celle-ci: les employés des Chemins de fer Nationaux du Canada qui reçoivent une pension de base de \$25 ont droit à une autre pension de vieillesse de \$40 par mois s'ils ont atteint ou dépassent l'âge de 70 ans.

M. KNIGHT: Je crois...

L'hon. M. CHEVRIER: Laissez-moi poursuivre. S'ils sont âgés de 65 à 70 ans, ils peuvent faire établir leur admissibilité à la pension additionnelle de \$40 par mois.

M. KNIGHT: C'est là, je crois, un cas spécial. Nous ne cherchons pas à établir une comparaison entre cette pension de base et d'autres de même nature. Je n'entends pas traiter de ce point maintenant. Pour le moment, je cherche à régler ce cas spécial. Je ne crois pas que le fait qu'un gouvernement quelconque a décidé d'offrir une pension de \$40, \$50 ou \$60 par mois à ces personnes, ait rien à voir avec la question qui nous occupe, ni qu'on doive recourir à une épreuve de moyens de subsistance dans le cas de quiconque reçoit cette pension mensuelle de \$25, lors même que le gouvernement désirerait verser \$100 par mois à ces retraités le jour où ils atteindront 70 ans. Cela, à mon sens, n'a rien à voir avec le service que ces personnes ont accompli à l'emploi du National-Canadien. Elles ont contribué à faire du réseau ce qu'il est maintenant, elles en ont assuré l'exploitation et le développement et aujourd'hui tout ce que leur paie la compagnie est une misérable pitance de \$25 par mois.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne partage pas du tout cette manière de voir, monsieur Knight, car, en vertu du plan révisé de pension, ils sont admissibles à contribuer à la caisse de la pension comme n'importe quel autre groupe, c'est-à-dire qu'ils peuvent augmenter leur pension s'ils le désirent, et, du reste, ils pouvaient le faire avant la révision du plan.

M. FULTON: Mais ne s'agit-il pas d'un cas où ils ont contribué, sous le régime du plan révisé, 5 p. 100 ou plus pendant la durée de leur emploi, c'est-à-dire 5 p. 100 de leur traitement?

L'hon. M. CHEVRIER: Je demanderais à M. Gordon de vous exposer les détails du plan de pension. Il en connaît mieux que moi les modalités. Cependant, avant d'en finir avec cette question, je tiens à dire que je l'ai expliquée très clairement à la Chambre l'autre jour, ou du moins je crois l'avoir fait; mais je suis sûr que tous les partis ont participé à la discussion. Mais tant que le gouvernement ne sera pas en mesure de régler le cas des autres groupes comme ceux que j'ai mentionnés,—les fonctionnaires civils retraités, les pilotes retraités et les autres,—jusqu'ici il lui a été impossible de régler le cas de ce groupe en particulier.

M. KNIGHT: Avant que M. Gordon réponde, ou nous donne des explications, je voudrais savoir s'il y a quelqu'un qui soit en mesure de m'indiquer le nombre des personnes dont j'ai parlé. Combien y a-t-il de ces pensionnés qui reçoivent présentement une allocation mensuelle de \$25? J'aimerais en connaître le nombre. J'aimerais savoir combien il en coûterait au pays pour relever cette pension de façon à la rendre conforme à l'augmentation actuelle du coût de la vie, en relevant le taux auquel ladite pension a été accordée.

L'hon. M. CHEVRIER: Relever cette pension, vous voulez dire la porter à \$40 par mois?

M. KNIGHT: Je n'ai pas mentionné de chiffre. J'ai dit: combien en coûterait-il au pays pour relever la pension de façon à la rendre conforme à la majoration du coût de la vie, en la basant sur l'indice du coût de la vie; en ce qui concerne ce groupe de pensionnés, j'estime que ce serait faire preuve de la justice la plus élémentaire. Si leur pension était plus élevée et si elle permettait à ces personnes de vivre, je ne dirais rien, mais tout le monde sait que la pension qu'elles reçoivent est beaucoup trop faible pour leur permettre de faire face au coût de la vie. Ces gens s'en remettent à la charité de leurs parents et de leurs amis. Voilà le problème que je voulais vous soumettre. Je voudrais bien connaître ces chiffres et, s'il est possible de les établir, j'aimerais tout d'abord qu'on me dise le nombre de ces pensionnés et, deuxièmement, qu'on me fasse savoir combien il en coûterait aux Chemins de fer Nationaux du Canada pour

relever cette pension pour la rendre comparable au coût de la vie d'aujourd'hui par rapport à l'époque où ces pensions leur ont été accordées. La connaissance de ces chiffres éclaircirait la situation et lorsque nous en discuterons à la Chambre, nous pourrions parler en connaissance de cause.

M. GORDON: Je désirerais faire un exposé général de la situation. Il y a eu beaucoup de malentendus à ce sujet et le moment me paraît bien choisi pour tenter de faire un peu de lumière sur la question qui nous agite.

M. KNIGHT: Très bien.

M. GORDON: Je ne suis pas aussi renseigné que mon prédécesseur sur cette question. Lorsque je suis arrivé au chemin de fer, il y avait eu discussion entre la direction et le ministre au sujet de la situation qui était faite à ces retraités recevant une pension de base. Ces discussions visaient à déterminer s'il était possible d'améliorer leur sort. Les choses marchaient avec beaucoup de lenteur, et peu après mon entrée en fonctions, nous sommes tombés d'accord sur une formule que nous avons cru pouvoir recommander. Au beau milieu de nos délibérations, alors que nous étions en pourparlers avec les unions ouvrières, on annonça l'institution de la pension de vieillesse. Nous n'en avions pas entendu parler avant nos discussions, et quand nous avons compris que le plan de la pension de vieillesse devait entrer en vigueur, nous avons reconnu que ces retraités recevant une pension de base auraient ainsi toucher un revenu mensuel minimum de \$60, et même \$65 dans certains cas. Dès lors les représentants des unions ouvrières et nous-mêmes en sommes venus à la conclusion que nos discussions n'avaient plus aucune raison d'être. Car, voyez-vous, tout d'abord, les pensions dites de base ont été fixées et mises en vigueur en 1935. Vous devez remarquer également que la mesure en vertu de laquelle le plan de pension est entré en vigueur à cette époque comportait le droit de contribuer un certain montant en vue d'augmenter la pension, et cette disposition faisait partie du plan de pension. Mais les personnes dont vous parlez n'ont pas décidé de profiter de cette occasion et c'est pourquoi à la fin de leur service elles ont touché cette faible pension de base. Cette pension est maintenant augmentée de l'apport de la pension de vieillesse et le montant qu'elles reçoivent maintenant peut aller jusqu'à \$65 par mois. Et maintenant, quant à la question de savoir si le National-Canadien devrait augmenter ladite pension de base, je dois dire que cela n'aurait pas de sens, car cela signifierait simplement que le montant additionnel serait payé par le National-Canadien au lieu d'être à la charge des provinces. La plupart de ces personnes seraient admissibles à compter de l'âge de 65 ans. Je dois dire, à ce sujet, que les représentants des unions ouvrières ont été d'accord avec nous sur ce point et, à ce propos, j'aimerais vous lire un passage d'une lettre.

M. KNIGHT: Pourriez-vous m'indiquer la date de cette lettre?

M. GORDON: Cette lettre est datée du 22 mars 1952; l'auteur commente le plan révisé de pension et nous félicite d'avoir institué le nouveau plan de pension qui avait été annoncé.

M. KNIGHT: Cette lettre n'est-elle pas de M. Hutchinson?

M. GORDON: Précisément.

M. KNIGHT: Nous en avons une autre de M. Hutchinson.

M. GORDON: Dans sa lettre du 31 mars, il s'exprime en ces termes:

"Les expressions d'opinions ont toutes paru favoriser les améliorations qui ont été apportées.

Certains de ceux qui avaient négligé de contribuer pour augmenter leur pension ont exprimé leur déception de ce que leur sort ne se trouvait pas amélioré, mais l'assemblée n'a pas paru convaincue que leur cas méritait de retenir l'attention, étant donné qu'ils n'avaient rien fait pour améliorer leur situation."

Comme vous le voyez, c'est là l'attitude des hommes eux-mêmes réunis en assemblée pour discuter ce point particulier. Et en ce qui concerne la direction des Chemins de fer Nationaux du Canada, nous estimons que, logiquement, nous ne sommes pas tenus de recommander un relèvement de ces pensions de base en raison du changement survenu dans la situation de ces gens du fait de la pension de vieillesse. Car—et j'insiste sur ce point—étant donné l'épreuve des moyens de subsistance, si nous devons augmenter cette pension, cela signifierait simplement que le National-Canadien serait appelé à payer à la place des provinces.

M. KNIGHT: Je suis toujours dans la confusion au sujet de cette question de la pension actuelle—qu'un homme ait 70 ans ou 65 ans—et je ne comprends pas quels rapports il peut y avoir entre elle et les services rendus au chemin de fer par le pensionné. J'ai déjà fait de l'enseignement et nous avons le système de la pension. Si j'y comprends quelque chose, cette pension est, ou devrait être, purement et simplement une pension de service. Elle est accordée en raison des services rendus et ne devrait, sous aucun prétexte, être subordonnée à l'octroi, par le gouvernement, d'une pension de \$40 que l'intéressé reçoit de droit.

M. GORDON: En toute franchise, je dois dire que cette proposition est erronée, car cette pension de base du National-Canadien dont vous parlez a été l'occasion qui a permis à tous les employés d'assurer leur sécurité pendant le vieil âge. Nous avons commencé à mettre le plan de pension à exécution en disant à quiconque était admissible qu'il recevrait automatiquement une pension de base de \$25 par mois; nous avons en même temps donné aux employés l'occasion de contribuer jusqu'à concurrence de 5 p. 100 de leur salaire, auquel cas la compagnie contribuerait un montant égal. Mais la compagnie ne s'engageait à contribuer que si l'employé consentait à le faire lui-même; cependant, même si les employés ne consentaient pas à contribuer le supplément de prime, ils étaient assurés de recevoir la pension de base. Il y en eut un grand nombre qui contribuèrent le supplément et il y en eut aussi beaucoup qui s'y refusèrent. Or, le but de ce plan de pension était d'encourager les employés à pourvoir pour leurs vieux jours, une fois venu le moment de prendre leur retraite à 65 ans. Alors, la contribution versée par l'employé, à laquelle s'était ajoutée une contribution égale de la part de la compagnie, constituaient une partie de la caisse de pension affectée au paiement des rentes viagères au moment de la mise à la retraite. Par conséquent, ce plan de pension fournissait à ces employés l'occasion de contribuer un montant minime pendant leurs années de service en vue d'augmenter leur pension de retraite.

M. KNIGHT: On peut donc dire qu'ils paient maintenant très cher pour cette omission.

M. MACDONNELL: A propos, monsieur Gordon, quand cette caisse a-t-elle été instituée?

M. GORDON: En 1935. Je désire vous faire remarquer que cette pension de base gratuite est un privilège. A mon avis, la pension de base des Chemins de fer Nationaux du Canada est beaucoup plus avantageuse qu'un grand nombre de systèmes en vogue dans les industries, et je suis bien renseigné au sujet des caisses de pension dans l'industrie. On ne donne pas de pension gratuitement. En fait, les caisses de pension les plus modernes que je connaisse—et j'en connais un grand nombre—sont contributives. L'idée fondamentale du plan est d'encourager les employés à s'aider eux-mêmes. Tel est le but de notre plan; il n'est pas une œuvre de charité.

M. KNIGHT: Je crois qu'il serait juste de dire à propos de la lettre... je sais qu'on a cité une lettre il y a quelques années, ou, du moins, qu'on a insisté sur cette lettre qui, je crois, venait d'un nommé Hutchinson. Je sais quel poste il occupait alors et je crois que la situation a bien changé depuis.

M. GORDON: Non, je ne le crois pas. J'ai sa lettre en ma possession.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Knight, n'oubliez-vous pas les milliers d'employés qui bénéficient de ce plan pour s'aider eux-mêmes? Que faites-vous de ces gens? Tenez-vous compte de ces employés qui ont pris la peine de pourvoir à la sécurité de leur vieillesse?

M. GORDON: C'est le texte d'une résolution officielle envoyée à M. Cooper. Elle a été soumise par un groupe d'hommes désignés par leurs associations ouvrières pour discuter cette disposition de la caisse de pension. Ce groupe est la *General Chairmen's Association*, qui représente toutes les catégories d'ouvriers à l'emploi du National-Canadien. Le texte de cette résolution officielle a été extrait d'une lettre adressée à M. Cooper qui était le président de ce comité. Elle est datée de Winnipeg le 22 mars 1952 et en voici le teneur:

#### GENERAL CHAIRMEN'S ASSOCIATION

Winnipeg, Manitoba,  
22 mars 1952.

M. T. H. Cooper,  
Président,  
Comité de la caisse de pension,  
Chemins de fer Nationaux du Canada,  
Montréal, P.Q.

Cher monsieur Cooper,

Lors d'une assemblée de notre association tenue à Montréal le jeudi 13 mars, la proposition suivante a été soumise, après que les membres avaient eu l'occasion d'examiner et de discuter les règlements du plan révisé de pension mis en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1952:

Proposé par Griffith, appuyé par Bowlby:

Qu'il soit mentionné dans le compte rendu que nous apprécions la décision prise par le National-Canadien et les hauts fonctionnaires directement intéressés, de reviser les règlements régissant nos pensions.

Que nous nous déclarons satisfaits de voir les améliorations sensibles, apportées, en particulier les heureux surcroîts d'avantages: prestations aux survivants, prestations plus généreuses à ceux que la maladie rend inaptes, etc.

Que nous marquons en particulier notre approbation de la demande de règles améliorées relatives aux pensions des contribuants qui ont déjà pris leur retraite.

Que nous proposons d'envoyer une copie de la présente motion à M. T. H. Cooper, président du comité de la caisse des pensions des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Mise aux voix, cette motion a été adoptée à l'unanimité et j'ai le plaisir ici de vous la présenter, selon les instructions.

Cordialement à vous,

(signé) *Le président,*

A. A. HUTCHINSON.

M. KNIGHT: Il va de soi que je me suis déclaré satisfait du plan de pension amélioré prévu par le nouveau régime, mais j'intercède seulement en faveur de ce seul groupe d'hommes. Je possède une lettre qu'il n'est peut-être pas juste de citer, mais qui a un rapport marqué avec ce sujet. J'ignore son con-

tenu, mais je vous en donnerai lecture. Envoyée par M. A. A. Hutchinson et portant la date du 31 mars 1952, elle vient de m'être remise, comme je l'ai dit, et j'ignore son contenu, mais j'en donnerai lecture, si vous y consentez.

Le PRÉSIDENT: Qui l'a écrite?

M. KNIGHT: M. A. A. Hutchinson, président de la *General Chairmen's Association* de réseau National-Canadien. Elle porte la date du 31 mars 1952 et se lit ainsi:

GENERAL CHAIRMEN'S ASSOCIATION

Le 31 mars 1952.

M. Stanley H. Knowles, député,  
Chambre des communes,  
Ottawa (Ontario).

Cher monsieur Knowles:—Notre *General Chairmen's Association* a tenu, le 13 mars, à Montréal, une réunion au cours de laquelle j'ai expliqué aux membres que vous aviez appuyé nos demandes de révision de pensions, en faisant en sorte que le gouvernement et le chemin de fer continuent à s'y intéresser. L'Association m'a ensuite prié, par motion, de vous remercier par écrit de l'aide précieuse que vous nous avez donnée.

Les nouvelles règles paraissent donner toute satisfaction, dans leur portée, et les membres leur ont fait un excellent accueil.

Comme vous le savez, elles ne prévoient aucun surcroît de pension au bénéfice de l'employé qui n'a pas versé de contribution, comme de celui qui n'en versera pas et prendra sa retraite en bonne santé.

Mais elles viennent en aide à l'employé obligé de prendre sa retraite à la suite de son incapacité de travail.

En tout état de cause, nous vous sommes sincèrement reconnaissants de votre attitude et de votre aide. Nous espérons qu'il nous sera permis de faire de nouveau appel à vos services, advenant que le besoin s'en présente.

Veillez agréer les salutations et les remerciements empressés de celui qui se dit

cordialement vôtre,

Le président,  
(signé) A. A. HUTCHINSON.

Il ressort donc que le réseau pouvait ajouter au montant versé. Comme je l'ai dit, je défends les intérêts de ceux qui touchent la mensualité en question de \$25. Je souligne qu'au dire du président les nouvelles règles, tout en paraissant fort satisfaisantes, ne prévoient aucun surcroît au bénéfice de l'employé qui n'a pas versé de contribution: C'est pour lui que j'intercède ici.

M. GORDON: Je vous ferai observer que le président a déclaré, dans une lettre qu'il m'adressait le même jour, que les membres présents à la réunion étaient mal disposés à l'égard de l'employé en question.

M. KNIGHT: Je n'ai pas mis en doute les dispositions d'esprit de ces hommes.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet des relations ouvrières?

M. FULTON: Je voudrais dissiper un malentendu possible à mon sens. La discussion m'a induit à croire que même l'employé déjà retraité peut bénéficier du plan mentionné par vous en augmentant le montant de ses versements à la caisse et en obtenant ainsi une plus forte pension, privilège refusé à ceux qui, pendant la durée de leurs services, ont versé un montant inférieur à 5 p. 100 de leur rémunération.

M. GORDON: Je répondrai que, d'abord, le fait de rendre la mensualité rétroactive au bénéfice des pensionnés actuels constitue une mesure tout à fait extraordinaire de notre part. Il nous a été très difficile, à vrai dire, de prendre une décision au sujet de ce qui constituerait une recommandation légitime. En faveur des pensionnés actuels, nous avons dit que leurs contributions déjà versées leur donneraient droit à des prestations équivalentes à celles qu'ils toucheraient s'ils avaient participé au plan de pension révisé. En d'autres mots, s'ils avaient versé le plein montant de 5 p. 100, ils toucheraient le total de la pension qu'ils auraient touché s'ils avaient continué d'être employés, en vertu de la partie 2 du nouveau plan de pension. Cependant, s'ils avaient versé, disons un montant de 3 p. 100, ils recevraient une somme équivalente aux trois cinquièmes de celle qu'ils auraient touchée comme pension, dans l'autre cas. Cela leur donnerait la même valeur en argent que celle de la somme versée par eux au cours de leur période de service auprès du chemin de fer.

M. FULTON: Ainsi, le montant de leurs prestations est égal à la somme versée par eux à la caisse des pensions.

M. GORDON: Ils ont le droit d'opter entre les prestations qu'ils veulent, prévues au plan révisé, ce qui les avantagerait dans certains cas, mais les désavantagerait dans d'autres.

M. MUTCH: Le pensionné retraité qui désire le faire, pourrait-il faire des versements à même l'argent payé par lui au cours de ses années d'emploi, pour augmenter le montant de sa pension et, par là, celui de sa pension actuelle?

M. GORDON: Non, les choses ne se passent pas ainsi.

M. MUTCH: C'est donc dire qu'il doit verser une contribution en espèces.

M. GORDON: Non, nous lui disons simplement qu'il est libre d'utiliser le capital de la pension qui lui revient, s'il le veut et s'il opte de se procurer une pension prévue en vertu de la 2<sup>e</sup> partie du plan. Libre à lui de le faire et de prendre sa retraite en vertu du plan révisé. Quelques-uns des pensionnés actuels qui ont versé à la caisse le plein montant de 5 p. 100 en profiteront sensiblement.

M. KNIGHT: Monsieur le président, j'ai encore une question à poser à M. Gordon: je crois vous avoir demandé, monsieur Gordon, si vous pouviez me donner le détail des employés assujétis au plan?

M. GORDON: Voici ce détail, que j'ai sous la main. En tout, 52 pensionnés touchent une mensualité inférieure à \$25 et 3,384 une mensualité de \$25.

M. KNIGHT: Fort bien. Savez-vous quel est leur âge moyen?

M. GORDON: Oui, nous avons leur répartition par groupes d'âges. Vous savez que plusieurs d'entre eux ont plus de 80 ans.

Le PRÉSIDENT: J'estime que toute autre question de ce genre ayant trait à la répartition devrait être présentée par écrit au président. Les réponses figureront au compte rendu des délibérations de ce jour.

Le paragraphe intitulé "relations ouvrières" est-il adopté?  
Adopté.

M. FOLLWELL: Je n'ai qu'une seule question, très courte, à laquelle M. Gordon pourrait répondre par oui ou par non. Il s'agit simplement de l'information et peut-être de la publicité. Je crois savoir, monsieur Gordon, que vous êtes en train d'envoyer aux points divisionnaires un groupe de hauts fonctionnaires entraînés, chargés d'expliquer aux employés le fonctionnement du nouveau plan de pension.

M. GORDON: Nous avons créé des comités régionaux, dans le but précis d'aider tel ou tel employé à évaluer clairement ce qui sert le mieux ses propres intérêts.

## REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Nous avons achevé l'étude du rapport du National-Canadien, sous deux réserves. M. Fulton ayant demandé à s'absenter ce matin, j'ai dit au Comité qu'à mon avis il devrait avoir l'occasion de poser des questions au sujet des alinéas 14 (matériel de signalisation): 17 (service de communications) et 27 (terminus). Vu les observations de M. Gillis, j'estime juste d'accorder, disons, dix minutes par question, au plus. Quand M. Fulton arrivera et quand le Comité le jugera bon, nous interromprons le cours de la discussion.

Ensuite, M. Macdonnell a lui aussi demandé de s'absenter à cause du travail d'un autre comité auquel il a pris part. Voulez-vous poser vos questions maintenant, monsieur Macdonnell, ou rentrent-elles dans les postes du budget?

M. MACDONNELL: La plupart d'entre elles surgiront, je crois, à propos du budget.

M. McLURE: Avez-vous adopté l'alinéa 38?

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur McLure.

M. MACDONNELL: J'ai posé hier une question à propos d'un point saillant, celui des coefficients d'exploitation.

M. GORDON: J'ai ce renseignement, monsieur le président, et je déposerais volontiers les chiffres sur le bureau. Voici trois chiffres importants relatifs à ces coefficients: National-Canadien 92·85 p. 100, Pacifique-Canadien 88·93 p. 100 et chemins de fer de première catégorie des États-Unis 77·39 p. 100.

Puis voici quelques chiffres permettant de comparer ces coefficients avec ceux d'autres chemins de fer des États-Unis:

	1951	1950
National-Canadien .....	92·85%	89·20%
Pacifique-Canadien .....	88·93	85·51
Chemins de fer de la catégorie des États-Unis .	77·39	74·52
New York Central .....	85·34	83·30
Baltimore & Ohio .....	81·18	80·63
Pennsylvania Railroad .....	85·50	84·35
Santa Fe .....	74·71	67·12
Southern Pacific .....	77·10	73·10
Union Pacific .....	74·32	70·28

M. MACDONNELL: Puis-je poser encore une seule question? Votre coefficient a monté en gros de 3 p. 100 au cours de la dernière année. Quel a été l'effet produit sur les autres chemins de fer? Sur le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: J'ai montré, par ces chiffres, que le coefficient du Pacifique-Canadien a augmenté de 3·42 p. 100 et celui du National-Canadien, de 3·65 p. 100, ce qui est à peu près le même taux.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout?

M. MACDONNELL: Je crois que c'est suffisant.

M. McLURE: Je croyais que vous n'aviez pas adopté l'alinéa des relations ouvrières?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. McLURE: Il y avait une question relative à l'alinéa 39. Des conventions ont été conclues avec le syndicat des cheminots en mai 1951. Voici le sujet qui soulève une question de ma part. En ce qui concerne une menace de grève ou une grève qui vient d'éclater parmi les employés du chemin de fer, a-t-on conclu une convention empêchant que le personnel de nos bacs transbordeurs puissent se mettre en grève comme il l'a fait et paralyser

complètement les communications avec le continent? Je pensais que la situation allait être corrigée désormais. Je voudrais que vous m'exposiez la chose aujourd'hui.

M. GORDON: La convention mentionnée dans le rapport s'applique à nos lignes aux États-Unis. Vous parlez de celle conclue avec les cheminots non affectés à l'exploitation, qui n'expire pas avant septembre 1952. Elle ne peut être renouvelée que sur le préavis de 60 jours indiqué hier à M. Fulton, préalable à l'expiration, et elle n'a pas été renouvelée.

M. McLURE: Mais supposez qu'une grève éclate de nouveau dans l'entre-temps, serions-nous dans la même situation qu'auparavant, en ce qui touche la bac transbordeur?

L'hon. M. CHEVRIER: La question que vous soulevez, monsieur McLure, et que vous avez soulevée au cours de la grève, est la suivante: les employés du bac transbordeur sont aussi des employés du chemin de fer et le seul moyen de corriger la situation, comme vous le demandez, c'est d'obliger ces hommes à se soustraire à la convention collective, j'ignore comment, mais c'est là certainement une question relevant des négociations collectives.

M. McLURE: Il doit y avoir assurément un moyen d'y parvenir?

L'hon. M. CHEVRIER: Je le suppose, mais je pense que les syndicats s'opposeraient à ce que ces hommes soient isolés du reste des cheminots. Il est certain qu'ils s'y sont opposés: quand le premier ministre de la province et d'autres personnes ont fait à ce moment-là des représentations par l'intermédiaire de nos bureaux à M. Hall, ce dernier a refusé, sauf dans un seul cas, où il s'agissait de fret périssable et où il a permis au bac de transborder ce fret.

M. McLURE: La grève a éclaté, puis les hommes ont repris le travail. S'ils ont pu le faire avant que la grève soit réglée, pourquoi leur permet-on de se mettre en grève?

L'hon. M. CHEVRIER: Leur convention collective leur confère certains droits et il est certain que le gouvernement a fait tout son possible pour régler la grève sans toucher à ces droits.

M. McLURE: Le bac en question n'appartient pas au National-Canadien, mais à l'État.

L'hon. M. CHEVRIER: Le simple fait de soulever cette question suffira peut-être pour que la direction du chemin de fer en prenne note et quand la révision de la convention viendra sur le tapis, il est certain qu'on pourra débattre la question, bien que j'ignore si l'on pourra exaucer votre désir.

M. McLURE: Je crois que si nous avons l'occasion de la débattre à ce moment-là, mon désir serait exaucé.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, en votre absence, j'ai proposé de réserver les trois alinéas qui vous intéressaient, mais le Comité a préféré les adopter, sous la réserve, proposée par moi, selon laquelle je remettrais sur le tapis l'alinéa 14 (matériel de signalisation et de voies), l'alinéa 17 (service des communications) et l'alinéa 27 (terminus), à la condition qu'il vous serait accordé dix minutes pour poser les questions que vous voudriez.

M. FULTON: Merci, monsieur le président, j'en suis très heureux.

Monsieur Gordon, on vous a posé ce matin, sauf erreur, quelques questions au sujet de l'alinéa 14. Pour commencer, si mes questions ne sont qu'une répétition ou si votre réponse ne fait que répéter des renseignements déjà fournis par vous, faites-le moi savoir et je trouverai ces renseignements dans le compte rendu.

Votre rapport mentionne que, l'année dernière, le National-Canadien a installé le block-system sur un parcours de 43 milles de la voie allant de Jasper (Alb.) à Port-Mann (C.-B.), ce qui porte à 159 milles la longueur des voies à signaux automatiques dans cette région à la fin de l'année.

Je me rends compte de la difficulté de cette installation, mais estimez-vous que ces résultats sont vraiment satisfaisants, en face de la recommandation instante insérée par la Commission des transports dans son rapport de l'enquête faite au sujet d'un accident survenu là-bas il y a un an et demi?

M. GORDON: J'estime qu'à tout prendre le programme dont nous avons entrepris l'exécution constitue à peu près le maximum de ce que nous pouvons entreprendre, compte tenu de l'insuffisance du matériel et, surtout, du manque d'ouvriers qualifiés à installer ces signaux. Ces travaux présentent de grandes difficultés d'ordre technique et nous les exécutons aussi hâtivement que possible, compte tenu de ces entraves.

M. FULTON: D'où proviennent surtout ces entraves?

M. GORDON: Du manque d'ouvriers qualifiés.

M. FULTON: Pas du manque de matériel?

M. GORDON: Nous n'avons pas le matériel suffisant, mais c'est surtout en matière d'ouvriers qualifiés que nous sommes désavantagés.

M. FULTON: Mon intention n'est pas de commencer une discussion qui susciterait de la jalousie entre régions, mais il me paraît au premier abord que la configuration de la zone fait du moins légitimement naître l'idée selon laquelle vous devriez borner les travaux à cette voie, serait-ce à l'exclusion d'autres voies qui ne traversent pas de zone montagneuse. Devant la recommandation de la Commission, je propose que "le National-Canadien prenne les mesures requises pour installer des signaux de block-system en zone montagneuse et dans d'autres divisions du réseau exposées à des dangers, aussi rapidement que possible."

Pouvez-vous faire en sorte qu'un taux de priorité plus élevé soit attribué à cette zone?

M. GORDON: J'estime qu'elle jouit déjà du plus haut taux de priorité. En êtes-vous d'accord, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Oui, monsieur.

M. GORDON: Nous avons attribué à ces travaux le plus haut taux de priorité. Sans doute, la distance réelle paraît courte, mais elle est assez longue si l'on tient compte de la nature de l'installation, que nous nous hâtons de poser aussi vite que possible. Il est certain qu'elle vient maintenant au premier rang de nos projets de signalisation.

M. FULTON: Je suppose que vous continuerez à installer du matériel de signalisation même après en avoir installé dans les zones exposées à un danger immédiat?

M. GORDON: Oui, c'est vrai.

M. FULTON: Cela veut-il dire que vous allez maintenir dans cette zone une équipe permanente, peut-être la renforcer?

M. GORDON: Assurément, nous la renforcerons aussitôt que nous pourrons disposer d'ouvriers entraînés.

M. FULTON: Sans vouloir vous demander d'engager votre parole, pouvez-vous nous dire si les travaux seront exécutés sur un parcours d'à peu près la même longueur ou plus long, au cours des années futures?

M. GORDON: Je répète que la chose dépend de fait de la quantité de matériel et du nombre d'ouvriers, ainsi que des frais exigés, à certains égards. Notre budget de 1952 prévoit une somme que nous jugeons raisonnable à la lumière

d'autres travaux essentiels ou très désirables. Comme je l'ai dit, nous nous sommes donné le plus de mal possible pour affecter à cette installation tout le personnel disponible.

M. FULTON: Vous estimez ne pas pouvoir fournir des prévisions sûres?

M. GORDON: Je ne prévois pas que le rythme des travaux s'accélénera, disons au cours des deux années prochaines. Plus tard, il pourrait s'accélérer.

M. FULTON: Bien que je me rende compte des difficultés entraînées, votre réponse me désappointe. A ce que vous nous avez dit l'année dernière, vous interrompiez, provisoirement du moins, tous les travaux exécutés sur les barrières avertisseuses d'éboulements, pour vous borner à installer le mode de signalisation par block-system. Je vous ai demandé alors si vous voudriez réserver votre opinion de façon à ne pas rejeter le mode des barrières d'avertissement, en pensant que, une fois l'installation du block-system terminée, vous pourriez vous mettre à poser ces barrières. Avez-vous abouti à quelque conclusion à ce sujet?

M. GORDON: Oui, nous avons conclu qu'il serait plus sage de hâter, à l'aide du personnel et du matériel disponibles, l'installation de block-systems automatiques, au lieu de continuer à perdre du temps à poser des dispositifs, ceux des barrières avertisseuses, qui ne donnent pas satisfaction, à notre jugement.

Autrement dit, nous sommes convaincus que l'installation de block-systems dans cette zone constituera une meilleure sauvegarde que celle que nous procurera ou pourrait nous procurer la barrière avertisseuse d'éboulements. Tout le temps pris à poser de ces barrières retarde d'autant l'avancement d'autres travaux plus importants.

M. FULTON: Je crois que je dois m'y résigner: votre décision est de ne plus continuer à poser de ces barrières avant d'avoir terminé l'installation de block-systems. Êtes-vous parvenus à des conclusions plus claires, depuis l'année dernière, quand je vous ai demandé de ne pas prendre parti au sujet de l'opportunité de poser de ces barrières dans des zones réellement exposées à des dangers, une fois l'installation des block-systems achevée?

M. GORDON: Nous y mettons une réserve. Après l'installation des block-systems viendra une période d'essai. Si nous constatons que nous obtenons par là la mesure suffisante de protection prévue, il se pourrait fort bien que nous estimions n'avoir pas besoin de barrières avertisseuses. Ce n'est pas à dire que nous écarterons ce mode d'avertissement, mais il se pourrait fort bien qu'après la période d'essai nous jugions que le block-system suffit à nos besoins et qu'aucun mode de sauvegarde supplémentaire n'est nécessaire.

M. FULTON: A moins que vous ne désiriez faire des commentaires additionnels, j'ai la certitude que vous êtes encore disposé à étudier si l'installation de barrières avertisseuses d'éboulement à certains endroits particulièrement dangereux serait un facteur additionnel de sûreté quand vous en aurez fini avec le bloc automatique.

M. GORDON: A la lumière du système actuel...

M. FULTON: En ce qui concerne les communications, vous avez mentionné au paragraphe 19 que de nouvelles techniques et de nouvelles méthodes d'exploitation ont été étudiées en vue d'une plus grande efficacité, etc. A la lumière des embarras survenus dans le passé à la suite de la compréhension ou de la reproduction imparfaite des ordres, et je mets de côté pour le moment l'aspect financier dont je parlerai plus tard, pensez-vous que le facteur sûreté serait considérablement augmenté si vous installiez un système de télétypes à vos différents points d'expédition et entre ces mêmes points, afin d'éviter dans la mesure du possible l'erreur humaine dans la reproduction des ordres?

M. GORDON: C'est une question plutôt technique, et je demande à M. Dingle de donner des explications.

M. DINGLE: Nous avons trouvé jusqu'à présent, monsieur Fulton, que le contact oral vaut beaucoup mieux que ce que vous appelez le télétype; en d'autres termes, je veux parler de la formule du message. Lorsque l'opérateur doit écrire l'ordre et le répéter à l'expéditeur, nous nous sentons beaucoup plus en sûreté.

M. FULTON: Vous pensez qu'il y a peut-être du danger que la machine se brise, ou qu'il y ait infidélité de reproduction sur le télétype? Ce que j'ai à l'idée est une machine qui imprime réellement le message au point de réception au fur et à mesure qu'il est transmis par le fil. Vous savez ce que je veux dire.

M. DINGLE: Je ne connais pas de télétype capable de manipuler une formule; et les ordres des trains sont sur des formules établies. Je ne crois pas qu'il soit satisfaisant de transformer une formule de message par télétype en une formule du bureau sans vérification de la première. C'est mon opinion.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce ne serait certainement pas satisfaisant.

M. GORDON: Ce ne serait pas aussi rapide ou aussi souple.

L'hon. M. CHEVRIER: Les autres chemins de fer se servent du téléphone.

M. DINGLE: Oui.

M. FULTON: Je vous ai demandé si la question avait été étudiée et vous me répondez par l'affirmative; très bien, je vous remercie. Au sujet des terminus, je suppose que comme plusieurs membres du Parlement, M. Gordon a reçu un opuscule écrit par un homme dont je ne puis prononcer le nom, mais qui s'appelle Rideout. Je ne connais pas ce monsieur, mais j'ai reçu son opuscule dont la lecture m'a intéressé. Il fait allusion à l'encombrement au terminus de Montréal et il suggère une utilisation plus considérable de l'autre ligne transcontinentale nationale entre Québec et Armstrong; en considération des remarques contenues dans votre rapport au sujet des dépenses nécessaires pour augmenter vos facilités de terminus à Montréal et l'encombrement que vous subissez maintenant à cet endroit, pouvez-vous nous fournir quelques renseignements, monsieur Gordon?

M. GORDON: Notre encombrement à Montréal a été l'un de nos plus ennuyeux problèmes au sujet des terminus en général, et c'est pourquoi nous avons acquis par voie d'expropriation une grande étendue de terrain dans la banlieue de la ville pour la construction d'une gare moderne de triage qui nous permettra de trier nos wagons d'une manière beaucoup plus efficace et qui diminuera cet encombrement. Mais en attendant que cette entreprise soit terminée, nous subissons un grave encombrement à la gare de Turcot. Toutefois, nous avons suffisamment de deniers dans notre budget pour y améliorer les facilités. Nos fonctionnaires ont étudié tous les moyens possibles de dévier la circulation, y compris l'utilisation de la ligne dont vous avez parlé. Des amateurs nous donnent bien des conseils sur la manière de faire fonctionner un terminus, mais le fonctionnement d'un terminus est un travail très technique et difficile. C'en est probablement un des plus spécialisés; et pour résumer, tout ce que je puis dire c'est que les meilleurs experts du chemin de fer ont abordé le problème de l'encombrement des terminus et ont apporté une attention spéciale à l'étude de celui de Montréal.

M. FULTON: Je ne désirais pas tant commencer une discussion avec vous sur la manière de faire fonctionner un terminus que d'examiner la prétention de M. Rideout à l'effet qu'il serait préférable pour Montréal que vous utilisiez davantage cette ligne dont il parle.

M. GORDON: C'est en général la question de dévier le trafic de l'est à l'ouest, plutôt que de le faire passer par Montréal proprement dit. Nous avons étudié ce problème et avons fait ce que nous avons pu. Mais il n'est pas aussi facile qu'il peut le paraître. Il y a des cas où il faut vous rendre à un terminus pour

avoir l'entretien convenable et faire un nouveau triage des wagons. Nous croyons toutefois que nous utilisons cette ligne du nord dans la mesure où nous pouvons contourner la ville.

M. FULTON: Y a-t-il possibilité que le trafic dévié proviendrait de beaucoup à l'ouest de la tête des Lacs?

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Le trafic en direction de l'est?

M. GORDON: Jusqu'à la côte.

M. FULTON: Y a-t-il suffisamment de trafic de cette nature, ou y en a-t-il suffisamment provenant de cet embranchement de la ligne de la tête des Lacs et allant vers l'est pour motiver la dépense de plus d'argent pour faire de votre ligne du nord une ligne principale?

M. GORDON: Nous croyons généralement accomplir un meilleur travail en poussant de toutes nos forces la construction d'une nouvelle gare qui sera employée comme centre de triage. Il est assez facile de penser à contourner une ville, mais si vous le faites, vous tombez dans toutes sortes d'embarras techniques au sujet de l'entretien de la force de traction, de la nouvelle disposition des wagons; et, comme je l'ai dit auparavant, nous pouvons gagner en vitesse dans la mesure où nous pouvons contourner. Nous transportons le trafic au meilleur de notre connaissance pour profiter de cette opération, mais je dois dire qu'il n'est pas pratique, ni efficace d'utiliser tout le temps cette ligne du nord pour contourner tout ce qui est en direction de la côte.

M. GEORGE: A-t-on étudié la requête présentée par la commission d'aménagement de la ville de Moncton dans le but de construire de nouvelles gares et de permettre au trafic direct de contourner la ville?

M. GORDON: Il y a eu bien des pourparlers avec la ville de Moncton à ce sujet, mais nous n'avons pas été capables d'en venir à des entente avec la ville elle-même, et quelques-unes des propositions faites auraient occasionné des dépenses fantastiques en supposant qu'elles auraient toutes été payées par les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Je demande aux membres du Comité de passer maintenant au rapport annuel de la Canadian National (*West Indies*) Steamship Limited.

M. GORDON: Voici le rapport annuel de la Canadian National (*West Indies*) Steamships Limited; il se lit comme il suit:

Montréal, le 10 mars 1952.

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

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre ici le rapport de l'exploitation de la Canadian National (*West Indies*) Steamships, Limited pour l'exercice 1951.

Par comparaison avec l'année précédente les résultats de l'exploitation s'établissent ainsi:

	1951	1950	Augmentation ou diminution	
Recettes d'exploitation. . . .	\$6,808,478	\$5,124,200	\$1,684,278	32.9%
Frais d'exploitation. . . . .	6,840,054	5,725,632	1,114,422	19.5%
<i>Perte d'exploitation. . . . .</i>	<u>\$ 31,576</u>	<u>\$ 601,432</u>	<u>\$ 569,856</u>	

Le fret a contribué à \$5,312,191 de recettes, une augmentation de 39.3 p. 100 sur l'année précédente due en grande partie à l'adoucissement des restrictions sur l'importation des dollars visant certaines commodités mentionnées au "Plan de libération commerciale" entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1951. En 1951, il a été transporté 340,286 tonnes de fret, chiffre que l'on compare à 279,232 tonnes en 1950, une augmentation de 21.9 p. 100.

Le fret en direction du sud a augmenté de 37,848 tonnes ou de 40 p. 100, principalement à cause des importations de farine. En sens contraire, un gain de 23,206 tonnes ou de 12.6 p. 100 est dû à une augmentation substantielle du sucre transporté, augmentation en partie compensées par une réduction des autres cargaisons.

Les recettes du service des passagers ont diminué de \$79,298 ou de 8.7 p. 100 comme suite de moins de voyages aller-retour et de la concurrence soutenue des lignes aériennes et autres lignes de navigation.

La recette provenant de nolisements s'est élevée à \$521,443. Elle a plus que doublé par suite de taux plus favorables et du nolisement, durant de plus longues périodes en 1951, de cargos sans système de réfrigération.

L'augmentation de \$1,114,422 ou de 19.5 p. 100 des frais d'exploitation reflète plus de fret transporté, une augmentation du nombre de jours d'exploitation et un voyage additionnel en 1951 qui a porté le nombre de voyages complets à 64. La majoration du coût de manutention dans les ports, de plus hauts salaires et l'augmentation du coût des fournitures de navires ont tous contribué à augmenter les frais d'exploitation.

Après paiement des intérêts sur les obligations détenues par le public et sur les avances de l'État, le déficit s'est établi à \$466,992, chiffre que l'on compare à \$1,028,767 en 1950. L'état des revenus apparaît à la page 8.

Aucun changement n'a été apporté à la flotte qui se compose des navires suivants:

"Lady Nelson" . . . . .	Fret et passagers . . . . .	7,830	6,410
"Lady Rodney" . . . . .	Fret et passagers . . . . .	8,252	4,665
"Canadian Challenger" . . . . .	Moteurs diesel et frigorifique	6,745	7,460
"Canadian Constructor" . . . . .	Moteurs diesel et frigorifique	6,745	7,460
"Canadian Cruiser" . . . . .	Moteurs diesel et frigorifique	6,745	7,460
"Canadian Conqueror" . . . . .	Sans frigorifique . . . . .	2,930	4,532
"Canadian Highlander" . . . . .	Sans frigorifique . . . . .	2,966	4,532
"Canadian Leader" . . . . .	Sans frigorifique . . . . .	2,930	4,532
"Canadian Observer" . . . . .	Sans frigorifique . . . . .	2,967	4,532
"Canadian Victor" . . . . .	Sans frigorifique . . . . .	2,963	4,532
		<hr/>	<hr/>
		51,073	56,115
		<hr/>	<hr/>

Le "Lady Nelson" et le "Lady Rodney", le premier construit en 1928 et le second en 1929, ne sont plus propres au service auquel ils sont affectés et le gouvernement a décidé de les retirer après la saison d'été. C'est l'intention toutefois d'assurer, sur une base commerciale, un service de fret régulier et adéquat aux Antilles, aux Bermudes et à la Guyane anglaise. Les navires à moteurs affectés à ce service ont des cabines confortables pouvant loger de façon adéquate les hommes d'affaires désireux de voyager par mer.

## COMITÉ SESSIONNEL

Le reliquat du fonds de remplacement des vaisseaux était de \$4,685,337 à la fin de l'année en regard de \$4,313,638 à la fin de 1950. Le fonds d'assurance était de \$2,046,654 en regard de \$1,772,458 à la fin de 1950.

Le conseil d'administration remercie ici les officiers et employés de leurs bons et loyaux services.

Pour le conseil d'administration,

Le Président,

D. GORDON.

**BILAN CONSOLIDÉ**  
au 31 décembre 1951

<b>ACTIF</b>		
<b>IMMOBILISATIONS</b>		
Vaisseaux .....	\$9,844,445	
Moins dépréciation .....	5,579,782	
	<hr/>	
Fonds de remplacement des vaisseaux	4,685,337	\$ 8,950,000
	<hr/>	
<b>DISPONIBILITÉS</b>		
Espèces en banque .....	\$1,097,613	
Dépôts spéciaux .....	5,750	\$1,103,363
	<hr/>	
Comptes à recevoir .....	86,702	
Soldes de fret, passagers et agences ..	191,580	
Solde dû par l'État au compte déficit	46,537	
Inventaires .....	25,281	
Avances aux capitaines, matelots, etc.	42,615	
Dû à même le fonds d'assurance et de remplacement .....	141,025	1,637,103
	<hr/>	
<b>FONDS D'ASSURANCE</b>		2,046,654
<b>ESCOMPTE SUR CAPITAL-ACTIONS</b>		40,000
	<hr/>	
		<u>\$12,673,757</u>

<b>PASSIF</b>		
<b>CAPITAL-ACTIONS</b>		
Autorisé et émis: 400 actions à \$100 chacune .....		\$ 40,000
<b>DETTE CONSOLIDÉE</b>		
Obligations 5%, 25 ans, garanties par l'État, échéance le 1er mars 1955 ..		9,400,000
<b>AVANCES DE L'ÉTAT</b>		
Pour déficits .....	\$3,618,505	
Pour capital d'exploitation .....	150,000	3,768,505
	<hr/>	
<b>EXIGIBILITÉS</b>		
Comptes à payer .....	\$ 724,445	
Arriérés d'intérêts .....	5,750	
Intérêts courus mais non échus ....	156,667	886,862
	<hr/>	
<b>CRÉDITS EN SUSPENS</b>		150,241
<b>RÉSERVES POUR ASSURANCE</b>		2,046,654
<b>PROFITS ET PERTES—DÉFICIT</b>		3,618,505
		<hr/>
		<u>\$12,673,757</u>

NOTE:—Une réserve a été faite pour les pensions en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935 du C.N.R., mais non pour celles conditionnellement prévues.

T. H. COOPER,  
Vice-président et Contrôleur.

**CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS**

Nous avons examiné les livres et dossiers de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited et de ses filiales pour l'exercice terminé le 31 décembre 1951.

A notre avis, les Steamships ont tenu les livres de comptabilité requis, et le bilan consolidé au 31 décembre 1951, ainsi que l'état des revenus et le compte de profits et pertes consolidés s'y rattachant pour l'exercice terminé à cette date, ont été dressés sur une base conforme à celle de l'année précédente et concordent avec les livres des Steamships.

Le bilan consolidé ci-dessus, ainsi que l'état des revenus et le compte de profits et pertes consolidés s'y rattachant, ont été, selon nous, établis de manière à présenter un tableau fidèle et impartial de la situation financière des Steamships au 31 décembre 1951, et des revenus et dépenses consolidés de l'exercice.

A notre avis, les Steamships n'ont pas outrepassé leurs pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance. Nous faisons rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,  
Comptables agréés.

le 10 mars 1952

## ÉTAT DES REVENUS

	1951	1950
<b>RECETTES D'EXPLOITATION</b>		
Fret .....	\$5,312,191	\$3,812,587
Passagers .....	832,054	911,352
Diverses .....	48,141	45,684
Subventions .....	94,649	103,031
Affrètement .....	521,443	251,546
Total .....	<u>\$6,808,478</u>	<u>\$5,124,200</u>
<b>FRAIS D'EXPLOITATION</b>		
Comptes de voyages .....	\$6,107,348	\$4,985,802
Frais des vaisseaux immobilisés .....	11,978	52,027
Dépréciations des navires .....	371,699	371,699
Frais de gérance et de bureaux .....	224,143	226,096
Pensions .....	1,567	25,116
Divers .....	123,319	64,892
Total .....	<u>\$6,840,054</u>	<u>\$5,725,632</u>
Perte d'exploitation .....	\$ 31,576	\$ 601,432
Revenus du fonds de remplacement des vaisseaux ....	130,368	133,127
Intérêts sur obligations entre les mains du public ....	470,000	470,000
Intérêts sur avances de l'État .....	95,784	90,462
Déficit de revenus .....	<u>\$ 466,992</u>	<u>\$1,028,767</u>

COMPTES DE PROFITS ET PERTES  
AU 31 DÉCEMBRE 1951

Solde au 31 décembre 1950—Déficit .....	\$3,618,505
Le déficit de revenus pour l'année a été assumé par l'État canadien ....	—
Solde au 31 décembre 1951—Déficit .....	<u>\$3,618,505</u>

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Gordon. Y a-t-il des questions au sujet des "Recettes et des frais d'exploitation"?

M. MOTT: Combien de passagers transportent ces autres navires?

M. GORDON: Les navires à moteurs transportent 12 passagers.

M. POULIOT: Quel est le prix du voyage?

M. GORDON: Le prix du voyage?

M. POULIOT: Sur le navire?

M. GORDON: Je ne sais pas; cela dépend de la classe de la cabine. Je m'informerai et vous mettrai au courant.

M. FULTON: Le ministre peut-il me dire si le retrait des deux navires en question a causé de l'embarras du fait des dispositions du traité commercial?

L'hon. M. CHEVRIER: Aucun embarras quelconque, parce que l'entente comportait certaines subventions dont la plupart ont été payées. A tout événement, on a cru qu'à cause du service fourni par les Lignes aériennes Trans-Canada à la plupart de ces endroits, nous ne faisons que doubler à un coût très élevé le service des passagers fourni par les navires de la classe Lady.

M. FULTON: Alors, cela n'atteindra pas sensiblement leur service du transport des marchandises?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous ne le croyons pas. Le gouvernement étudie un projet du National-Canadien d'exploiter ces cargos, ainsi qu'il en est fait mention dans le rapport. Et je crois que la recommandation des chemins de fer Nationaux à cet égard sera adoptée.

M. FULTON: Leur disparition ne causera-t-elle pas un profond regret?

L'hon. M. CHEVRIER: J'en suis persuadé, mais je crois que M. Gordon peut prouver que ces navires de la classe Lady sont plutôt vieux et rendus au point où ils auraient besoin de grosses réparations à un prix considérable; il a aussi été question de construire de nouveaux navires ou de réparer les vieux. On a décidé de les abandonner.

M. FRASER: Vont-ils être vendus?

M. GORDON: Nous sommes maintenant en marché pour les vendre. Bien que nous pensions que ces navires de la classe Lady ne conviennent pas à notre exploitation en particulier, nous croyons cependant qu'ils sont encore bien vendables, et nous espérons en avoir un bon prix pour qu'ils soient utilisés ailleurs. L'embarras principal au sujet du service de fret de ces navires consistait en ce qu'ils étaient en service régulier, parce qu'ils étaient des navires à passagers. Ils étaient supposés être à un certain endroit et à une certaine heure pour la commodité des passagers; il n'en est pas ainsi pour le fret. Nous nous sommes alors trouvés fort endicapés lorsque nous avons proposé d'établir un service de fret sur une base commerciale, et c'est pourquoi nous espérons avoir un service plus efficace avec nos nouveaux cargos.

M. MACDONNELL: A la dernière page, et sous le titre "état des revenus", dans le troisième paragraphe, je vois "revenus du fonds de remplacement des vaisseaux". Pouvez-vous nous donner des explications à cet égard?

M. GORDON: C'est l'intérêt sur le fonds de placement, sur le fonds de remplacement des vaisseaux. C'est indiqué dans le bilan. Nous détenons maintenant des obligations et des valeurs en attendant l'emploi de ce fonds, et c'est simplement le revenu provenant de ce fonds.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions au sujet du bilan?

M. GORDON: Cela se rapportait au coulage de vaisseaux pendant la guerre; c'était les paiements d'assurance sur les vaisseaux qui ont été coulés au cours de la guerre.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de cette partie du bilan?

M. GORDON: C'était les paiements d'assurance sur les vaisseaux durant la guerre.

M. FRASER: Est-ce l'intention de convertir en frigorifiques les cinq navires mentionnés ici?

M. GORDON: Il faudra étudier la question bien davantage, le genre de service, le nouveau service de concurrence que nous nous proposons d'offrir. Nous ferons le changement si le trafic le permet.

M. FRASER: Tous les navires vont en direction du sud, et je me demande si la réfrigération ne serait pas avantageuse?

M. GORDON: Cela dépendra de la sorte de trafic que nous pourrons obtenir.

M. MACDONNELL: Vous parlez des avantages que les navires ont retirés du plan de libération commerciale de janvier 1951. Y a-t-il eu tendance à le modifier?

M. GORDON: C'était une question résultant des restrictions sur le change étranger, et avec entente avec le gouvernement fédéral; ce n'est qu'une difficulté monétaire.

M. GRACEY: Le gouvernement britannique a décidé d'accorder aux Antilles un traitement quelque peu plus indulgent qu'à d'autres régions de la livre sterling afin d'aider à leur commerce.

M. MACDONNELL: Et cela se continue.

M. GRACEY: Oui.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a plus de questions à ce sujet, nous allons passer aux crédits du budget.

M. FULTON: Avant d'en venir là, allez-vous adopter tous ces rapports plus tard?

Le PRÉSIDENT: Si vous désirez une motion régulière, monsieur Fulton... M. Fulton propose que le rapport annuel de la *Canadian National Steamships Limited* soit adopté.

Adopté.

M. FULTON: C'était la coutume, dans le passé, d'adopter le rapport d'abord, puis le bilan consolidé, séparément. Je ne veux pas poser de questions, mais je désire simplement savoir si nous allons adopter cette formule.

Le PRÉSIDENT: J'ai cru que nous pourrions nous occuper des trois crédits, et qu'une motion en blanc pourrait servir à adopter tout le rapport.

M. MACDONNELL: Y aura-t-il possibilité de faire des recommandations dans le rapport?

Le PRÉSIDENT: Oui. Nous passons maintenant aux crédits: Crédit n° 485:

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1952-1953	1951-1952	Comparaison avec le budget de 1951-1952	
					Augmentation	Diminution
			\$	\$	\$	\$
485	Service de transbordement des wagons et terminus de l'Île du Prince-Édouard— Paiement, dans l'année financière 1952-1953, à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après dénommée "compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées de temps à autre au ministre des Finances par la compagnie du National, d'une somme à affecter par cette dernière au déficit d'exploitation (certifié par les vérificateurs comptables de la compagnie du National) du service de transbordement et des terminus de l'Île du Prince-Édouard durant l'année civile 1952.....	533	1,485,000	1,280,000	205,000	

M. McLURE: Est-ce indiqué affectation ou déficit?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous en sommes encore à étudier ce point, monsieur McLure.

Le PRÉSIDENT: M. McLure propose que le crédit n° 485 soit adopté.  
Adopté.

## Crédit n° 486:

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1952-1953	1951-1952	Comparaison avec le budget de 1951-1952	
					Augmentation	Diminution
			\$	\$	\$	\$
486	Canadian National (West Indies) Steamships, Limited— Payement, à l'occasion, à la <i>Canadian National (West Indies) Steamships, Limited</i> , (ci-après dénommée "la Compagnie"), du déficit survenu durant l'année close le 31 décembre 1952, dans les opérations de la Compagnie et des navires relevant de cette dernière, certifié par les vérificateurs de la Compagnie, sur demandes présentées par la Compagnie au ministre des Finances et approuvées par le ministre des Transports, sans excéder.....	533	734,000	845,000	.....	111,000

Le crédit n° 486 est-il adopté?  
Adopté.

Nous en venons au crédit n° 493:

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1952-1953	1951-1952	Comparaison avec le budget de 1951-1952	
					Augmentation	Diminution
			\$	\$	\$	\$
493	Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes — Payement aux compagnies ferroviaires assurant un service dans le territoire choisi désigné par la Loi, pendant l'année financière 1952-1953, de la différence, occasionnée par l'application de la Loi, entre les taxes de tarif et les taxes normales sous le régime des tarifs approuvés (évaluée par la compagnie du National), certifiée au ministre des Transports et approuvée par les vérificateurs de ladite compagnie relativement aux lignes de l'Est des chemins de fer Nationaux du Canada, et, dans le cas des autres chemins de fer, par la Commission des transports du Canada pour tout mouvement du trafic pendant l'année civile 1952 (ch. 79, Statuts de 1927, modifié).....	535	9,910,000	9,125,000	785,000	
	<i>Crédits non requis pour 1952-1953</i>	536	.....	130,000	.....	130,000
			21,967,700	17,947,000	4,020,700	

Le crédit n° 493 est-il adopté?  
Adopté.

Allons-nous maintenant en venir au budget?

M. MACDONNELL: Je désire poser une question au sujet de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Est-ce qu'elle a déjà été atteinte par les revisions des taux de transport?

L'hon. M. CHEVRIER: Pas le moins du monde. C'était une disposition spéciale.

Le PRÉSIDENT: Vous avez été absent assez longtemps, monsieur Macdonnell, et je vous permettrai de parler le premier sur ce budget.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA  
SOMMAIRE DES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES—1952

	1952 Montant estimatif	1951 Montant réel	Page n°
	\$	\$	
<i>Compte des recettes—</i>			
Recettes d'exploitation.....	663,090,000	624,834,120	
Frais d'exploitation.....	613,828,000	580,150,221	
Recette nette d'exploitation.....	49,262,000	44,683,899	
Compte du revenu net (l'intérêt non compris).....	17,248,000	12,900,780	
Applicable au paiement des intérêts.....	32,014,000	31,783,119	
Intérêts sur la dette consolidée envers le public.....	21,849,000	23,467,703	
Intérêts sur les prêts de l'Etat..É.....	28,190,000	23,347,412	
Déficit du revenu.....	18,025,000	15,031,996	

BUDGET DES IMMOBILISATIONS

FRAIS D'IMMOBILISATIONS EN 1952, NON ENCORE AUTORISÉS, PAR COMPARAISON AU BUDGET DE 1951

	1952 Montant estimatif	1951 Montant réel	Page n°
	\$	\$	
<i>Nouveau matériel et améliorations—</i>			
Généralités (nouveau matériel exclus).....	27,363,257	14,894,066	5
Matériel nouveau—			
Commandes de 1952—\$25,059,952, dont une valeur de \$2,413,092 sera livrée en 1952.....	2,413,092	56,722,177	8
Acquisition de titres.....	516,900	3,712,000	9
Nouveau matériel roulant.....	15,000,000	20,000,000	
Budget de 1952.....	45,293,249	95,328,243	

SOMMAIRE DES AUTORISATIONS FINANCIÈRES POUR 1952 PAR COMPARAISON AU  
BUDGET DE 1951

	1952 Montant estimatif	1951 Montant réel	Page n°
	\$	\$	
<i>Frais d'immobilisations—</i>			
Budget de 1952—voir détails ci-dessus.....	45,293,249	95,328,243	1
Embranchement Sherridon-Lynn Lake—autorisé par Ch. 44 des Statuts du Canada, 1951.....	7,800,000		10
Crédits à voter de nouveau—pour parachever les travaux déjà autorisés.....	23,014,271	22,408,757	6
Nouveau matériel autorisé par les Lois de financement et de garantie du National-Canadien (nos 1 et 2) 1951, et dont le coût dépassera le coût estimatif initial par.....	8,325,822		7
Matériel nouveau commandé en vertu de la Loi de finance- ment et de garantie du National-Canadien (n° 1), 1951...	20,389,043		7
Moins: montants disponibles des réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte sur la dette.....	104,822,385	117,737,000	
	17,350,000	16,522,000	
	87,472,385	101,215,000	6

Les crédits votés pour l'achat de matériel en vertu des Lois n<sup>os</sup> 1 et 2 de 1951 sur le financement et la garantie des Chemins de fer Nationaux du Canada, seront affectés au paiement du matériel livré en 1952, jusqu'à concurrence des soldes inutilisés (\$12,577,003 en vertu de la Loi n<sup>o</sup> 1 et \$52,355,892 en vertu de la Loi n<sup>o</sup> 2).

La Loi de 1951 sur le financement et la garantie des Chemins de fer Nationaux du Canada, autorise l'achat, au cours de 1951, de nouveau matériel d'une valeur de \$111,512,920 (avec l'assentiment du Gouverneur en conseil), y compris une certaine quantité de matériel pour voyageurs dont on évalue présentement le coût à \$43,767,655. Ce matériel pour voyageurs n'a pas été commandé en 1951 et nous désirons obtenir de nouveau l'autorisation de l'acheter. Voir page 7.

Nous demandons également l'autorisation de commander le matériel neuf évalué à \$25,059,952 dont il est question ci-dessus; le coût du matériel qui ne sera pas livré en 1952 s'élève à \$22,646,860. Voir page 8.

Nous désirons également obtenir l'autorisation de commander du nouveau matériel devant être inclus dans le budget de 1953, au coût de \$56,721,195. Voir page 8.

Nous demandons aussi que le ministre des Finances soit autorisé à nous consentir des avances au montant de \$50 millions pour le paiement du matériel neuf qui sera livré au printemps de 1953 en vertu des autorisations mentionnées ci-dessus, lesquelles avances seront remboursées par la Compagnie après la promulgation de la Loi sur le financement et la garantie des Chemins de fer Nationaux du Canada, 1953. Voir pages 7 et 8.

## COMPARAISON DES PRÉVISIONS POUR 1951 ET DES DÉPENSES RÉELLES EN 1951

	Dépenses réelles en 1951	Prévisions pour 1951
	\$	\$
Additions et améliorations-générales.....	25,345,371	14,894,066
Crédits à voter de nouveau et pour parachever les travaux autorisés au cours des années précédentes.....		22,408,757
Embranchement Sherridon-Lynn Lake.....	1,206,873	
	26,552,244	37,302,823
Matériel nouveau.....	44,145,175	56,722,177
Achat de titres.....	Cr. 7,846,083	3,712,000
Nouveau matériel roulant.....	15,000,000	20,000,000
	77,851,336	117,737,000
Moins: montants disponibles des réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte sur la dette.....	16,517,396	16,522,000
	61,333,940	101,215,000

En vertu de la Loi n<sup>o</sup> 2 de 1951 sur le financement et la garantie des Chemins de fer Nationaux du Canada, nous avons été autorisés à dépenser un montant de \$55,581,816 pour l'achat de matériel neuf dont nous prévoyons la livraison avant le 1<sup>er</sup> juillet 1952.

Livraisons en 1951 .....	\$ 3,225,924
Livraisons en 1952 .....	55,605,508
	<u>\$58,831,432</u>

Nous demanderons, dans le budget d'immobilisations de 1952, l'autorisation du surplus de dépenses de \$3,249,616.

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

COMPARAISON ENTRE LES DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS EN 1951 ET LES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR 1951 PAR RÉGIONS, MINISTÈRES, ETC.

*Additions et améliorations*

	Dépenses d'immobilisations en 1951	Prévisions budgétaires pour 1951
Régions de l'Atlantique, y compris le district de Terre-Neuve .....	\$ 3,521,280	\$ 4,580,868
Région centrale, y compris le projet du terminus de Montréal .....	11,411,278	18,519,722
Région de l'Ouest, y compris le D. W. & P. Ry. ....	5,892,011	11,779,205
<i>Grand Trunk Western Railroad</i> .....	2,056,075	5,708,873
<i>Central Vermont Railway</i> .....	994,502	377,096
Filiales .....	Cr. 5,395,483	285,149
Messageries, télégraphes et autres services	7,401,336	12,961,576
Additions et améliorations au matériel (Canada) .....	4,544,904	6,006,106
Matériel désaffecté .....	Cr. 5,080,532	Cr. 5,515,772
	<hr/>	<hr/>
	25,345,371	54,702,823
<i>Moins</i> : Partie des projets inclus dans les prévisions ci-dessus qui ne seront pas terminés à la fin de l'année .....	.....	17,400,000
Embranchement Sherridon-Lynn Lake .....	1,206,873	.....
	<hr/>	<hr/>
Total des additions et améliorations ..	\$26,552,244	\$37,302,823
Nouveau matériel .....	<hr/>	<hr/>
	\$44,145,175	\$56,722,177
	<hr/>	<hr/>
Total .....	\$70,697,419	\$94,025,000
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>
Nouveau matériel		
Dépenses financées en vertu des émissions Trust du matériel		
Série "U" .....	\$ 305,827	
Série "V" .....	8,877,453	
	<hr/>	
	\$ 9,183,280	
	<hr/> <hr/>	
Budget de 1952—Livraisons en 1951 .....	\$ 3,225,924	
	<hr/> <hr/>	
Dépenses totales en 1951 .....	\$83,106,623	

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Additions et Améliorations—Généralités  
(Nouveau matériel exclus)

	1952	1951	1952	1951
	\$	\$	\$	\$
Voies .....	41,769,231	40,965,764		
Moins crédits à voter de nouveau	15,068,736	12,153,357		
	<hr/>	<hr/>	26,700,495	28,812,407
Filiales .....	373,163	285,149		
Moins crédits à voter de nouveau	Cr. 6,598	Cr. 93,680		
	<hr/>	<hr/>	379,761	378,829
Ministères .....	23,241,856	12,961,576		
Moins crédits à voter de nouveau	5,743,647	7,845,074		
	<hr/>	<hr/>	17,498,209	5,116,502
Transformation du matériel ....	8,101,278	6,006,106		
Moins crédits à voter de nouveau	2,208,486	2,504,006		
	<hr/>	<hr/>	5,892,792	5,502,100
			<hr/>	<hr/>
			50,471,257	37,809,838
<i>Moins—</i>				
Matériel désaffecté .....	8,108,000	5,515,772		
Projets non terminés .....	15,000,000	17,400,000		
	<hr/>	<hr/>	23,108,000	22,915,772
			<hr/>	<hr/>
			27,363,257	14,894,066
			<hr/>	<hr/>

## SOMMAIRE

Dépenses brutes .....			65,377,528	54,702,823
			<hr/>	<hr/>
<i>Moins—</i>				
Crédits à voter de nouveau ...	23,014,271	22,408,757		
Projets non terminés .....	15,000,000	17,400,000		
	<hr/>	<hr/>	38,014,271	38,808,757
			<hr/>	<hr/>
Total—Additions et Améliorations générales .....			27,363,257	14,894,066
			<hr/>	<hr/>

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA  
PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR 1952, PAR RÉGIONS, MINISTÈRES, ETC.

	Région de l'Atlantique	Région de Terre-Neuve	Région Centrale	Région de l'Ouest	Lignes du <i>Grand Trunk Western</i>	<i>Central Vermont Railway</i>	Autres	Total	A voter de nouveau
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Voie</i>									
Nouvelles lignes.....	15,525			90,425				105,950	
Rails et boulons, selles d'appui et ancrés.....	707,165	145,266	2,260,722	2,975,728	425,450	94,475		6,608,806	
Ballast.....	422,761	77,009	54,525		270,000	48,904		873,199	
Amélioration de la voie.....	141,992	61,521	14,617	152,750	5,500	3,000		379,380	
Grands terminus.....			1,125,000		1,200,000			2,325,000	
Cours, voies et voies d'évitement.....	403,712	21,890	1,182,309	277,471	28,500	3,190		1,917,072	
Appareils de construction de chaussée.....	115,422	73,447	513,561	441,150	27,370	42,705		1,213,655	
Ponts, estacades et ponceaux.....	121,680	43,853	709,310	525,380	55,000	18,711		1,473,934	
Tunnels.....				50,000				50,000	
Protection de chemins et traverses.....	53,300		70,000	27,450	33,500	4,200		184,250	
Stations et abords.....	318,551	186,379	567,838	454,654	239,475			1,771,097	
Postes d'alimentation d'eau.....	Cr. 25,014	3,288	80,146	71,381				129,801	
Postes à combustible.....	229,570	253,260	13,520	400,264	Cr. 5,800			890,814	
Usines, remises à locomotives et ma- chinerie.....	477,219	88,883	633,344	447,714	215,468	25,822		1,888,630	
Bassins et quais.....			65,453	5,000	93,300			163,753	
Élévateurs à grain.....				215,500				215,500	
Signaux et enclenchements.....	24,535		1,278,007	1,019,783	84,000			2,406,325	
Terrains.....				7,945				7,945	
Additions et améliorations générales et faux frais divers.....	2,343,334	409,930	9,476,505	5,523,221	1,468,196	82,691	2,151,520	21,255,397	15,068,736
Télégraphes—ch. de fer.....							2,546,177	2,546,177	483,081
Télégraphes, commerciaux.....							14,358,173	14,358,173	2,248,363
Matériel de messagerie et divers.....	1,755		39,943		16,193	2,352	636,539	696,782	81,408
Filiales.....							373,163	373,163	Cr. 6,598
Hôtels.....							3,549,447	3,549,447	2,930,795
<i>Matériel</i>									
Additions et améliorations.....							8,101,278	8,101,278	2,208,486
Réformé.....							Cr. 8,108,000	Cr. 8,108,000	
	\$5,351,507	\$1,364,726	\$18,084,800	\$12,485,816	\$4,156,332	\$326,050	\$23,608,297	65,377,528	23,014,271

Moins la partie du projet non terminée au cours de l'année.....	15,000,000	.....
Dépenses générales nettes.....	50,377,528	23,014,271
Nouveau matériel.....	31,127,957	.....
Embranchement Sherridon-Lynn Lake.....	7,800,000	.....
Estimation nette des améliorations et additions.....	89,305,485	23,014,271
Additions, matériel roulant.....	15,000,000	
Achat de titres.....	516,900	
Moins montants disponibles des réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte sur la dette.....	104,822,385	
	17,350,000	
TOTAL DES DÉPENSES.....	\$87,472,385	

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

## Nouveau matériel

Coût  
estimatif

(A) La Loi de 1951 sur le financement de la garantie des Chemins de fer nationaux du Canada, chap. 45, Statuts du Canada, conférait au Gouverneur en conseil le pouvoir d'autoriser le National-Canadien à prendre des engagements en 1951 à l'égard du matériel énuméré dans les colonnes 1, 2 et 3 ci-dessous, savoir:

	Colonne (1)	Colonne (2)	Colonne (3)
Locomotives de manœuvre de 800 c.v. ....	12		
Locomotives de manœuvre de 660 c.v. ....	12		
Locomotive de man. de 1000 c.v. (C.V.R.) ....	1		
Locomotives de grande ligne de 1500-1600 c.v. ..	24		
Locomotives de manœuvre de 1000-1200 c.v. ..	20		
Locomotives de manœuvre de 1000-1200 c.v. (G.T.W.) .....	5		
Wagons-lits .....			72
Wagons-lits et buffets .....			10
Wagons-lits de touristes .....			20
Wagons-salons .....			5
Wagons-salons et buffets .....			5
Wagons-café .....			15
Wagons-restaurants .....			20
Wagon-restaurant (Terre-Neuve) .....			1
Voitures de 1 <sup>re</sup> classe .....			47
Voitures de 1 <sup>re</sup> classe (G.T.W.) .....			5
Wagons à bagages .....		60	
Wagons-automobiles .....	1000		
Wagons à haussettes à extrémité rabattante (70 tonnes) .....	1500		
Wagons à haussettes (70 tonnes) .....	750		
Wagons à haussettes (70 tonnes) (G.T.W.) ....	300		
Wagons-trémies triples (70 tonnes) .....	500		
Wagons-trémies triples (70 tonnes) .....	750		
Wagons-trémies (70 tonnes) (G.T.W.) .....		500	
Wagons-trémies couverts (70 t.) (G.T.W.) .....	125		
Wagons-trémies couverts .....		125	
Wagons à marchandises fermés (50 tonnes) ....	500	1000	
Wagons fermés (50 tonnes (G.T.W.) .....		350	
Wagons à marchandises fermés (50 tonnes) ...	130	130	
Wagons fermés (30 tonnes) (Terre-Neuve) ....	50		
Wagons-plates-formes (châssis en acier) .....	300		
Wagons-plates-formes (châssis en acier) .....	500		
Wagons à bestiaux (châssis en acier) (Terre- Neuve) .....	10		

La Loi n° 2 de 1951 sur le financement et la garantie des Chemins de fer nationaux du Canada, Statuts du Canada (2<sup>e</sup> session), chap. 9, autorise, de la manière y indiquée, le financement du nouveau matériel énuméré dans la colonne (1) ci-dessus jusqu'à concurrence de \$55,581,816. Tout ce matériel a été commandé et nous prévoyons qu'il sera livré avant le 1<sup>er</sup> juillet 1952.

Nous demandons l'autorisation de financer un montant additionnel de \$20,389,043 de matériel neuf énuméré dans la colonne (2) ci-dessus; tout ce matériel a été commandé et la livraison devrait se faire en 1951 .....

\$20,389,043

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

## Nouveau matériel (suite)

Coût  
estimatif

Nous demandons également l'autorisation de financer un montant additionnel de \$8,325,822, lequel montant représente la différence entre le coût estimatif actuel de ce nouveau matériel, dont le financement a été autorisé en vertu des dispositions des statuts susmentionnés, et le coût estimatif dudit matériel au moment où les statuts ont été promulgués ..... 8,325,822

Le matériel énuméré dans la colonne (3) n'a pas été commandé en 1951, mais nous croyons qu'il sera possible de le commander en 1952 et prévoyons qu'une partie pourra en être livrée au printemps de 1953. En conséquence, nous avons besoin d'une nouvelle autorisation de commander ledit matériel jusqu'à concurrence de \$43,767,655.

(B) Voici la liste du matériel nouveau (commandes supplémentaires de 1952) dont l'achat a été autorisé aux quantités indiquées; le financement de ce matériel doit être assuré au moyen du budget d'immobilisations de 1952.

5	Locomotives diesel de manœuvre de 600 c. v.	
57	Wagons de 1ère classe	
50	Wagons à hausses à minerai	
1000	Wagons-trémies à minerai	
50	Wagons-plates-formes (Terre-Neuve)	
25	Wagons d'utilité générale (Terre-Neuve)	
25	Wagons frigorifiques (Terre-Neuve)	
12	Chasse-neige (Terre-Neuve)	
3	Chasse-neige (Lignes canadiennes)	
5	Chasse-neige "Russell" (Lignes canadiennes)	
3	Épandeurs "Gordon" (Lignes canadiennes)	
100	Wagons à terrassement	
30	Wagons basculeurs actionnés à l'air	
1	Grue à moteur diesel pour marchandises (G.T.W.)	
1	Grue du type Burro (G.T.W.)	
1	Grue de 25 tonnes (avec accessoires) pour locomotives diesel (G.T.W.)	
5	Wagons-citernes en acier usagés (G.T.W.)	
15	Moteurs de chemin de fer pour locomotives diesel électriques	
4	Moteurs pour locomotives diesel électriques (Terre-Neuve)	
2	Moteurs pour unités multiples de wagon	
11	Wagons-citernes à eau	(AFE 71/294)
4	Locomotives-grues	(AFE 71/279)
5	Wagons-trémies (aluminium)	(AFE 71/283)
1	Grue de secours	(AFE 71/284)
2	Moteurs diesel	(AFE 71/293)

Le coût total s'élève à \$25,059,925, dont \$2,413,092 seront requis pour couvrir les livraisons estimatives pour 1952; on prévoit également qu'il sera nécessaire d'en faire livrer une partie additionnelle avant la promulgation de la Loi de 1953 sur le financement et la garantie des Chemins de fer Nationaux du Canada ..... \$2,413,092

(C) Suit une liste du matériel neuf à inclure dans le budget de 1953, et que nous devons recevoir l'autorisation de commander pour en obtenir la livraison en 1953; ce poste devra figurer dans le budget des immobilisations de 1952. Ce matériel comprend:

22	Locomotives de manœuvre de 600-660 c. v.	
1	Locomotive de manœuvre de 1000 c. v. (C.V.R.)	
3	Locomotives de manœuvre de 1000-1200 c. v. (C.V.R.)	
6	Locomotives de manœuvre de 1200 c. v. (Terre-Neuve)	

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

## Nouveau matériel (fin)

Coût  
estimatif

70	Locomotives de grande ligne de 1500-1600 c. v.
57	Wagons de 1 <sup>re</sup> classe
30	Wagons à bagages
1200	Wagons fermés (Lignes canadiennes)
100	Wagons fermés (Terre-Neuve)
500	Wagons à haussettes (Lignes canadiennes)
100	Wagons à haussettes (G.T.W.)
300	Wagons-trémies (Lignes canadiennes)
150	Wagons-trémies couverts (Lignes canadiennes)
50	Wagons-trémies couverts (G.T.W.)
100	Wagons-plates-formes (Terre-Neuve)
5	Wagons à plate-forme surbaissé (Lignes canadiennes)
50	Wagons d'utilité générale (Terre-Neuve)
200	Wagons frigorifiques (Lignes canadiennes)
25	Wagons frigorifiques (Terre-Neuve)

Coût total \$56,721,195

Nous prévoyons qu'une partie de ce matériel sera livrée avant la promulgation de la Loi de 1953 sur le financement et la garantie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Total—Nouveau matériel ..... \$31,127,957

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

## ACHAT DE TITRES

	Prévisions pour 1951	Dépenses réelles en 1951	Prévisions pour 1952
	\$	\$	\$
<i>Toronto Terminal Railways—</i> Conjointement avec le Pacifique-Canadien—Additions et améliorations générales—Proportion du National- Canadien, 50 p. 100.....			62,500
<i>Northern Alberta Railway—</i> Conjointement avec le Pacifique-Canadien—Additions et améliorations générales—Proportion du National- Canadien, 50 p. 100.....	300,000	275,000	250,000
<i>Lignes aériennes Trans-Canada—</i> Dépôts provisoires versés aux Chemins de fer nationaux du Canada.....		Cr.11,000,000	
<i>Chicago and Western Indiana Railroad—</i> Avances en vertu de l'entente du 1 <sup>er</sup> mars 1936.....	195,000	206,714	202,900
<i>Atlantic and St. Lawrence Railroad—</i> Achat de capital-actions.....	2,000		1,500
<i>New London Northern Railroad Co.—</i> Achat de capital-actions et rachat de dette consolidée..	3,215,000	2,672,203	
	3,712,000	Cr. 7,846,083	516,900

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

## CONSTRUCTION D'UN EMBRANCHEMENT RELIANT SHERRIDON ET LYNN-LAKE

## Province du Manitoba

Autorisée par le chap. 44 des Statuts du Canada, 1951

Distance milliaire totale estimative... 155 m.  
Coût total estimatif..... \$14,725,000

Le relevé de reconnaissance, en vue d'établir le tracé général de la ligne, a été terminé le 5 février 1951, et les relevés topographiques préliminaires, pour en déterminer l'emplacement, ont été terminés le 30 août 1951.

Deux équipes font présentement le jalonnement de la ligne. L'une est partie de Sherridon en direction nord et a parcouru une distance de 90 milles, tandis que l'autre est partie de Lynn-Lake en direction sud et a couvert une distance de 30 milles. Le travail va bon train et il n'y a plus qu'une étape de 27 milles à jalonner.

C'est à C. A. Pitts Ltd., entrepreneurs généraux de Toronto, qu'a été adjudgée l'entreprise de déblayage, d'installation des ponceaux, de la construction des ponts de chevalets et des piliers en béton pour asseoir les ponts en acier sur la rivière Churchill. L'adjudicataire était le plus bas soumissionnaire.

On a commencé à déblayer la voie. Le forage du roc a débuté à Sherridon le 29 septembre, avant de procéder à l'excavation pour l'aménagement de la voie. A Sherridon, où s'accumuleront les réserves de matériaux, on est à livrer les traverses, les rails et le matériel destiné à la construction des ponceaux et des ponts.

Nous prévoyons que les travaux effectués sur ce projet en 1952 coûteront \$7,800,000.

## CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

	Prévisions pour 1951	Dépenses réelles en 1951	Prévisions pour 1952
	\$	\$	\$
<i>Compte du revenu—</i>			
Recettes d'exploitation.....	5,692,582	6,808,478	6,261,024
Frais d'exploitation.....	6,102,120	6,840,054	6,580,062
Déficit net d'exploitation.....	409,538	31,576	319,038
Recettes des fonds de remplacement des vaisseaux.....	125,000	130,368	145,500
Intérêt payable au compte d'obligations, 5%; 25 ans, échéance en 1955, principal, \$9,400,000.....	470,000	470,000	470,000
Intérêt sur billets et avances du gouvernement.....	90,462	95,785	90,462
Déficit au compte du revenu.....	845,000	466,993	734,000
<i>Budget des immobilisations—</i>			
Améliorations générales.....			58,000

NOTE:—Les sommes afférentes aux dépenses d'immobilisation seront prélevées sur les fonds de remplacement des vaisseaux.

M. GORDON: Si vous me le permettez, j'attirerai brièvement votre attention sur certains points saillants du budget. En parcourant le "Résumé des prévisions budgétaires pour 1952", qui apparaît en première page, les membres du Comité constateront que nous avons inscrit de nouveau au compte du revenu

les chiffres qui figurent dans le rapport annuel; les montants prévus pour 1952 apparaissent en regard des sommes enregistrées en 1951. Pour ce qui est de l'exploitation, vous remarquerez que nous avons estimé les recettes à \$663,090,000 et les frais à \$613,828,000. Ce n'est là qu'une approximation, mais vous avouerez qu'il n'est guère possible d'en arriver à des données plus précises quand on envisage l'activité éventuelle d'une année entière. Nos prévisions se fondent sur l'évaluation aussi précise que possible d'un très faible changement, quant au volume du trafic-marchandises et du trafic-voyageurs. Il est tenu compte du relèvement des taux consenti récemment par la Commission des transports, mais non d'un rajustement quelconque des traitements qui pourrait être effectué durant l'année. Quant à la question de renouveler les contrats expirant en septembre, elle reste matière à discussion. Le déficit inscrit au compte du revenu s'établit à \$18,025,000 au regard de \$15,031,996 en 1951, ce qui ne laisse aucune marge en vue d'une nouvelle capitalisation que le gouvernement pourrait proposer au cours de la présente session.

Je ne pense pas qu'il y ait lieu d'appuyer davantage sur ce sommaire, qui me paraît assez explicite; mais s'il plaît au Comité d'obtenir des éclaircissements sur les tableaux qui suivent, je les lui fournirai à mesure que nous en poursuivrons l'examen.

Le PRÉSIDENT: J'estime que ce serait préférable.

M. MACDONNELL: Comment expliquez-vous l'augmentation de 5 millions de dollars en ce qui concerne les prélèvements nets à même le revenu, sans compter l'intérêt?

M. GORDON: Vous trouverez des détails à ce sujet à la page 26 du rapport annuel. L'écart est attribuable au fait qu'en 1951 nous avons, au compte du crédit, certains postes extraordinaires dont l'un représentait une dette active de 1.5 million de dollars provenant de la vente de la propriété de la *Rail and River Coal Company*, et l'autre le montant, dont nous avons discuté, de la vente de terrains à l'*Abitibi Pulp & Paper*. Cette dernière somme a été inscrite à titre de valeur en compte mais elle pouvait, comme vous l'avez signalé, être considérée comme un gain au chapitre des immobilisations. Une autre donnée entrainait aussi en ligne de compte: l'entente définitive intervenue entre la compagnie et la ville de Montréal à l'égard de taxes se chiffant par 1 million de dollars. Ainsi se réglait un litige qui avait nécessité quinze années de négociations.

M. MACDONNELL: L'augmentation de 5 millions de dollars en ce qui touche l'intérêt sur les prêts de l'État est-elle due à un changement du taux d'intérêt plutôt qu'à un accroissement des emprunts?

M. GORDON: Les deux facteurs sont en cause. Le taux de l'intérêt perçu par le gouvernement suit le cours du marché, mais c'est d'abord à l'augmentation des prêts qu'est dû l'écart.

M. FULTON: Pourriez-vous nous donner quelques explications?

M. GORDON: Le montant des avances de l'État s'est accru de 117 millions de dollars, dont 73 millions constituaient de nouveaux prêts. En d'autres termes, l'augmentation de nos emprunts a entraîné une hausse des intérêts afférents à l'État. Ceux-ci sont les plus élevés qui figurent au budget et, comme je le faisais remarquer hier, ces prêts accrus que nous consent le gouvernement ne représentent pas des dépenses d'immobilisations.

M. FULTON: Je comprends.

M. GORDON: Passons maintenant au deuxième tableau, qui s'intitule Budget des immobilisations, 1952. C'est l'exposé des nouvelles dépenses prévues pour cette année. Au premier poste figurent les additions et améliorations dont le montant s'élève à \$27,363,257; les membres trouveront à la page 5 du document qui leur a été remis l'analyse de cette donnée. Je vous en signale certains

points. Les montants qui s'alignent au chapitre du réseau représentent les nouvelles dépenses effectivement imputées sur le compte des immobilisations en matière d'installations et d'exploitation ferroviaire. Par exemple, les frais afférents aux rails et boulons, selles d'appui et ancrés, ponts et ponceaux et, de façon générale, à tout ce qui sert à l'exploitation même du réseau, représentent la portion des immobilisations qui n'est pas imputée sur l'entretien, au chapitre des dépenses ordinaires d'exploitation. Les chiffres apparaissant dans la colonne des montants qui doivent être votés de nouveau représentent les frais de travaux déjà approuvés de façon générale, mais non parachevés à la fin de l'année civile; devenus périmés, les crédits consentis à cette fin doivent être votés de nouveau. Voilà, je crois, les principaux articles. Vous remarquerez également qu'une somme de 8 millions de dollars est prévue à l'égard des additions et améliorations, au chapitre du matériel; il s'agit du montant affecté à la transformation et à la réfection de notre matériel roulant. Distincte du montant inscrit au compte du nouveau matériel, cette somme est destinée à pourvoir aux travaux de réfection effectués dans nos propres usines.

M. FRASER: J'allais vous poser une question. Je crois savoir qu'il existe présentement entre le chemin de fer et une compagnie pétrolière une entente prévoyant le transport du pétrole par voie ferrée plutôt que par camion. L'entente pourvoit-elle à la fourniture de wagons-citernes?

M. GORDON: Non. Nous sommes généralement convenus de les louer, et selon un tarif milliaire. Le plus souvent, les compagnies possèdent leurs propres wagons; nous en avons quelques-uns pour les fins de notre service, mais de façon générale, les compagnies les fournissent elles-mêmes.

M. FRASER: Dans le cadre de cette entente, je me demandais ce qu'il en était du nouveau matériel requis.

M. GORDON: S'il s'agit de la convention à laquelle je songe, je suis assez certain qu'en vertu d'une de ses clauses, les compagnies sont censées fournir leurs propres wagons.

M. FRASER: Elles les louent?

M. GORDON: Nous utilisons, moyennant loyer, les wagons-citernes des compagnies pétrolières qui, par contre, nous versent des tarifs-marchandises.

M. FRASER: Vous leur imposez des taxes?

M. GORDON: Oui, pour le voiturage.

M. FRASER: Et vous percevez des taux moindres qu'auparavant?

M. GORDON: Vous confondez ces taux avec les taxes convenues.

M. FRASER: Oui.

M. GORDON: La taxe convenue est une taxe imposée à la suite d'une entente conclue avec certaines compagnies pétrolières de l'Ouest qui s'engagent à nous abandonner une proportion déterminée de leur trafic. Ces compagnies bénéficieraient ainsi d'un régime tarifaire adouci. Cette formule n'a pas encore été approuvée et, vu l'opposition des camionneurs, elle doit faire l'objet d'une décision de la Commission des transports. Les parties intéressées qui s'y opposent ont le droit de faire valoir leurs objections devant cet organisme. Comme la cause est encore pendante, je ne veux émettre aucune opinion sur les points litigieux.

M. MACDONNELL: Je ne m'explique pas très bien l'inscription, à la page 5, d'un montant de quelque 8 millions de dollars au compte du matériel désaffecté. Le travail a été effectué dans vos usines, sans doute, mais je comprends mal la façon dont il en est fait état dans le budget.

M. GORDON: Ce matériel était désuet et détérioré.

M. MACDONNELL: Comment procédez-vous exactement? Vous insérez cette somme dans un total d'environ 23 millions de dollars que vous détachez de la somme de 50 millions prévue pour l'ensemble des besoins?

M. GORDON: Oui. Vous retrouverez ces chiffres dans un exposé qui apparaît plus loin; il s'agit simplement de dégager les données valables en 1952. Si vous revenez à la page 1, vous constaterez que le deuxième article du tableau a trait au nouveau matériel, c'est-à-dire aux commandes de 1952. Je dois vous dire ici pourquoi le présent budget est établi sous une forme différente de celle qu'avait le budget de l'an dernier. En raison de la situation créée par l'extrême abondance de la demande, et d'autres facteurs, il nous faut faire nos commandes longtemps d'avance. Nous pouvons, par exemple, passer des commandes cette année et ne voir aucune possibilité d'obtenir les livraisons avant 1953 ou même 1954. Vous constaterez donc que l'autorisation demandée ici vise particulièrement les achats que nous nous attendons d'acquitter de fait en 1952, alors qu'ailleurs nous demandons au Parlement la permission de contracter des engagements, c'est-à-dire la seule faculté de passer des commandes. Cette dernière autorisation ne porte pas sur le financement des commandes parce qu'en fait celles-ci ne seront acquittées qu'à l'époque des livraisons. C'est pourquoi, sur un total de \$25,059,952, seule est inscrite dans cette partie du budget la somme de \$2,413,000 représentant le montant estimatif des versements réels que nous effectuerons en 1952. Vous trouverez à la page 8 une liste du matériel dont nous demandons l'approbation. Dans l'état détaillé qui apparaît à la même page figure, en marge, la somme de \$25,059,952 représentant la valeur des divers articles. Ce sont là les commandes que nous passerons en 1952.

M. MACDONNELL: Mais vous êtes tenus de n'en payer qu'une partie en 1952?

M. GORDON: Nous devons cette année acquitter au comptant la seule somme de \$2,413,092. Les commandes seront passées par engagement formel portant que nous accepterons toutes les fournitures commandées, lorsqu'elles seront disponibles.

Le PRÉSIDENT: Il faudra voter de nouveau ces crédits l'an prochain?

M. GORDON: Oui, en vertu de la Loi de financement de 1953. C'est le montant des engagements prévus pour cette année. Vous noterez qu'il est question, un peu plus loin, d'une Loi de financement qui pourvoit à l'autorisation de contracter un engagement formel comportant des paiements réservés, faute de quoi le chemin de fer et le ministre des Finances seraient en très mauvaise posture. Nous nous trouverions, en effet, à passer des commandes de matériel pour une valeur de 25 millions de dollars sans avoir ni l'autorisation légale de le faire ni l'argent nécessaire à cet effet. J'ai discuté la question avec le gouvernement et ce dernier est convenu que la méthode à suivre était de pourvoir, par la Loi de financement, à l'autorisation de contracter l'obligation, puis de voter plus tard les crédits nécessaires, soit lors de l'adoption du budget de 1953 ou 1954, selon le cas. Vous y verrez plus clair si vous vous reportez à la page suivante où j'ai exposé, en marge du budget, la question du financement autorisé des commandes. Vous y trouverez un état détaillé des achats de matériel. Je ne sais s'il y a des questions particulières à ce sujet. Ces données représentent notre estimation du matériel effectivement requis en matière de remplacements et d'additions à l'égard de notre inventaire de cette année.

M. FRASER: Avez-vous inscrit un montant au compte du matériel de signalisation?

M. GORDON: A quel compte?

M. FRASER: Dans vos dépenses d'exploitation, un montant est-il prévu au compte des appareils de signalisation?

M. GORDON: Je ne saisis pas très bien ce que vous voulez dire, monsieur Fraser.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fraser, le sténographe me signale que les monologues ne peuvent être entendus et consignés au compte rendu. Si vous désirez que vos remarques y soient insérées, vous devrez hausser la voix.

M. FRASER: Je vais utiliser mon haut-parleur.

M. FULTON: Quel montant avez-vous reporté cette année en ce qui concerne le matériel acheté mais non livré?

M. GORDON: Vous trouverez ce renseignement à la page suivante, je crois. Si vous voulez bien attendre que j'y arrive, je vous donnerai l'indication.

M. FULTON: Très bien.

M. GORDON: Voilà pour le détail de l'exploitation, qui apparaît à la page 8. La page 9 renferme un tableau relatif à l'achat de titres. Pour mieux comprendre ces données, il serait bon que vous vous reportiez à l'état détaillé des dépenses prévues pour 1952. Un montant global de \$516,900 est inscrit au compte des titres. Cette somme est bien inférieure à celle qui figurait au budget de 1951 parce que l'an dernier nous avons fourni, à titre de commanditaire, \$2,672,000 à la *New London Northern Railroad Company*, \$206,714 au *Chicago and Western Indiana Railroad* et \$275,000 au *Northern Alberta Railway*. Il n'y a rien de tel cette année. Du total dont je parlais, la somme de \$250,000 représente la contribution que nous fournissons conjointement avec le Pacifique-Canadien au *Northern Alberta Railway*, cependant, qu'un montant de \$62,500 est destiné, à titre d'apport conjoint, au *Toronto Terminal Railway*. Le montant de \$202,900 constitue les avances consenties au *Chicago and Western Indiana Railroad*. Ce chiffre représente en grande partie notre quote-part des fonds requis pour les fins d'installations en commun.

M. MACDONNELL: Quelle est, en fait, la situation en ce qui concerne l'achat de titres?

M. GORDON: Dans le cas de la *New London Northern Railroad Company*, nous avons effectivement acheté le capital-actions.

M. MACDONNELL: Oui.

M. GORDON: Pour ce qui est de certains autres postes, de celui, par exemple, qui concerne l'*Atlantic and St. Lawrence Railroad*, nous avons acquis, également, le capital-actions, soit un faible montant détenu par le public. Vous m'avez demandé, je crois, si nous avions obtenu des titres en retour. Je suis informé qu'en touchant notre part, nous avons, en fait, obtenu des obligations jusqu'à concurrence du montant engagé, ce qui équivaut à une nouvelle mise de fonds. Mais nous avons acquis des titres en retour: en d'autres termes, cela représente un nouveau placement de capitaux. En ce qui touche le *Toronto Terminal Railway*, il s'agit d'une émission d'obligations équivalant à la somme placée et réparties entre le Pacifique-Canadien et notre compagnie. Du point de vue technique, si l'entreprise accuse des profits, nous touchons un intérêt sur les obligations que nous détenons.

M. MACDONNELL: Tous ces postes représentent des dépenses directes, des placements de nouveaux capitaux?

M. GORDON: Oui. L'article relatif à un nouveau fonds de roulement de 15 millions de dollars est, je crois, suffisamment explicite. Ce poste signifie simplement que nous avons besoin de plus de dollars pour faire face à l'accumulation des arrêts de comptes créditeurs et acquitter les frais accrus des salaires et du matériel. Comme question de fait, les frais relatifs aux matériaux et aux stocks de fournitures se chiffrent par près de 100 millions de dollars.

M. MACDONNELL: Tous ces montants sont inscrits au chapitre des dépenses d'immobilisations, mais ils proviennent en fait du gouvernement.

M. GORDON: Emprunter du gouvernement équivaut à emprunter d'une banque et à porter le montant au compte des immobilisations. Si vous parcourez le tableau de la page 2, vous constaterez par exemple, que les dépenses de matériel s'élèvent à 104,822,000 dollars. D'autres données connexes y figurent en regard des chiffres soumis en 1951. Jetons un coup d'œil sur ces articles.

Maintenant que M. Fulton est de retour, j'aimerais attirer son attention sur le premier article du bas; il y trouvera l'explication du point qui l'intéresse, à savoir que nous sommes autorisés à dépenser 12,577,000 dollars en vertu de la première Loi de financement de 1951, et 52,355,000 dollars en vertu de la seconde loi. Ces montants ont été approuvés et nous n'avons pas besoin, à cet égard, d'une nouvelle autorisation. Mais les montants prévus pour cette année seront dépensés dans le cadre des permissions qui nous seront confirmées cette année. En fait, il n'y a pas lieu de présenter une nouvelle demande à cet effet. Ces données ont été insérées ici simplement pour rappeler au Comité que les montants sanctionnés doivent être dépensés cette année, mais qu'ils ont déjà été autorisés par la Loi de financement de l'an dernier.

M. MACDONNELL: Il n'y avait pas de raison particulière d'inscrire ces chiffres au budget, alors?

M. GORDON: Si, il en existait une, comme vous pourrez vous en rendre compte en parcourant l'exposé des besoins réels en 1951. L'article principal était l'achat de 5,000 wagons à marchandises fermés en vue de répondre à l'accroissement du trafic causé par les préparatifs de défense et d'autres facteurs. C'est le poste le plus important inscrit à ce programme, dont le détail apparaît au budget déjà approuvé de 1951.

M. MACDONNELL: Autrement dit, il vous faut obtenir l'autorisation de contracter un engagement global, peu importe les versements à effectuer au cours de la présente année. Je veux dire que vous ne vous attendez pas à acquitter cette année toutes les commandes.

M. GORDON: C'est juste. Le premier poste dont je parlais se chiffre par \$45,000,000. Le deuxième, au montant de \$7,800,000, porte sur un projet qui a été sanctionné par une loi, soit la construction d'un embranchement à partir de Sherridon jusqu'à Lynn-Lake. Le coût total en est estimé à 14,750,000 dollars, bien que les frais réels puissent dépasser ce chiffre. Toutefois, nous demandons à dépenser cette année la somme de \$7,800,000 et nous devrions être en mesure, l'an prochain, de vous dire ce que sera le coût global des travaux.

M. FRASER: Ce projet comporte-t-il une garantie conditionnelle analogue à celle dont vous avez parlé ce matin à propos de l'aménagement d'un autre embranchement?

M. GORDON: Oui, il est intervenu une entente semblable qui prévoit le versement de redevances annuelles fixes échelonnées sur une période de vingt ans, cependant que nous créditons à la compagnie intéressée une certaine remise en proportion de l'excédent du trafic qu'elle nous garantit.

M. MACDONNELL: Le calcul est fondé sur la garantie d'un minimum de trafic et l'estimation d'un excédent possible?

M. GORDON: L'entente comporte en réalité trois parties. D'abord la compagnie Sherritt-Gordon s'est engagée à souscrire la somme de \$5,000,000 payable en vingt annuités qui nous rapporteront quelque \$7,500,000. Par contre, nous nous sommes engagés à lui créditer l'excédent des recettes prévues dans le contrat. De plus, le National-Canadien a engagé en immobilisations la somme de \$5,000,000 représentant la contribution que nous avons jugé bon de fournir à la mise en œuvre du projet. Enfin, le gouvernement a accordé une subvention qui vient s'ajouter à cette mise de 10 millions de

dollars: envisageant la haute priorité dévolue aux contrats de défense, il désirait s'assurer ainsi que la ligne serait exploitée vers octobre 1953. Cette subvention représente une prime consentie à l'égard de la livraison, soit, du prix exigé pour le parachèvement de la voie dans un délai donné. A cette fin, il nous a fallu recourir à des procédés fort onéreux. Tous les frais sont prévus.

M. MACDONNELL: Vous comptez sur un trafic de surcroît?

M. GORDON: Sur les produits de la pêche et des mines. Le gros du trafic viendra sans doute de la mine Sherritt-Gordon, mais les pêcheries et de nouvelles découvertes dans le domaine minier nous vaudront probablement un supplément de denrées transportables.

Vient ensuite, au compte des crédits à voter de nouveau, le chiffre de 23 millions de dollars auquel vous faisiez allusion. Au poste suivant, soit à la page 2, figure un montant de 8,325,822 dollars représentant l'excédent des frais prévus à l'égard du nouveau matériel autorisé en 1951. Monsieur Fulton, durant votre absence, j'ai donné certaines explications au sujet des données qui vous intéressent, soit, en chiffres ronds, les montants de 12,577,000 et 52 millions de dollars qui apparaissent. Ces chiffres représentent les frais du matériel dont l'achat a déjà été autorisé, mais qui n'a pas été livré; la plus grande partie devrait toutefois nous parvenir au cours de l'année. Nous n'avons donc pas besoin d'une nouvelle autorisation puisque la loi votée l'an dernier sanctionnait ces commandes. Ce sont, je crois, les chiffres dont vous cherchiez la signification. Les dépenses réelles ont dépassé de 8,325,000 dollars ces prévisions. Il est évident que ces états reposent sur une estimation des sommes requises que nous voulons aussi précise que possible, et c'est là le montant de la première estimation que nous avons soumise au Comité en ce qui concerne les frais de matériel.

La plupart de ces contrats sont évalués d'après une formule flexible, c'est-à-dire qu'au prix de base s'ajoute une clause mobile. Une autorisation nous est nécessaire à cet égard et c'est pourquoi un poste distinct est réservé à cet excédent auquel il n'est pas pourvu dans un crédit antérieur.

L'article suivant, relatif aux dépenses autorisées pour 1951, s'élève à 20,389,043 dollars. Vous trouverez une note explicative à ce sujet. La note suivante porte que la Loi de financement et de garantie, de 1951, concernant les Chemins de fer Nationaux du Canada autorise la passation de commandes pour une valeur de 111 millions de dollars. La page 7 renferme le détail de ce montant dont 43,767,000 dollars représentent, en chiffres ronds, la valeur du matériel pour voyageurs qui n'a pas été commandé effectivement. La Loi de financement et de garantie de 1951, nous autorisait à dépenser un montant de 111,512,000 dollars dont 43,767,000 dollars restent disponibles. Ce reliquat servira à acquitter des commandes de matériel pour voyageurs; vous en lirez le détail à la 3<sup>e</sup> colonne de l'exposé qui apparaît à la page 3. Nous devons donc obtenir un crédit supplémentaire à cet effet.

M. FRASER: Les commandes sont passées?

M. GORDON: Pas exactement. Nous avons demandé des soumissions et, avant d'aller plus loin, nous devons obtenir l'autorisation que nous sollicitons par le présent budget, parce que, du point de vue technique, l'autorisation initiale d'effectuer ces dépenses est devenue périmée à la fin de la dernière année civile.

M. MACDONNELL: Vous nous avez dit que vous aviez contracté des engagements pour une valeur de 111 millions de dollars. La page 7 renferme-t-elle la répartition de cette donnée? Je crois que c'est bien cela.

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Pouvez-vous nous fournir de plus amples indications à ce sujet?

M. GORDON: Voici quelques exemples du coût par unité; ces chiffres manquent peut-être d'exactitude et ne peuvent servir que d'indication. C'est bien des voitures de première classe pour voyageurs et des autres du même genre que vous vous informez, n'est-ce pas?

M. MACDONNELL: Oui.

M. GORDON: Alors, voici quelques articles: wagons-lits, \$245,000; les wagons-lits et les wagons-buffets coûtent à peu près le même prix. Les wagons-salons-café s'élèvent à \$242,000, les wagons-restaurant \$247,000—et ces frais constituent un joli montant. Les voitures de première classe, dont certaines sont mentionnées là, coûtent environ \$155,000.

M. MACDONNELL: Uue autre question seulement. Parlez-vous des wagons à marchandises?

M. GORDON: Un wagon-marchandises coûte actuellement quelque \$7,300; c'est le dernier chiffre que nous avons eu à ce propos.

Si vous vous reportez au tableau que vous avez devant vous, vous verrez que le total de la première colonne s'élève à \$55,581,000; celui de la deuxième, à \$20,389,000 et celui de la troisième, à \$43,767,000.

M. FULTON: Dans la note de renvoi au bas de la page 7 aussi bien que dans vos rapports annuels, à l'alinéa 25, vous dites que vous n'attendez pas de livraisons beaucoup avant 1953?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Je me demande alors pourquoi si j'ai bien compris, vous faites figurer ces 43 millions de dollars dans votre budget?

M. GORDON: J'ai donné cette explication alors que vous étiez absent. En voici la raison. Nous ne demandons pas un permis de financement, mais un permis d'engagement. J'ai expliqué que nous avions maintenant besoin de ce qu'il est convenu d'appeler des périodes de délai, que les commandes données cette année ne seront livrées qu'en 1953 ou 1954. Après avoir passé des commandes s'élevant à 40 ou 50 millions de dollars, nous serions en bien mauvaise posture si nous n'avions aucune autorité statutaire d'en effectuer les paiements. Nous demandons au Comité et au Parlement de nous autoriser à prendre cet engagement, lequel entraîne l'obligation de payer, mais le paiement ne serait formellement autorisé qu'après l'adoption de la loi de finances de l'année durant laquelle nous attendons la livraison.

M. FULTON: Ces 43 millions ne représentent pas une dépense réelle du budget de l'année?

M. GORDON: Pas pour maintenant: cette somme figurera probablement dans le budget de 1953, si la livraison est faite cette année-là.

Voilà qui répond à la deuxième note, c'est-à-dire le prochain permis d'engagement de fonds. A vrai dire, j'ai expliqué les trois postes en question. Si vous passez maintenant à la page 8, vous constaterez qu'en 1952... j'ai fait la revue de cette page et j'ai expliqué l'emploi des \$2,400,000. Dans mon commentaire précédent, j'ai analysé la partie supérieure de cette page. La partie inférieure de la page 8 a trait au nouveau matériel, y compris l'autorisation de réaliser le programme budgétaire de 1953 en plaçant les commandes que nous faisons remplir grâce à cet arrangement. Autrement dit, il s'agit là encore une fois d'un permis d'engagement de fonds et nous n'attendons les livraisons qu'en 1953.

L'hon. M. CHEVRIER: Pour 56 millions de dollars?

M. GORDON: Oui, pour ce montant.

La note au bas de la page 2 est quelque chose de nouveau. C'est la solution apportée au problème que voici: en dépit de nos meilleures prévisions, nous ne savons pas à quelles dates les livraisons seront faites et il se peut fort bien que nous recevions du matériel au début de 1953, livraisons non prévues officiellement dans notre budget et pour lesquelles il nous serait impossible d'obtenir l'autorisation du Comité avant la tenue de ce Comité l'an prochain à même date. Pour répondre à cette éventualité, nous demandons que le ministre des Finances soit autorisé à consentir, au besoin, des avances à concurrence de 50 millions de dollars, lesquelles serviront à payer le matériel qui sera livré au printemps de 1953. Cette dépense serait ensuite officiellement autorisée par la Loi de financement et de garantie de 1953. En réalité ces fonds proviennent de la petite caisse, si l'on peut dire.

M. FULTON: Vous l'appellez ainsi pour ne pas l'appeler "dépenses diverses".

M. GORDON: Autrement nous nous butons à des détails techniques de caractère légal. Nous voulons agir ici de la façon la plus régulière qui soit et l'un des détails techniques qui se présentent est d'obtenir au moins le pouvoir légal du ministre des Finances d'avancer cet argent. Tout devient régulier si nous procédons ainsi.

S'il n'y a pas d'autres questions au sujet du matériel, je ferai remarquer que les pages 7 et 8 forment la substance principale du budget. Si l'on excepte les besoins relatifs au chemin de fer, je crois que nous avons suffisamment examiné le chapitre à l'étude.

M. FULTON: Avez-vous quelque moyen de savoir—peut-être le savez-vous déjà—si votre programme d'achat de nouveau matériel équivaut à peu près à celui du Pacifique-Canadien, compte tenu du réseau beaucoup plus grand que vous exploitez? Y a-t-il proportion entre les deux?

M. GORDON: Cela varie. J'ignore si ces chiffres sont en ma possession, mais j'ai été à même de les voir dernièrement. Cette compagnie a fait plus de progrès que nous à cet égard au début, mais nous reprenons le terrain perdu. Sur une période de six ans, par exemple, le rapport est généralement le même, eu égard à l'importance du réseau et au volume de marchandises transportées.

M. MACDONNELL: Faites-vous allusion présentement à l'acquisition de matériel roulant?

M. GORDON: Oui, à l'acquisition de matériel roulant. Le Pacifique-Canadien a commencé avant nous.

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

Des VOIX: Adopté.

M. POULIOT: Avant l'adoption, monsieur le président, avons-nous discuté la page 6?

M. GORDON: La page 6 contient les prévisions en matière d'extension, d'amélioration et d'entretien de la plate-forme des terrassements et de la voie elle-même, en plus de divers services du chemin de fer. Vous avez là tout le détail et les divers titres des montants qui sont dépensés pour de nouvelles lignes dans les régions données. Tout le long du rapport, on a fait mention des sommes que le chemin de fer a dépensées nommément pour les rails, les boulons et ainsi de suite dans les diverses régions.

Si vous vous reportez à la page 6, vous verrez que sous les titres: rails, boulons, sellettes et ancras, de gauche à droite dans le tableau, nous avons indiqué les montants dépensés dans chaque région. Ce tableau couvre une masse de détails qui le répartit en milliers d'articles distincts. Pour présentation au Comité, nous avons résumé le tout sous forme de tableau pour fins de comparaison.

M. McLURE: Il y a là un article intitulé: Protection des passages à niveau?

M. GORDON: Quel article dites-vous?

M. McLURE: Celui de la Protection des passages à niveau, région de l'Atlantique, \$53,000.

M. GORDON: D'ordinaire ces installations sont prescrites par les ordonnances de la Commission des transports. Les municipalités et d'autres corps constitués en font ordinairement la demande et ce montant représente la part des frais que la Commission des transports nous impose.

M. McLURE: Si je vous pose cette question, c'est que l'an dernier un accident très grave est survenu sur la ligne du National-Canadien à Traveller's Rest, entraînant la mort de trois personnes et blessant les autres très grièvement. Je me demande si l'on se propose d'améliorer ce passage à niveau.

M. GORDON: A quel endroit dites-vous?

M. McLURE: A Traveller's Rest.

M. GORDON: Non. Ce montant de \$53,000 s'applique à Goose-Pond, Nouvelle-Écosse (\$13,300) pour la suppression d'un passage par la déviation d'une route, et aussi dans la subdivision de Thorburn où un passage à niveau est remplacé par un passage supérieur.

M. Pouliot: Monsieur Gordon, il y a eu correspondance entre le ministère de la Voirie du Québec, la direction du chemin de fer et la Commission des transports au sujet d'un pont sur chevalets à Trois-Pistoles.

M. GORDON: Sous ce chapitre?

M. Pouliot: Oui.

M. GORDON: Au cours d'une année, monsieur Pouliot, il arrive qu'en certains cas un article de ce genre soit imputé sur la Caisse pour frais éventuels —s'il s'agit d'une affaire spéciale—mais en établissant nos prévisions budgétaires pour l'étude du Comité, nous n'avons indiqué que les deux postes que j'ai mentionnés. Je prendrai bien volontiers note du cas que vous citez.

M. Pouliot: Je sais qu'il y a eu correspondance entre le ministère de la Voirie du Québec, la direction du chemin de fer et la Commission des transports sur ce sujet. La difficulté surgissait du fait qu'à Trois-Pistoles, sur la route de Gaspé, le ministère de la Voirie était prêt à construire un petit pont en béton, alors que le chemin de fer suggérait la construction d'un pont en bois.

M. GORDON: Je consulterai le dossier à ce propos.

M. Pouliot: Il y a autre chose. Vous proposez-vous d'agrandir la gare de triage à Rivière-du-Loup? Je crois qu'on a proposé l'acquisition de quelque propriété.

M. GORDON: Il y a dans le budget un poste qui prévoit la construction, dans les années à venir, d'une cour de triage pouvant contenir 625 wagons à Rivière-du-Loup. Pour l'instant, nous nous contentons d'acheter le terrain. Nous n'avons encore rien prévu dans le budget pour l'aménagement de la cour de triage.

M. Pouliot: Il y a un poste couvrant l'achat du terrain?

M. GORDON: Précisément. Ce poste se chiffre à \$25,000.

M. Fraser: A la page 6, sous Acquisition de valeurs, de quoi s'agit-il? Est-ce l'acquisition d'une nouvelle ligne?

M. GORDON: A la page 6? C'est le poste que j'ai mentionné précédemment. Il contient trois articles: le terminus de Toronto et ainsi de suite.

M. Fulton: Monsieur Gordon, où allez-vous construire le tunnel dans l'Ouest?

M. GORDON: De quel tunnel parlez-vous?

M. Fulton: Il y a ici une dépense de \$50,000 pour un tunnel.

M. GORDON: Je vais vous trouver cela. Ce poste est en abrégé. Il s'agit en réalité d'appliquer un nouveau revêtement au tunnel déjà construit dans la division de Kamloops, subdivision de Yale. Je suis sûr que vous connaissez cet endroit.

M. FULTON: Vous possédez un bon nombre de tunnels dans cette région. J'espérais qu'on allait faire un relevé en vue de la construction d'un nouveau tunnel.

M. GORDON: Le nouveau poste ne représente qu'une dépense de \$60,000 pour 1952. Le coût total s'élèvera à \$250,000, dont \$60,000 seront dépensés cette année. De ce chiffre, \$50,000 seront imputés sur le capital. La dépense estimative pour 1953 sera de \$190,000.

M. FULTON: Vous avez déjà dit qu'à votre avis la ligne du canyon du Fraser en particulier n'était pas encore terminée et je pense que vous êtes allé plus loin, déclarant que les éboulements ne cessaient de vous causer des ennuis. Avez-vous actuellement un programme pratique de déplacement de cette ligne ou d'y construire un autre tunnel?

M. GORDON: Oui et non. Il semble que cette ligne ne cesse jamais de glisser et nous ne cessons de la déplacer. Ce sont là des travaux importants. De toute façon, nous n'avons pas l'intention de chercher un nouveau parcours dans les montagnes. Nous travaillons continuellement sur cette route, cherchant à réparer les vilains endroits. Mais, comme vous vous en doutez, les pires endroits sont ceux qui ne semblent présenter aucune solution satisfaisante.

M. FULTON: Vous feriez peut-être mieux de percer un tunnel dans les montagnes.

M. GORDON: Nous sommes à examiner un certain nombre de projets de ce genre, mais cette solution n'est pas entièrement satisfaisante. Comme je vous l'ai déjà dit, nous avons déjà fait des travaux coûteux; nous avons posé des piliers d'acier aux endroits dangereux, sur la foi des meilleurs ingénieurs qui y voyaient une solution définitive. A notre grande surprise, tout s'est effondré! Ces travaux représentaient une dépense de \$150,000 à \$200,000.

M. MOTT: Vous avez ici un poste prévoyant une dépense de \$1,200,000 pour la construction d'un grand terminus pour la compagnie Grand Trunk Western.

M. GORDON: Oui. Cette somme doit servir à la construction d'une nouvelle gare de classement des marchandises à Durand, dans le Michigan; il faudra deux années pour achever cette construction et la dépense se répartira comme il suit: le coût estimatif pour cette année sera de \$1,200,000 et celui de l'an prochain, de \$2,304,000, soit un total de \$3,504,000. C'est un projet de grande envergure et il s'impose du fait du transport très volumineux d'automobiles sur cette ligne en particulier; ce trafic est alimenté, je crois, par General Motors plus que par tout autre. Ce transport est très profitable et j'ajouterai que le projet en question est en marche depuis assez longtemps déjà.

M. FULTON: Je remarque que vos dépenses en matériel de signalisation et d'enclenchement seront encore une fois plus volumineuses dans la région centrale que dans celle de l'Ouest.

M. GORDON: Oui et la raison en est surtout que nous avons à Hornpayne un projet de construction en voie d'achèvement. On en verra la fin cette année, je pense.

Vous devez vous rappeler que la région centrale est beaucoup plus considérable que celle de l'Ouest et le coût total d'un grand nombre de petits travaux monte rapidement dans une région de cette étendue. Le principal

article de cette dépense porte sur un projet commencé il y a deux ans, celui d'installer le contrôle centralisé dans les terminus de Toronto et la division d'Allandale.

M. FULTON: Pouvez-vous nous donner le détail de ces travaux d'installation de signaux cette année? Il s'agit du poste s'élevant à \$1,019,000.

M. GORDON: Vous voulez dire dans la région de l'Ouest?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Je vais vous donner le tout. Les plus fortes dépenses sont: premièrement, \$250,000 pour la subdivision Ashcroft; ce poste prévoit l'installation à partir de l'embranchement à Kamloops jusqu'à Ashcroft et couvre une distance de 48.9 milles. Le coût total est évalué à \$500,000 et nous comptons terminer la moitié des travaux cette année.

M. FULTON: Est-ce le block-système de signalisation que vous installez?

M. GORDON: C'est cela, et le coût sera de \$500,000. Le poste suivant intéresse la subdivision Kashabowie et prévoit l'installation d'un contrôle centralisé du trafic, comportant une seule voie principale à Atikokan qui est située dans la région de Steep-Rock.

M. FULTON: Cela se trouve-t-il dans la région de l'Ouest?

M. GORDON: Oui. C'est un programme très chargé et nécessaire, car c'est l'unique alternative à la construction d'une double voie. Notre trafic est extrêmement dense à cet endroit et c'est pourquoi nous voulons y établir un contrôle central qui nous permettra d'accélérer la circulation.

M. FULTON: Quel poste m'avez-vous cité pour commencer?

M. GORDON: Celui des \$500,000 pour la division de Kamloops, à Ashcroft.

M. FULTON: Et c'est là la seule étendue montagneuse où il y aura des travaux cette année?

M. GORDON: Oui, c'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. DUMAS: A la page 6, sous le titre: "Stations et abords", il y a le montant de \$567,838 pour la région centrale et je me demande si M. Gordon peut nous dire si ce montant comprend le coût de reconstruction de la station à Senneterre, Québec, sur la ligne transcontinentale?

Le PRÉSIDENT: Cette question recevra une réponse par écrit. A votre tour, monsieur Macdonnell.

M. GORDON: Je crois pouvoir vous donner la réponse à l'instant. Non, je devrai faire des recherches.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon répondra à votre question par écrit, monsieur Dumas. Monsieur Macdonnell?

M. MACDONNELL: Pourriez-vous m'aider à retrouver dans le budget deux chiffres qui figurent à la page 7? Dans le premier cas, il est dit ceci: "En vertu des statuts de 1951, le mode de financement du nouveau matériel figurant à la première colonne du tableau ci-dessus a été autorisé jusqu'à concurrence de \$55,571,816. Tout ce matériel a été commandé et on en attend la livraison avant le 1<sup>er</sup> juillet 1952." Comment pouvons-nous retrouver cela? J'espérais trouver quelque chose qui correspondrait à cela dans l'autorisation de 1951, mais je ne l'ai pas trouvé.

M. GORDON: Cela fait partie des 111 millions de dollars dont j'ai fait mention.

M. MACDONNELL: Oui, mais où trouvons-nous cela dans notre autorisation de 1951?

M. GORDON: Si vous passez à la page 2, vous verrez que le commentaire, la deuxième note, se lit comme il suit: "La Loi de financement et de garantie

du National-Canadien, 1951, a autorisé la passation de commandes de nouvel outillage durant l'année 1951 (moyennant le consentement du Gouverneur en conseil) au montant de \$111,512,920, comportant une dépense estimative de \$43,767,655 en matériel pour voyageurs. Ce dernier matériel n'a pas été commandé en 1951 et il est à désirer que l'autorisation soit accordée de nouveau."

M. MACDONNELL: A-t-on laissé périmer cette autorisation?

M. GORDON: Oui, et à présent nous la votons de nouveau à toutes fins pratiques.

M. FRASER: A la page 6, sous "Hôtels", on indique un montant de \$3,549,447 et il y a là également un montant voté de nouveau. A quoi servira ce montant?

M. GORDON: Principalement pour l'hôtel Macdonald et l'hôtel Newfoundland; le premier est situé à Edmonton, le second à St-Jean.

M. FRASER: Il servira à ces deux hôtels?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur le budget?

M. GILLIS: A-t-on l'intention d'agrandir ou de rénover l'hôtel d'Halifax?

M. GORDON: Nous n'avons aucun projet de ce genre en ce moment. Cette question a été soulevée cependant, et j'ai reçu un rapport indiquant, après examen, ce qu'il était possible de faire en matière de construction de l'hôtel. Néanmoins nous ne prévoyons pas pour le moment de faire un placement de fonds déterminé à cet égard. Le projet n'en est qu'au stade de l'étude. L'hôtel pourrait être agrandi sur l'emplacement actuel, mais il reste à savoir si cet agrandissement constituerait une dépense d'immobilisation justifiable.

M. GILLIS: L'hôtel n'est plus assez grand pour les besoins actuels.

M. FRASER: Quelle est la somme totale qui sera dépensée pour l'hôtel de Terre-Neuve?

M. GORDON: Vous voulez dire dans le présent budget?

M. FRASER: Oui.

M. GORDON: Je crois que le total global de la dépense à l'hôtel Newfoundland sera d'un million et quart environ, à cause des travaux de modernisation qui y seront effectués, mais le montant que nous avons voté de nouveau cette année est de \$838,000. Cependant, je le répète, le total global, lorsque la tâche sera finie, s'élèvera à quelque \$1,235,000.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur le budget? Sinon, le budget est adopté.

Adopté.

M. FULTON: Passant au budget du service maritime, je vois que vous vous attendez à une diminution de la part des Canadian National Steamships. Pourquoi cela?

M. GORDON: Excusez-moi, je n'ai pas compris.

M. FULTON: A la page 11, vous prévoyez une diminution des revenus de la West Indies Steamships. Pourquoi?

M. GORDON: Attendez un instant que je me retrouve. Vous faites allusion à nos prévisions par rapport à nos revenus réels?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Le rapport que j'ai reçu sur la question se lit comme il suit:

Durant le premier trimestre de 1952, notre tonnage et nos recettes ont dépassé les prévisions, mais pour le reste de l'année il est extrêmement difficile de prédire quels seront les résultats, vu qu'on ne saurait dire combien de dollars seront à la disposition des marchands des Indes

Occidentales; de plus, toutes les expéditions de farine à la Jamaïque en avril (70,000 sacs) ont été achetées des minoteries aux États-Unis et seront livrées à des ports américains.

A compter du 3 mars, les tarifs de transport de marchandises vers le sud jusqu'aux Bermudes et au groupe de l'est ont monté de 10 p. 100, à l'exception de la farine et du poisson. Le tarif de transport de la farine à la Jamaïque, qui était extrêmement bas, a été élevé de 18 p. 100 à compter du 1<sup>er</sup> février.

Voilà les perspectives telles que nous les envisageons présentement, mais un certain scepticisme s'impose ici car la situation peut changer considérablement.

M. FULTON: La perte du transport de la farine est-elle un dur coup pour la compagnie?

M. GORDON: Selon toute apparence, oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser relativement au budget?

M. FOLLWELL: Je serais porté à croire qu'à côté de chaque article représentant les besoins par régions, il devrait y avoir une mention des recettes prévues par régions.

M. GORDON: Non, nous ne faisons pas ce genre d'analyse. Nos prévisions en matière de revenus sont une espèce de calcul dont le chiffre est un pourcentage prévu.

M. MACDONNELL: Vous dites qu'une autorisation est nécessaire pour opérer un financement à concurrence de 30 millions de dollars. Je vois cela dans le budget. Vous dites ensuite: "notre autorisation de placer des commandes jusqu'à concurrence de 43 millions de dollars". Est-ce parce qu'il s'agit d'une commande renouvelée que le montant ne figure pas dans le budget? J'en suis à la deuxième ligne à la page 7.

M. GORDON: Je vais tâcher de vous expliquer: Nous avons une garantie de financement qui nous autorisait à acheter pour 111 millions de matériel, mais en réalité nous n'avons pas passé de commandes de matériel pour voyageurs, commandes qui auraient été payées à même ces 111 millions. Conséquemment, puisque nous n'avons pas donné de telles commandes, il nous faut recommencer à neuf, du moins pour ce qui a trait à l'autorisation. Toutefois, si nous avions passé des commandes, nous n'aurions pas été tenus de demander une nouvelle autorisation, la loi ne nous permettant pas alors de passer outre à cette formalité. Mais nous n'avons pas donné de commandes, de sorte que nous avons pris les 43 millions qui font partie de ce montant et nous demandons à présent une nouvelle autorisation.

M. MACDONNELL: Puisque cela ne se trouve pas dans votre budget, où est-ce alors?

M. GORDON: Cette dépense ne se trouvera pas dans notre budget de financement tant que nous ne connaissons pas la nature des livraisons qui nous seront faites. Voilà la raison pour laquelle nous avons dans notre budget cette caisse des achats éventuels s'élevant à 50 millions de dollars. Nous avons demandé des soumissions pour ce matériel de wagons à voyageurs, matériel qui nous coûtera environ 43 millions, mais je n'ai pas la moindre idée des dates de livraison; celle-ci peut avoir lieu dans un, deux ou trois ans. Nous vous demandons de nous donner l'autorisation de placer des commandes de matériel. C'est une autorisation de prendre des engagements, après quoi, lorsque nous saurons à quelle date le paiement devra se faire, nous nous présenterons de nouveau devant vous, sollicitant une autorisation de financement.

M. MACDONNELL: Dans quelle posture serez-vous si cette autorisation vous est accordée au début de l'année prochaine?

M. GORDON: Si nous l'obtenons à bonne heure l'an prochain, nous n'aurons pas d'autorisation de financement, sauf ce que vous nous accordez dans cette caisse de 50 millions pour achats éventuels, et si le ministre des Finances est dans l'obligation de nous consentir un prêt, l'autorisation en sera demandée au Parlement dans la loi de cette année-là.

M. CARTER: Le budget consacre-t-il un montant pour l'achat de nouveaux navires côtiers?

M. GORDON: Non, le budget actuel ne contient rien à cet égard, mais on s'occupe activement d'obtenir les devis et les soumissions en ce qui concerne les navires côtiers à Terre-Neuve et nous espérons bien que le budget de l'an prochain contiendra un crédit à ce compte-là.

M. GILLIS: Pouvez-vous retirer de ce budget la somme suffisante pour installer un petit restaurant dans le train de nuit de Halifax à Sydney?

M. GORDON: Cette question est également à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Le budget est-il adopté?

Adopté.

Messieurs, je vois que vous travaillez ferme. Il ne reste plus que deux articles qui, à mon sens, pourront être adoptés sans trop de difficultés avant six heures, de sorte qu'il ne sera pas nécessaire de siéger ce soir. Passons maintenant à l'état du Trust des titres du National-Canadien.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX  
DU CANADA

Ottawa, le 21 mars 1952.

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

Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 23 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937, les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les transactions du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1951.

Au cours de l'année, aucune transaction n'a été faite qui affectait la valeur comptable du capital-actions du Trust des titres. Le montant qui figurait au bilan le 31 décembre 1950 demeure donc le même.

Les chemins de fer Nationaux du Canada ont demandé la permission de libérer pour annulation et création les titres suivants de la *Canadian Northern Pacific Railway Company* échus le 2 avril 1950:

1. £ 550,000 (\$2,676,666.66) Obligations 4%, garanties 1<sup>re</sup> hypothèque, (nantissement par hypothèque datée du 2 avril 1910)
2. £ 417,000 (\$2,029,400.00) Obligations 4½%, garanties 1<sup>re</sup> hypothèque, Embranchements (nantissement par hypothèque datée du 6 mars 1914)
3. £ 464,581 (\$2,260,960.87) Obligations 4½%, garanties 1<sup>re</sup> hypothèque, Embranchements (nantissement par hypothèque datée du 6 mars 1914)
4. £ 1,027,397 (\$4,999,998.73) Obligations 4½%, seconde hypothèque, (nantissement par hypothèque datée du 23 juin 1914)

Les valeurs figurant aux item 1, 3 et 4 étaient détenues par le Trust des titres en garantie collatérale partielle de la dette contractée par la *Canadian Northern Railway Company* envers l'État canadien et remboursée par l'État en vertu du chapitre 24 des statuts de 1917 et du chapitre 11 des statuts de 1918. Les valeurs figurant à l'item 2 étaient détenues par le Trust des titres en garantie collatérale partielle du prêt de \$1,887,821.16, à 6%, consenti par l'État canadien à la *Canadian Northern Railway Company* en vertu de la Loi des mesures de guerre 1918.

Par l'arrêté-en-conseil P.C. 509, en date du 1<sup>er</sup> février 1951, les titres échus mentionnés ci-dessus ont été libérés et ont été annulés et brûlés.

Les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre, ci-joint, le bilan du Trust des titres au 31 décembre 1951.

Pour les régisseurs,  
J. C. LESSARD.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1951

ACTIF			PASSIF		
<i>Créances pour capital des emprunts—</i>			<i>Capital-actions au nom de Sa Majesté—</i>		
Chemin de fer Canadian Northern.....	\$312,334,805.10		5,000,000 d'actions sans valeur nominale		
Chemin de fer Grand Trunk.....	118,582,182.33		ayant une valeur initiale fixée à.....	\$270,037,437.88	
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.....	116,006,599.08		Gain résultant de transactions postérieures		
Canadian National Railway Company.....	96,936,971.75	\$643,860,558.26	au 1 <sup>er</sup> janvier 1937—ci-contre.....	108,480,697.14	\$378,518,135.02
<i>Créances pour intérêt des emprunts—</i>					
Chemin de fer Canadian Northern.....	\$309,702,897.65				
Chemin de fer Grand Trunk.....	103,250,802.95				
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.....	107,326,622.84				
Canadian National Railway Company.....	54,501,313.57	574,781,637.01			
<i>Transactions postérieures au 1<sup>er</sup> janvier 1937 inté-</i>					
<i>ressant la valeur comptable du capital-actions</i>					
<i>du Trust des titres—</i>					
Réseau national:	Année 1951	Total à date			
Surplus de caisse.....		\$112,502,061.64			
Gains de capital.....		19,105,651.38			
Pertes de capital.....		23,127,015.88	108,480,697.14		
<i>Valeurs en nantissement—</i>					
Voir Annexe A.1.....				Montant par lequel la valeur comptable des	
				créances et leur intérêt—ci-contre—excède	
				la valeur initiale indiquée.....	948,604,757.39
					<u>\$1,327,122,892.41</u>
					<u>\$1,327,122,892.41</u>

T. J. GRACEY,  
Contrôleur.

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 1951.

Les billets à vue et autres titres de créance, les valeurs en nantissement et le certificat du séquestre, mentionnés à l'Annexe A.1 ci-jointe, ont été soumis à notre inspection.

Nous certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter un tableau fidèle des comptes du Trust au 31 décembre 1951, conformément aux dispositions de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

GEORGE A. TOUCHE & Co.,  
Comptables agréés.

9 février 1952.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ANNEXE A.1

78

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

<i>Emprunts</i>	
<b>CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—</b>	
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099.68
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000.02
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000.00
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000.00
Emprunt provisoire, 1918, remboursé.....	
†Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077.20
†Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806.42
†Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000.00
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821.16
†Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000.82
Dette remboursée par l'État en vertu du chapitre 24, 1917 et du chapitre 11, 1918.....	
†Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....	
Total Canadian Northern.....	<u>\$312,334,805.10</u>
<b>CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—</b>	
Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435.18
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747.15
Emprunt 4% du G. T. Pacific, chapitre 23, 1913, garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000.00
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ultérieures de titres et emprunts garantis.....	
Total Grand Trunk.....	<u>\$118,582,182.33</u>
<b>CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC—</b>	
Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000.00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783.45
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053.72
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399.93
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162.35
Intérêt garanti par l'État.....	8,704,662.65
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan.....	2,898,536.98
Traité avec l'État en vertu du chapitre 71, 1903.....	
Total Grand Trunk Pacific.....	<u>\$116,006,599.08</u>

<i>* Billets et nantissements</i>	
Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Aucun.	
Aucun.	
Hypothèques en date des 23 et 26 juin 1916.	
Billets à vue 6%.....	\$ 497,566.80
Billets à vue, 6%.....	33,012,414.32
Billets à vue 6%.....	27,203,003.65
Billets à vue 6%.....	40,031,122.27
Billets à vue 6%.....	53,008,779.65
Billets à vue 6%.....	50,259,312.47
Billets à vue 6%.....	46,491,634.60
Billet à vue 6%.....	5,700,000.00
Actions-débiteures 3½% et 4½%.....	5,109,999.99
Billets à vue 6%.....	56,858,496.44
Diverses obligations et débiteures.....	14,097,470.59
Diverses obligations et débiteures.....	10,783,564.86
Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	
Billets à vue 6%.....	\$ 25,479,226.97
Billets à vue 6%.....	56,646,816.12
Billets à vue 6%.....	23,288,747.15
Billet à vue 4%.....	15,000,000.00
Débiteures 4% G.T.P.....	15,000,000.00
Actions-débiteures 4%.....	60,801,700.00
Obligations 6% comportant 2 <sup>e</sup> hypothèque sur matériel.....	1,693,113.33
Obligations 1 <sup>re</sup> hypothèque 3%.....	\$ 33,048,000.00
Obligations sterling 4%.....	7,499,952.00
Hypothèque, 28 juin 1916.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Certificats du séquestre.....	53,339,162.74
Certificats de crémation, coupons détruits.....	8,698,170.42
Certificats de crémation, coupons détruits.....	2,925,723.88
Capital-actions de la Grand Trunk Pacific Development Co... ..	2,999,000.00

COMITÉ SESSIONNEL

*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 Grand Trunk Pacific.....	3,313,530.01
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,831.96
Emprunt 5%, crédit 137, 1924.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	1,318,315.86
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	4,691,173.58
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,822.24
Emprunt 5%, crédit 377, 1925.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,496,718.21
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	Cr. 1,422,425.17
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,802.80
Emprunt 5%, crédit 372, 1926.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,062,624.30
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	Cr. 364,898.78
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,880.56
Emprunt 5%, crédit 336, 1929.....	2,932,652.91	Billets à vue 5% Canadian National Railway Company.....	2,932,652.91
Emprunts 5% et 5½%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400.85	Billets à vue 5% et 5½% Canadian National Railway Company.....	29,910,400.85
Emprunts 5½%, chapitre 6, 1932.....	\$ 11,210,815.56	Billets à vue 5½% Canadian National Railway Company.....	11,210,815.56
Emprunt provisoire, 1930, remboursé.....	\$	{ 166,877-6376 parts du capital-actions du Grand Trunk Western Railroad.....	4,171,940.94
		{ Obligations-or provisoires 5% du Central Vermont Railway, Inc., comportant première et générale hypothèque.....	8,609,000.00
Moins: mise au point autorisée par la Loi sur la revision du capital, 1937.....	Cr. 1,666,897.57		
Total Canadian National Railway Company.....	\$ 96,936,971.75		
Total des Emprunts.....	\$643,860,558.26		

\* Les billets à vue et autres titres de créance ainsi que les valeurs en nantissement sont déposés pour bonne garde dans les voûtes du ministère des Finances, à Ottawa, excepté un montant de £5,307,000 (\$25,792,020) d'obligations 3% 1<sup>re</sup> hypothèque du chemin de fer du Grand Trunk Pacific dont la garde est confiée à la Banque de Montréal, Londres, Angleterre, comme en fait foi son certificat.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a aucun changement depuis l'année précédente.

M. FULTON: Je n'en comprends pas la raison, car il est écrit à la page 5 du rapport du Trust des titres que "les chemins de fer Nationaux du Canada ont demandé la permission de libérer pour annulation et création les titres suivants de la *Canadian Northern Pacific Railway Company* échus le 2 avril 1950", puis ce rapport énumère toutes ces valeurs, exprimées en livres sterling et formant un total d'environ 2 millions de dollars. Si ces valeurs échues ont été brûlées, comment se fait-il que le bilan soit le même que celui de l'année précédente?

M. GORDON: M. Cooper est le seul homme au Canada ou même au monde qui puisse nous l'expliquer.

M. FULTON: M. Turville, représentant des vérificateurs du rapport de la compagnie, déclare qu'il fait objection.

M. COOPER (vice-président, Chemins de fer Nationaux du Canada): la déclaration selon laquelle il n'y a aucun changement s'applique au bilan, mais certains des titres remis en nantissement au Trust ont été libérés. Certaines obligations sont échues et l'on a voulu que les régisseurs donnent décharge des nantissements par hypothèque et libèrent ces obligations. Il a fallu enlever la garde au Trust. Elles ont été retirées et brûlées. Mais le bilan du Trust reste le même qu'auparavant.

M. FULTON: A-t-on remplacé par autre chose ces valeurs qui laissent la position financière générale stationnaire?

M. COOPER: Cette position n'a pas été modifiée de ce fait. Il s'agit simplement de valeurs remises en nantissement.

Le PRÉSIDENT: Le rapport du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada est-il adopté?

Adopté.

Vient ensuite le rapport du vérificateur, qui est présent et qui répondra comme d'habitude à toute question qui lui est posée.

M. MACDONNELL: Un instant, monsieur le président: y a-t-il un seul homme au monde qui puisse nous expliquer clairement, en deux minutes, quel rôle joue cet espèce d'État-tampon?

Le PRÉSIDENT: Pendant que nous attendons que le vérificateur arrête ses idées, je voudrais déposer sur le bureau des réponses données par M. Dingle à cinq questions. Plusieurs des autres questions posées ont exigé des réponses écrites, qui seront fournies directement au député intéressé.

Voici le texte de la première réponse, intitulée

#### PORT-HOPE-MILLBROOK

La démolition de la ligne allant de Port-Hope à Millbrook s'est effectuée du 4 juin au 14 juillet 1951, du poteau milliaire 3·35 au nord de Port-Hope, jusqu'au poteau milliaire 17·97, à Millbrook même.

Aucune mesure n'a encore été prise pour la vente des emprises, bien qu'on en ait l'intention, afin de bénéficier pleinement de l'abandon de la ligne, évitant par là les frais d'entretien dus à l'écoulement des eaux, aux barrières, etc., ou les réclamations soulevées à cet égard. On n'a pas du tout l'intention de conserver pour usage futur les emprises situées entre les poteaux milliaires 3·35 et 17·97.

Nous continuerons d'assurer un service aux entreprises industrielles situées sur une longueur de 2 milles à partir de Port-Hope. Du poteau milliaire 2 au poteau 3·35, notre ligne a été laissée provisoirement intacte pour permettre à la *Trans Northern Pipeline Company* de continuer de faire amener des maté-

riaux de construction. Nous projetons d'enlever la voie sur le dernier tronçon de 1.35 mille, à la fin de l'année actuelle à peu près, quand la compagnie de pipe-line aura probablement fini de faire amener ses matériaux.

Voici la deuxième réponse, intitulée

#### ATELIERS DE SAINT-MALO

M. Pouliot a demandé hier à quels endroits ont été transportées des grues provenant de Saint-Malo, après qu'un atelier de locomotives y eut été fermé. Il n'y avait qu'une seule grue de levage de locomotives. Sa puissance primitive était de 120 tonnes, puissance qui a été portée plus tard, je crois, à 200 tonnes. On a examiné la question de savoir s'il fallait la transporter à la Rivière-du-Loup, à la Pointe-Saint-Charles ou à Moncton.

La grue n'était pas appropriée à la Rivière-du-Loup, où les fosses à réparations sont disposées en longueur, tandis qu'à l'atelier de Saint-Malo elles sont transversales. En outre, dans cet atelier, les colonnes et les poutres maîtresses ont été posées de manière à supporter un poids de 60 tonnes seulement, et l'écartement entre les colonnes, mesurant 6 pieds, ne peut être élargi de manière à admettre la grue qui mesure 73 pieds 8 $\frac{3}{4}$  pouces.

Pour diverses raisons, la grue n'était pas davantage appropriée à la Pointe-Saint-Charles ni à Moncton. C'est pourquoi on ne l'a pas mise au service de l'exploitation.

La troisième réponse consiste en un tableau indiquant le nombre de milles de rails de 56 livres dans les régions de l'Atlantique et du Centre, et qui figurera au compte rendu à titre d'appendice aux délibérations de ce jour (voir appendice A).

Voici la quatrième réponse, faite à la suite d'une demande de M. Carter au sujet des pensions:

M. CARTER:

A quelles prestations aurait droit l'employé du *Newfoundland Railway* qui aurait 8 années de service avant la date de l'Union de Terre-Neuve et, disons, 9 années subséquemment?

M. COOPER:

- a) Les règles du National-Canadien exigent que l'employé ait 20 années de service pour avoir droit à la pension complète. Comme l'employé dont parle M. Carter n'aurait pas les états de service requis, il n'aurait pas droit à des prestations de la part de la compagnie, conformément à la convention conclue avec les représentants des cheminots.
- b) La même convention donnerait à l'employé en question droit à des prestations couvrant ses états de service antérieurs à la date de l'Union, prestations calculées conformément aux règles et règlements en vigueur avant la date de l'Union, savoir, ceux de la Loi de la pension du service civil, qui étaient appliqués aux cheminots du *Newfoundland Railway*. Le montant de la pension serait égal à la rémunération moyenne touchée au cours des 3 années de service ayant précédé le 31 mars 1949, multipliée par un taux de 1 $\frac{3}{4}$  p. 100 de cette rémunération, par année de service. Cette pension, versée d'abord par le National-Canadien, est ensuite recouvrée du gouvernement provincial.
- c) Sauf erreur, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial sont en train d'étudier la thèse présentée en faveur des employés, savoir, que l'employé en question a droit à des prestations couvrant toute la durée de son service.
- d) Ce qui précède suppose que l'employé en question n'a pas versé de cotisations à la caisse des pensions du National-Canadien. Cependant,

tout employé peut opter d'en verser. Il pourrait en verser à la caisse depuis la date de l'Union, mais aucune cotisation égale à la sienne ne serait versée au cours des deux premières années. Ensuite, la compagnie verserait une cotisation égale à celle de cet employé, qui aurait droit à une rente du montant que les cotisations conjointes, plus l'intérêt, permettraient d'acheter.

La cinquième réponse est faite à la suite d'une demande de M. Dumas.

M. DUMAS: "A-t-on entamé des pourparlers en vue d'acquérir un droit de passage à travers le rang 7 du canton de Barraute, en vue d'acheter les emprises nécessaires?"

Ces emprises appartiennent, sauf erreur, à la Barvue Mines Ltd. Cependant, si la demande se rapporte aux terrains appartenant à M. Therrien, je dirai que des pourparlers ont été en cours plusieurs fois avec ce monsieur. Bien qu'un accord ait été conclu précédemment, il a fallu modifier les plans à cause du déplacement de la ligne. Nous sommes en train d'étudier une option définitive reçue de ce monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: J'en ai une en réponse à M. James. Elle est écrite de ma propre main et mieux vaudrait peut-être que j'en donne lecture. Le 2 juin 1950, la municipalité d'Oshawa a demandé à la Commission des transports d'ordonner au National-Canadien d'enlever certaines voies. Le 9 juin, le secrétaire de la Commission a informé la municipalité que la Commission n'y était pas autorisée.

M. MACDONNELL: Pour le dire en quelques mots, expliquez-nous la raison d'être du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada. Quel rôle utile remplit-il? Est-ce une compagnie ayant la personnalité juridique?

M. TURVILLE (représentant *George A. Touche & Co.*, vérificateurs): C'est une compagnie ayant la personnalité juridique en vue de sauvegarder les droits des Chemins de fer Nationaux du Canada afférents aux titres détenus par eux, et comme vous savez...

M. MACDONNELL: A qui appartient le capital social de ce Trust?

M. TURVILLE: A l'État. La Commission royale a recommandé, à ce sujet, que les Chemins de fer Nationaux du Canada l'acquière eux-mêmes.

Le PRÉSIDENT: Un peu de décorum, messieurs, s'il vous plaît.

M. MACDONNELL: Je n'ai plus qu'une question. Je vois que le bilan indique un solde de comptabilité de 948 millions de dollars, portant comme inscription "montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt—ci-contre—excède la valeur initiale indiquée". Voudriez-vous nous dire comment ce chiffre a été calculé? Est-ce simplement un chiffre ayant une valeur comptable?

M. TURVILLE: Oui, il représente à vrai dire la part de propriétaire et le bilan en donne une bonne désignation.

M. FULTON: En d'autres mots, les créances indiquées ci-contre excèdent de cette somme la valeur des titres?

M. TURVILLE: Parfaitement.

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

Passons maintenant au rapport des vérificateurs.

GEORGE A. TOUCHE &amp; CO.

CHARTERED ACCOUNTANTS

LEWIS BUILDING

465 ST. JOHN STREET

MONTREAL 1

Le 17 mars 1952.

## RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

À L'HONORABLE MINISTRE DES TRANSPORTS,  
OTTAWA, CANADA.

Monsieur le Ministre,

Nous avons vérifié les comptes du Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1951 en vertu de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1936, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement acceptées en vérification, et il a comporté telles épreuves des registres de comptabilité et tels autres procédés de vérification que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. À cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables au quartier général du Réseau dans le but commun d'assurer au Réseau un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Le Réseau est également protégé au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur. Les preuves de vérification ont été pratiquées aux bureaux du quartier général du Réseau, ainsi que dans les régions et propriétés exploitées séparément au Canada, aux États-Unis, à Londres (Angleterre) et à Paris (France).

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan consolidé et de l'état consolidé des revenus.

Sauf dans le cas des Lignes aériennes Trans-Canada et de la Marine marchande du Gouvernement canadien Limitée qui n'est pas en cours d'exploitation, le Réseau National ne possède pas suffisamment d'actions de ces filiales pour exercer un vote majoritaire. En conséquence, ces compagnies ne sont pas considérées comme parties intégrantes du Réseau, et nous ne vérifions pas leurs comptes. Dans la majorité des cas, ces comptes sont vérifiés par des comités mixtes composés de comptables du Réseau et de représentants d'intérêts extérieurs.

## RAPPORT DE LA COMMISSION ROYALE DES TRANSPORTS

Dans les rapports précédents, nous avons signalé, entre autres, la disproportion qui existe entre les frais généraux du Réseau et ceux d'autres chemins de fer de l'Amérique du Nord, et nous ajoutons qu'il serait opportun d'uniformiser la comptabilité des chemins de fer canadiens.

Le rapport de la Commission Royale des Transports en conformité de l'arrêté en conseil C.P. 6033 du 29 décembre 1948 fut publié le 9 février 1951. Entre autres, les commissaires étaient tenus:

- (i) De passer en revue la structure financière de la Compagnie des Chemins de Fer Nationaux du Canada, et de faire rapport sur l'opportunité (ou l'inopportunité) de mettre et garder les frais généraux de cette compagnie sur un pied comparable à celui d'autres compagnies ferroviaires importantes de l'Amérique du Nord.

A ce sujet, la Commission Royale a recommandé une révision à la baisse prononcée des frais généraux de la Compagnie des Chemins de Fer Nationaux du Canada.

- (ii) De passer en revue les méthodes actuelles de comptabilité et de statistique des compagnies ferroviaires au Canada, et de faire rapport sur l'opportunité d'adopter (ou de rejeter) des mesures contribuant à rendre ces méthodes uniformes, ainsi que sur d'autres points connexes, tels que la comptabilité afférente à la dépréciation, le partage en postes ferroviaires et non ferroviaires de l'actif, des revenus et autres recettes, etc.

A cet égard, la Commission Royale a recommandé qu'on donne à la Commission des Transports les pouvoirs et les instructions lui permettant de prescrire aussitôt que possible:

- a) L'établissement d'une classification et d'un système de comptabilité et de rapports uniformes quant aux postes ferroviaires du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, ainsi qu'une classification simplifiée de tels comptes et rapports des autres chemins de fer, et
- b) Les catégories de biens au sujet desquels la dépréciation peut à bon droit être imputée sur les comptes ferroviaires de tous les chemins de fer relevant de sa juridiction, ainsi que les taux de dépréciation visant chaque catégorie.

Ces recommandations furent incorporées dans les amendements à la Loi des chemins de fer en date du 30 novembre 1951, mais elle n'ont pas encore été appliquées.

#### ÉTAT CONSOLIDÉ DES REVENUS

##### *Dépréciation et entretien*

En ce qui concerne les propriétés immobilières "sujettes à dépréciation"—et comprenant, d'après la définition de l'Ordonnance de 1943 de l'Interstate Commerce Commission, les ponts, édifices, gares, ateliers, etc., mais non la voie ferrée—on a créé au cours de l'exercice, une provision pour dépréciation au taux mixte d'environ 1½ p. c. pour les Lignes du Réseau aux États-Unis, en constituant les comptes d'entretien appropriés conformément à l'ordonnance précitée, tandis que les Lignes canadiennes débitent à ces comptes la perte de valeur utile au moment du remplacement ou de la désaffectation.

La voie ferrée, composée de traverses, rails, matériaux de la voie et ballast, n'est pas classée par l'Interstate Commerce Commission comme un actif pour la dépréciation duquel on doit créer une provision; par conséquent, la perte de valeur utile a été débitée aux comptes d'entretien de la voie et des constructions au moment du remplacement ou de la désaffectation sur les Lignes du Réseau tant au Canada qu'aux États-Unis.

On a créé une provision pour dépréciation du matériel des Lignes du Réseau au Canada et aux États-Unis. Le taux annuel de dépréciation de 3½ p. c. employé pour le matériel ferroviaire des Lignes au Canada est à peu près le même que le taux mixte le plus récent adopté par les chemins de fer de première classe aux États-Unis.

Outre les frais de dépréciation et de perte de valeur utile débités au moment du remplacement ou de la désaffectation, les comptes d'entretien comprennent, d'une façon générale, le coût des réparations au jour le jour et les renouvellements partiels sur les Lignes au Canada et aux États-Unis. Ces réparations et ces renouvellements partiels sont admis comme frais d'entretien, que la comptabilité tienne compte, ou non, de la dépréciation.

Nous avons reçu des officiers préposés à l'exploitation et à l'administration des certificats à l'effet que les propriétés immobilières et le matériel ont été

entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice; que, dans la mesure permise par les exigences du trafic, on a effectué toutes les désaffectations nécessitées, au cours de l'année, par l'usure et la désuétude, et qu'on a communiqué avis de toutes ces désaffectations au service de la comptabilité.

#### *Opérations du Fonds d'Assurance*

Les opérations de l'exercice accusent un profit de \$455,000, crédité au revenu du chemin de fer. Au cours de l'exercice, le Chemin de fer a versé \$600,000 au fonds, laquelle somme fut débitée comme frais d'exploitation ferroviaire.

#### BILAN CONSOLIDÉ

##### *Actif*

Les immobilisations des compagnies incorporées dans la comptabilité du Réseau National au 1<sup>er</sup> janvier 1923 ont été soumises, comme il convient, aux réductions autorisées par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937, mais aucune réduction semblable ne fut alors autorisée sur les immobilisations de la Couronne dans les chemins de fer du gouvernement canadien. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1923, les additions et améliorations du Réseau, moins les désaffectations, figurent en général au prix coûtant. Il convient, toutefois, de noter qu'à part les deux navires payés par le Gouvernement du Canada, la valeur des immobilisations apportées par le chemin de fer de Terre-Neuve au 1<sup>er</sup> avril 1949 n'a aucunement été capitalisée.

Les divers fonds spéciaux, y compris fonds de capital et autres fonds de réserve, fonds d'assurance et fonds de la pension contractuelle, au montant global de \$81,621,000, consistent en valeurs du Gouvernement du Canada, obligations du Réseau National et obligations émises ou garanties par les provinces, ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. A la fin de l'exercice, les titres du Réseau compris dans ces fonds spéciaux s'élevaient à \$15,492,000, dont une valeur au pair de \$11,529,000 porte la garantie du Gouvernement du Canada. Ces titres ont été évalués au pair. Les obligations du gouvernement fédéral et celles émises ou garanties par les provinces, au montant de \$61,049,000 ont été établies au prix coûtant, lequel excède la valeur marchande de 7.48 p. c.

Les placements dans les filiales comprennent des actions, obligations et avances relatives à des compagnies qui sont affiliées au Réseau National sans en faire partie. A l'exception des Lignes aériennes Trans-Canada, ces placements ont été effectués, conjointement avec d'autres chemins de fer, dans le but d'obtenir principalement les avantages découlant de l'échange du trafic et de l'usage des termini. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix coûtant ou, dans le cas de certains titres des États-Unis, sur des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par l'Interstate Commerce Commission. On a déduit du montant figurant au bilan sous ce poste des dépôts au montant de \$11,000,000 versés au Chemin de fer, au cours de l'exercice, par les Lignes aériennes Trans-Canada. Les états financiers de 1951 publiés par les compagnies faisant l'objet de principaux placements, à l'exception des Lignes aériennes Trans-Canada, accusent des profits d'environ \$1,542,000 et des pertes de quelque \$4,000 pour l'année 1951.

Les autres placements consistent en partie en divers placements hors liste, y compris des placements dans des compagnies d'hôtels et d'élévateurs à grain, effectués principalement en vue du trafic et évalués au prix coûtant ou à un prix inférieur. Le reste comprend des titres du Gouvernement du Canada, du Gouvernement des États-Unis, et du Réseau National (garantis par le Gouvernement), dont la valeur comptable est basée sur le prix coûtant dans le cas des obligations du Gouvernement et sur la valeur au pair dans le cas des titres du

Réseau National. Le prix coûtant des titres du Gouvernement du Canada compris dans ces placements excédait la valeur marchande de 4.47 p. c. La valeur marchande des titres du Gouvernement des États-Unis était légèrement supérieure à leur prix coûtant.

Les placements temporaires de fonds liquides consistent en obligations du Gouvernement du Canada. En fin d'exercice, la valeur comptable, basée sur le prix coûtant, excédait la valeur marchande de 5.40 p. c.

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et de pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

Le Chemin de fer a procédé à un inventaire de ses matériaux et approvisionnements le 30 septembre 1951, et à ce sujet nous avons reçu des fonctionnaires compétents un certificat attestant:

- a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées, ou déterminées par une estimation prudente quand on ne pouvait les compter, peser ou mesurer, et
- b) Que la valeur d'inventaire a été établie d'après le prix coûtant des matériaux une fois posés, basé sur la moyenne du prix coûtant dans le cas des traverses, des rails et du combustible et sur le prix des plus récentes factures de nouveaux matériaux dans les magasins généraux, et sur la valeur utilitaire approximative ou sur la valeur marchande dans le cas des matériaux usagés encore utilisables et de ceux démodés et au rebut, compte tenu de leur état.

Un crédit de \$18,000 a été porté aux frais d'exploitation ferroviaire pour faire concorder les chiffres du grand-livre avec cet inventaire.

Les divers avoirs réalisables à long terme consistent surtout en montants à recevoir sur des contrats de vente de terrains et en divers comptes recouvrables plus tard.

Les divers comptes d'ordre comprennent le coût non amorti de la mise en exploitation des carrières de ballast, dont l'amortissement s'effectue au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur approximative de récupération des matériaux non périssables dans les carrières de ballast et sur d'autres voies temporaires; les réclamations de fret acceptées et réglées avant enquête auprès d'autres voituriers et d'autres comptes débiteurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

#### *Exigibilités à long terme*

En plus de la réserve pour le contrat de pension, ces exigibilités consistent surtout en soldes à payer sur les indemnités pour accidents de travail adjugées par les provinces d'Ontario et de Québec, ainsi qu'en provisions pour pensions relativement aux employés qui ont atteint l'âge de la retraite et que l'on a retenus à leur poste ou tirés de leur retraite.

#### *Réserve et Compte d'Ordre*

La réserve pour dépréciation du matériel des Lignes canadiennes se chiffre par \$157,535,000. Pendant l'exercice, on a débité à cette réserve la pleine valeur au grand-livre du matériel désaffecté, moins sa valeur de récupération.

Les comptes d'ordre comprennent la portion approximative des ports payés sur des marchandises en transit; l'excédent des revenus sur les prévisions de fin d'année portées en suspens; le montant estimé pour les blessures corporelles; le montant estimé pour responsabilité en cas d'excédents de réclamations, et d'autres comptes créditeurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, les comptes du Bilan du Réseau sont généralement convertis comme suit:

- a) Dollars des États-Unis  
—au pair du change du dollar.
- b) Livres sterling  
—à l'ancien taux nominal de \$4·86% la livre.
- c) Francs français  
—à environ 15 francs par dollar pour le placement initial dans l'Hôtel Scribe et 300 francs par dollar pour les comptes du fonds de roulement.

Les montants mentionnés au présent rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

CHARTERED ACCOUNTANTS

LEWIS BUILDING

465 ST. JOHN STREET

MONTREAL 1

Le 17 mars 1952.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

A L'HONORABLE MINISTRE DES TRANSPORTS,  
OTTAWA, CANADA.

Monsieur le Ministre,

Nous avons vérifié les comptes de la CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED et de ses filiales pour l'exercice terminé le 31 décembre 1951 et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement acceptées en vérification, et il a comporté telles épreuves des registres de comptabilité et tels autres procédés de vérification que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. A cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables dans le but commun d'assurer aux Steamships un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. La Compagnie est également protégée au moyen de cautionnement émis par des assureurs de l'extérieur.

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan consolidé, de l'état des revenus et du compte de profits et pertes.

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES REVENUS

La provision pour la dépréciation des navires a été effectuée au cours de l'année sur les bases suivantes:

- a) Les trois navires frigorifiques à moteur Diesel—5 p. 100;
- b) Les deux navires "Lady" et les cinq navires non frigorifiques—3 p. 100.

Nous avons reçu des fonctionnaires compétents un certificat à l'effet que tout le matériel a été bien entretenu et maintenu en bon état de fonctionnement au cours de l'exercice; qu'on a procédé à toutes les désaffectations nécessitées, au cours de l'exercice, par l'usure et la désuétude, et qu'avis de toutes ces désaffectations a été donné au service de la comptabilité.

## BILAN CONSOLIDÉ

*Actif*

Les immobilisations en vaisseaux ont été établies, d'une façon générale, au prix coûtant moins la dépréciation accumulée.

Les fonds d'assurance et de remplacement consistent en titres du Gouvernement du Canada des chemins de fer Nationaux du Canada (garantis par le Gouvernement du Canada), de la Province d'Ontario et en titres garantis par elle, ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités. A la fin de l'exercice, la valeur marchande de ces titres était de 8·18 p. 100 inférieure à leur prix coûtant.

Le fonds de remplacement a augmenté de \$372,000 au cours de l'année par suite du versement de la provision pour dépréciation débitée au compte de revenus.

Le fonds d'assurance a augmenté de \$274,000 au cours de l'exercice. Ce fonds sert à l'assurance de tous les navires.

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et de pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

L'escompte sur le capital-actions représente le montant fixé au moment de la constitution en compagnie et égale la valeur au pair des actions émises en retour de la garantie des obligations des Steamships par le Gouvernement du Canada.

*Compte d'ordre*

Ce compte comprend le fret et les passages payés d'avance au 31 décembre 1951; l'item correspondant au 31 décembre 1950 figurait séparément au bilan à cette date.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, les comptes du bilan des Steamships sont généralement convertis comme suit:

- a) Monnaie des États-Unis—au pair du change du dollar.
- b) Autres monnaies étrangères—aux taux courants.

Les montants en dollars mentionnés dans ce rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHÉ & CO.

Je vois que ce rapport ne contient aucune recommandation précise. Vous constatez que tout y est exact?

M. TURVILLE: Oui, nous n'avons découvert aucune erreur au cours de notre vérification. Si nous avons mentionné le rapport de la Commission royale, c'est parce que nous estimions que c'était là l'endroit tout indiqué d'attirer l'attention du Comité là-dessus, car depuis la date de notre rapport précédent, il est arrivé quelque chose d'importance primordiale pour les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. McLURE: Je remarque que vous évaluez la livre sterling à \$4.86 $\frac{2}{3}$ .

M. TURVILLE: Oui, et je devine que vous allez dire que c'est s'écarter pas mal de la réalité, monsieur McLure.

Le PRÉSIDENT: Le rapport des vérificateurs est-il adopté?

M. FULTON: Laissez-nous quelques instants pour l'étudier.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous avez eu trois semaines pour l'étudier, monsieur Fulton.

M. FULTON: Je n'ai eu le temps d'en lire qu'un seul, celui qui est volumineux.

M. FOLLWELL: Y a-t-il quelque proposition de refondre la capitalisation du chemin de fer?

L'hon. M. CHEVRIER: Il vaudrait peut-être mieux que je dise, en réponse, que la question continue d'être à l'étude.

M. FULTON: J'ai une question à poser, qui provient peut-être de mon inexpérience. Un poste de 300 millions de dollars en valeurs réelles figure au bilan du Trust des titres. Pourquoi ne pourrait-on les vendre et employer le produit de la vente à rembourser une partie de cette grosse dette qui cause tant de soucis à M. Gordon?

M. TURVILLE: Je crois que, vu la nature des titres détenus en garantie, vous constateriez qu'il est plutôt difficile de vendre ou de réaliser les créances énumérées dans le bilan.

M. GORDON: Cela équivaldrait simplement à contracter une autre dette passive à intérêt, à emprunter de l'argent du public. Vendre des titres au public pour nous procurer un apport de 300 millions de dollars voudrait dire obliger quelqu'un à payer un intérêt sur cette obligation. Ce serait tout comme si nous demandions à emprunter et empruntions 300 millions de dollars.

M. FULTON: Je suppose que oui, mais je ne saisis pas très bien. Si je vends ou si une personne détient en dépôt pour moi une obligation ou un titre remis en garantie, valant \$1,000, et si, ayant besoin de cette somme, mon dépositaire vend cette obligation et me remet la somme, que j'emploie à purger l'hypothèque qui grève ma maison, voilà sans doute des transactions qui améliorent ma situation.

M. GORDON: Oui, mais vous oubliez l'essentiel: c'est l'obligataire qui paiera l'intérêt produit par cette obligation.

M. FULTON: Veuillez vous expliquer.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'estime que notre étude est terminée. Quand vous conviendrait-il...

M. FULTON: Je n'ai pas fini.

Le PRÉSIDENT: Vous plaisantez, monsieur Fulton. Vous comprenez la chose aussi bien que moi, n'est-ce pas?

M. PICARD: Voudriez-vous l'expliquer?

Le PRÉSIDENT: Si j'autorise une personne à vendre un billet à ordre signé par moi, il me faudra assurément payer une fois ou l'autre.

Quand vous conviendrait-il que le Comité se réunisse demain pour étudier toute recommandation spéciale que nous pourrions présenter au sujet de notre travail? Que dites-vous de 4 heures de l'après-midi, vu que demain est un jour de caucus?

Convenu.

Avant que nous partions, je tiens à remercier les membres du Comité. Parmi tous les comités de la Chambre, dont je suis membre, il n'y en a aucun qui me procure plus de plaisir que le nôtre. Cela provient de l'excellente entente qui y règne et de la maîtrise déployée par M. Gordon comme témoin au milieu de nous. Ses exposés sont merveilleux. Au nom du Comité, monsieur Gordon, je vous transmets ses remerciements, à vous, à votre personnel et à tous les cheminots, pour l'énorme besogne, que vous exécutez si bien.

M. GORDON: Monsieur le président, je tiens à vous remercier des égards et des bons procédés dont nous avons bénéficié, de votre part et de celle de tous les membres du Comité. Dans le rapport annuel comme dans nos réponses aux questions posées au cours des délibérations, nous avons cherché à expliquer franchement nos travaux effectués au cours de l'année dernière et à vous exposer nos plans et programmes futurs. Je crois pouvoir appeler période de transition la période par laquelle le National-Canadien est en train de passer. Nous sommes entrés dans une période de transformations assez nombreuses, de mises au point nécessaires, pas toujours faciles ni agréables, en admettant les progrès techniques constants effectués dans le domaine ferroviaire et dans celui du transport en général. Nos efforts tendront à maintenir le National-Canadien à la hauteur de ces progrès, de façon à marcher de pair avec l'expansion de l'économie canadienne.

Voici maintenant, monsieur le président, un autre fait que je veux vous signaler, à vous et aux membres du Comité, avant de m'asseoir: chose regrettable, M. Cooper cesse de témoigner devant le Comité, après une longue association de 28 ans avec lui. Depuis 1923, il est l'âme dirigeante des comptabilités du National-Canadien et, chaque année depuis cette date, il a assisté aux délibérations de votre comité parlementaire. Le 30 septembre 1952, il atteindra l'âge de 65 ans et prendra une retraite bien méritée. Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour rendre hommage aux éminents services qu'il a rendus à l'industrie des transports au Canada, depuis son entrée au service du Grand Tronc en 1912, début de ses 40 ans d'emploi au service des chemins de fer.

M. COOPER: Monsieur Gordon, je vous remercie du fond du cœur de votre amabilité à mon égard. Comme d'habitude, vous accordez honneur et mérite avec prodigalité. Peut-être exagérez-vous parfois, mais il est certainement agréable d'être celui qui les reçoit. De mon côté, je remercie les membres du Comité, qui, au cours des années, ont toujours témoigné tant d'égards aux hauts fonctionnaires, moi compris. J'ai toujours eu plaisir à venir ici. D'un côté, c'est jusqu'à un certain point une épreuve. Nous agissons à la hâte. A notre avis, il y a des centaines et des centaines de questions que vous pourriez poser et nous sommes quelque peu déçus, du fait que celles que vous posez paraissent n'être jamais celles auxquelles nous voudrions répondre. Je dirai aussi qu'à ma souvenance, dans ce comité dont les membres soumettent les comptes du National-Canadien à un examen très minutieux, il n'est jamais arrivé qu'on ait, exprès ou non, mentionné incorrectement les chiffres des comptes. J'ajouterai que le Comité peut se fier sans réserve à l'intégrité des comptes du National-Canadien.

La séance est levée.

## MILLES DE RAILS DE 56 LIVRES

## RÉGION DE L'ATLANTIQUE

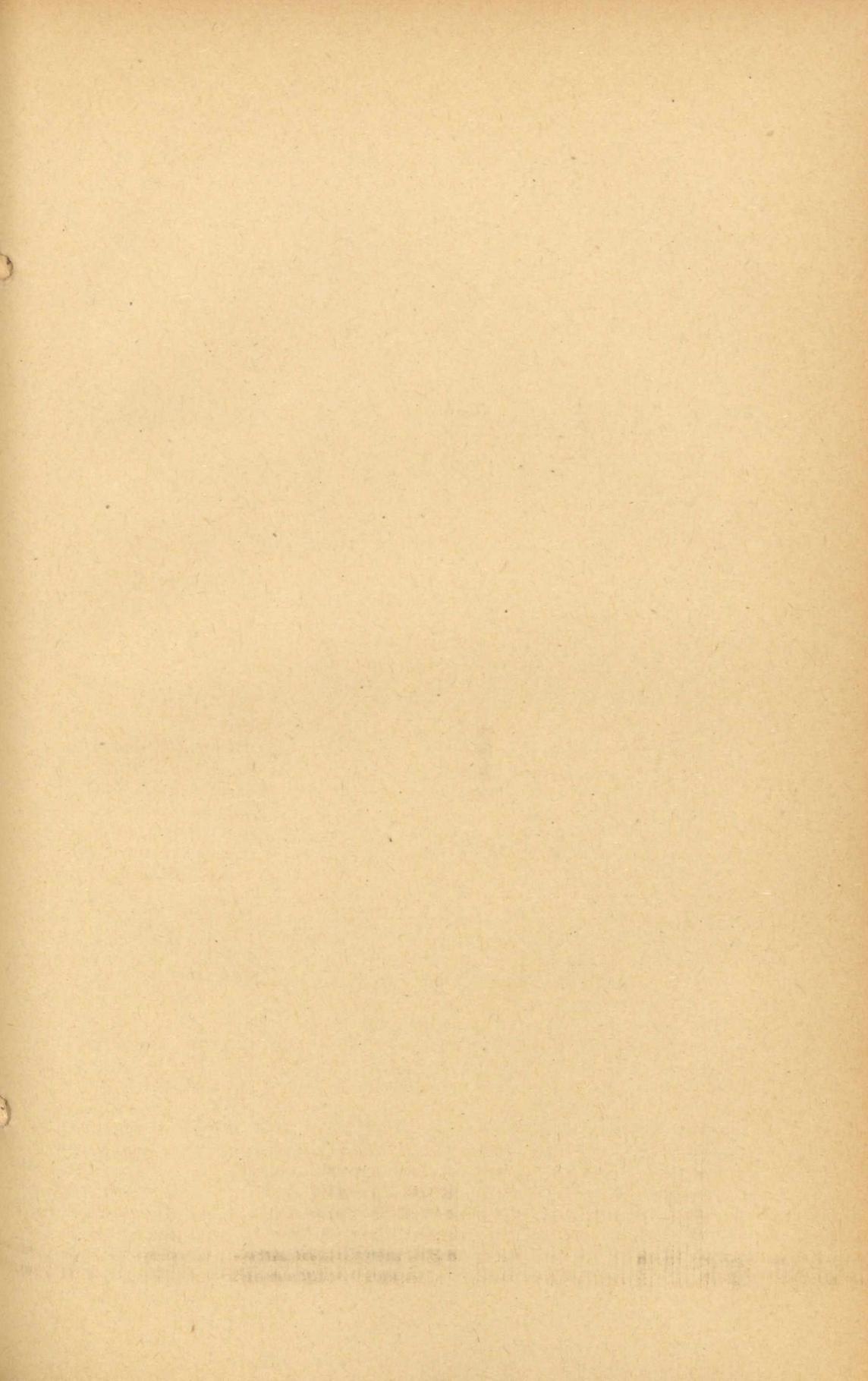
<i>Division</i>	<i>Subdivision</i>	<i>Entre les milles</i>	<i>Milles de rails</i>
New-Glasgow	Inverness	54.14- 58.30	4.05
Halifax	Sunnybrae	6.85- 11.90	3.55
	Lunenburg	3.18- 6.96	2.66
	Middleton	2.99- 43.84	
Moncton		49.83- 66.87	57.09
	Caledonia	0.80- 21.92	21.12
	Buctouche	5.90- 6.17	
		20.36- 22.40	
		27.06- 29.95	2.49
	Albert	28.36- 44.56	14.48
Campbellton	Richibucto	10.75- 26.49	15.54
Edmunston	Témiscouata	0.02- 0.38	
	Témiscouata	0.38- 78.42	
Island		80.57- 81.81	79.64
	Connors	0.02- 18.92	18.90
	Elmira	0.00- 9.85	9.61
	Montague	6.00- 6.34	0.34
	Murray-Harbour	1.49- 47.66	44.11
	Vernon	0.00- 4.43	4.11
TOTAL			277.69

## MILLES DE RAILS DE 56 LIVRES

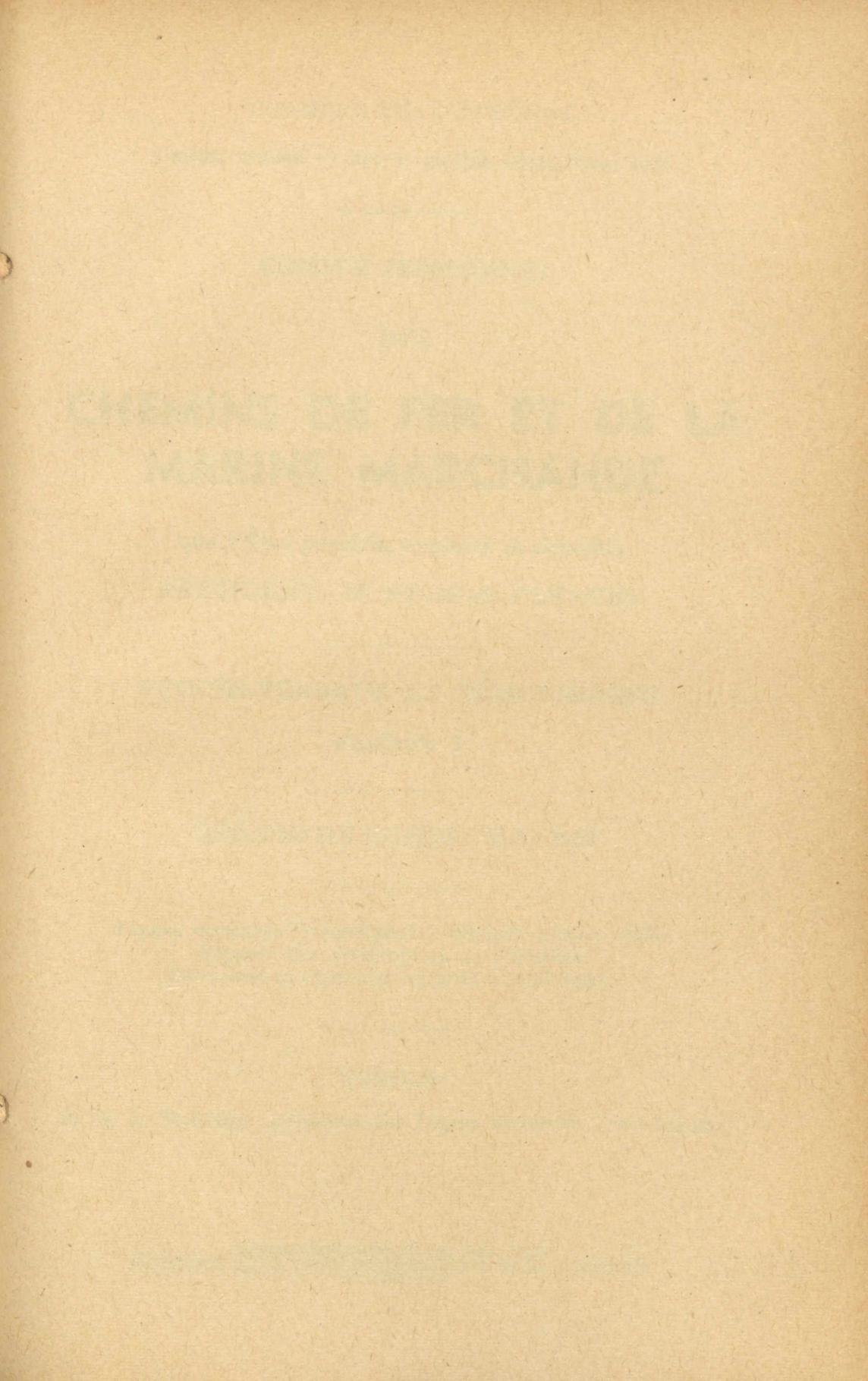
## RÉGION CENTRALE

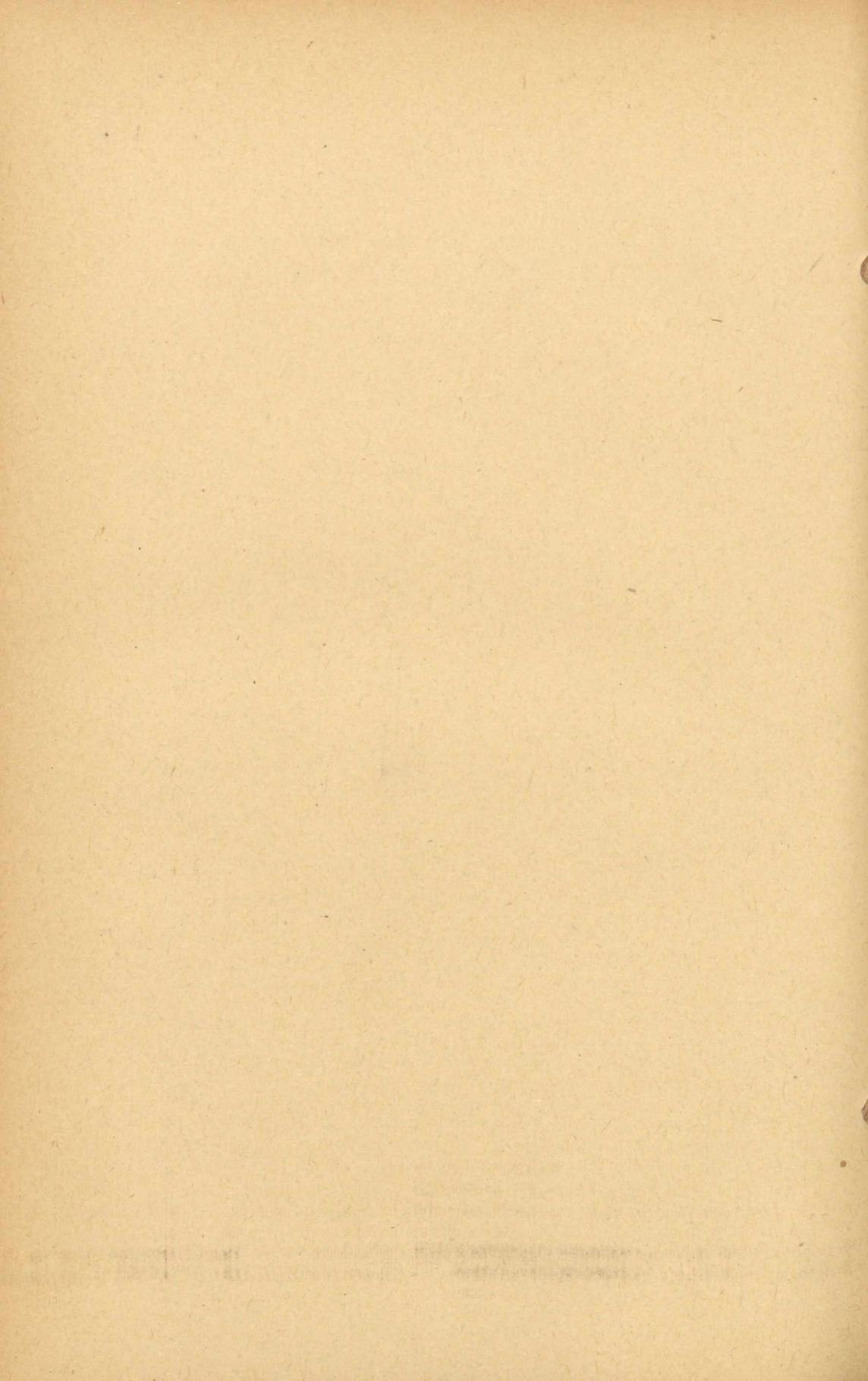
<i>Division</i>	<i>Subdivision</i>	<i>Entre les milles</i>	<i>Milles de rails</i>
Lévis	Deschaillons	0.77- 13.12	12.35
Laurentienne	Embranchement du lac St-Joseph	0.21- 0.62	0.41
		0.49- 0.62	0.40
St-Laurent	St-Judes	2.16- 19.50	15.57
	Hemmingford	5.57- 5.90	0.33
	Beauharnois	55.50- 55.52	0.02
Belleville	Haliburton	0.94- 6.66	
	Westport	9.12- 39.98	29.19
	Picton	0.00- 7.00	6.33
	Maynooth	103.30-107.80	
		109.09-117.57	12.98
	Coe Hill	0.00- 7.02	7.02
	Embranchement de Marmora	0.00- 2.75	2.75
	Embranchement de Bessemer	0.00- 7.34	7.34
	Irondale	0.00- 5.15	
		9.37- 41.90	30.52
London	Simcoe	0.50- 0.81	0.31
Stratford	Exeter	31.60- 45.05	12.89
	Kincardine	23.15- 28.25	
		30.48- 33.96	
Allandale		41.28- 41.49	7.04
	Alliston	0.35- 13.37	
		17.17- 27.87	
		33.17- 37.71	26.50
TOTAL			192.04











CHAMBRE DES COMMUNES

Sixième session—Vingt et unième Législature, 1952

---

COMITÉ SESSIONNEL

DES

# CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle  
PRÉSIDENT—M. HUGHES CLEAVER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

---

SÉANCE DU LUNDI 5 MAI 1952

---

Lignes aériennes Trans-Canada—Rapport annuel (1951)  
Rapport des vérificateurs au Parlement  
Deuxième et troisième rapports à la Chambre

---

TÉMOIN:

M. G. R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada



## RAPPORTS À LA CHAMBRE

LUNDI 5 mai 1952.

Le Comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, présente le deuxième rapport dudit comité, dont voici la teneur:

Votre comité a étudié les articles suivants du Budget des dépenses de l'année financière expirant le 31 mars 1953, qui lui ont été renvoyés le 24 avril 1952, et en recommande l'adoption:

Crédit n° 485—Service de transbordement de wagons et terminus de l'Île du Prince-Édouard—Déficit d'exploitation.

Crédit n° 486—Canadian National West Indies Steamships Limited—Déficit d'exploitation.

Crédit n° 493—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Versement au National-Canadien et aux autres chemins de fer assurant un service dans le territoire désigné par la Loi, à l'égard d'une réduction de 20 p. 100 dans les taxes de tarif.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,  
HUGHES CLEAVER.

MARDI 6 mai 1952.

Le Comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, présente le troisième rapport dudit comité dont voici la teneur:

Conformément aux ordres de renvoi de la Chambre, en date du 24 avril 1952, le Comité a été saisi, afin de les étudier, des documents suivants:

1. Les rapports annuels pour l'année 1951 des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, ainsi que du rapport présenté par les vérificateurs au Parlement, relativement aux chemins de fer Nationaux du Canada et à la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

2. Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1951 ainsi que le rapport présenté par les vérificateurs au Parlement pour l'année civile 1951, relativement aux Lignes aériennes Trans-Canada.

3. Le rapport annuel du Trust des valeurs des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1951.

4. Les budgets de dépenses des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* et des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1952.

5. Le crédit 485—Service de transbordement et des terminus de l'Île du Prince-Édouard—Déficit.

6. Le crédit 486—*Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*—Déficit.

7. Le crédit 493—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Versements relatifs à la réduction de 20 p. 100 dans le tarif des taxes consentis aux chemins de fer Nationaux et à d'autres chemins de fer dont l'exploitation se poursuit dans le territoire visé par la loi.

Le comité a tenu cinq séances, au cours desquelles on a étudié les questions énumérées plus haut et entendu des témoignages à cet égard.

Le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1951 déclare un revenu net de \$31,783,119. Cependant, les intérêts sur la dette fondée due au public se sont élevés à \$23,467,703 et les intérêts sur les prêts consentis par l'État ont atteint \$23,347,412, laissant un déficit de \$15,031,996. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année 1951, déclare un déficit net d'exploitation de \$31,576, comparativement au déficit net d'exploitation de \$601,432 en 1950; une fois payés les intérêts sur les obligations détenues par le public et sur les avances de l'État, il y avait un déficit global de \$466,992, comparativement à celui de \$1,028,767, en 1950. Le solde de la caisse de remplacement de navires, à la fin de 1951, était de \$4,685,337, comparativement à celui de \$4,313,638 à la fin de l'année 1950. Le solde de la caisse des assurances était de \$2,046,654, au regard de celui de la fin de 1950 qui était de \$1,772,458. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada, pour 1951, révèle un excédent de \$3,843,726 à l'égard des services de l'Amérique du Nord, comparativement à un excédent de \$201,206 en 1950 et de \$47,231 à l'égard de la *Trans-Canada Air Lines (Atlantic) Limited*, comparativement à un déficit de \$1,526,412 pour l'année 1950. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard du réseau de chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, et des Lignes aériennes Trans-Canada, ainsi que le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1951, 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 des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1952 ont été examinés et adoptés.

Les postes du budget des dépenses pour l'année se terminant le 31 mars 1953,—crédits numéros 486, 486 et 493,—ont été étudiés et approuvés et portés à la connaissance de la Chambre par le second rapport du comité qui a été présenté à la Chambre le 5 mai 1952.

La tâche du comité a été grandement facilitée par le précieux concours de M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D. président du Conseil d'administration et président des chemins de fer Nationaux du Canada; de M. S. F. Dingle, vice-président, de M. T. H. Cooper, vice-président et de M. T. V. Gracey, contrôleur, tous des chemins de fer Nationaux du Canada; et aussi de M. G. R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada.

Copie des preuves produites se rapportant aux sujets en question est annexée aux présentes.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,  
HUGHES CLEAVER.

## PROCÈS-VERBAUX

Le MERCREDI 30 avril 1952.

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 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Cleaver.

*Présents:* MM. Carter, Cavers, Dumas, Healy, Helme, James, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Picard et Pouliot.

Le président soumet au Comité un projet de rapport à la Chambre sur les sujets suivants:

Rapport annuel du National-Canadien (1951) et Budget (1952);

*C.N. Steamships, Limited* (1951) et Budget (1952);

Trust des titres du National-Canadien (1951);

Rapport des vérificateurs au Parlement;

Prévisions budgétaires—Postes 485, 486 et 493.

Il est convenu que l'étude du projet de rapport soit remise jusqu'après l'examen complet par le Comité des questions soumises.

A 4 h. 10 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à 11 heures du matin le lundi 5 mai 1952.

*Le secrétaire du Comité,*  
R. J. GRATRIX.

Le LUNDI 5 mai 1952.

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

*Présents:* MM. Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fulton, George, Gillis, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch.

*Aussi présents:* Le très honorable C. D. Howe, ministre de la Production de défense et du Commerce. MM. G. R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada; W. S. Harvey, vérificateur général; S. W. Sadler, vérificateur; R. C. McInnis, directeur des relations publiques, et M. F. P. Turville, de la maison George A. Touche & Company, comptables.

M. G. R. McGregor est appelé. Il fait lecture du rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada et est interrogé sur le contenu de ce rapport. Ledit rapport est adopté.

Le Comité étudie ensuite et adopte le Rapport des vérificateurs au Parlement (1951) concernant les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. F. P. Turville, de la maison George A. Touche & Co. est appelé, assisté de M. McGregor, puis il se retire.

Le Budget de l'exploitation et celui des immobilisations des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1952 est étudié et adopté.

Au nom du Comité, le président félicite M. McGregor et tout son personnel pour le rendement extrêmement satisfaisant des Lignes aériennes Trans-Canada en 1951.

A 12 h. 50 de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

#### REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend ses travaux à huis clos à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Cleaver.

*Présents:* MM. Benidickson, Dumas, George, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure et Mott.

Le président soumet un projet de rapport sur toutes les questions déferées au Comité. Ledit rapport est étudié et adopté.

A 4 h. 15 de l'après-midi, le Comité s'ajourne *sine die*.

*Le secrétaire du Comité,*  
R. J. GRATRIX.

NOTA: La réponse à une question posée par M. Fulton concernant les passagers de l'Atlantique-Nord ayant pris Montréal pour point de départ durant l'année 1951, a été déposée au bureau du secrétaire du Comité et figure à l'Appendice "A".

## TÉMOIGNAGES

Chambre des communes,  
Le 5 mai 1952.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous devons examiner ce matin le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada, le rapport des vérificateurs et le budget. En plus du ministre, M. Howe, nous avons ici présents M. G. R. McGregor, président; M. W. S. Harvey, vérificateur général; M. S. W. Sadler, vérificateur, et M. R. C. McInnis, directeur des relations publiques des Lignes aériennes Trans-Canada.

La parole est maintenant à M. McGregor.

M. MCGREGOR:

### LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

MONTRÉAL, le 29 février 1952.

AU TRÈS HONORABLE  
MINISTRE DU COMMERCE, OTTAWA.  
MONSIEUR LE MINISTRE,

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport conjoint des services domestiques et d'outre-mer des Lignes Aériennes Trans-Canada pour l'exercice 1951.

Tant financièrement que du point de vue des divers services, 1951 dépasse tous les records précédents. Toutefois, notre plus grand réconfort repose sur la contribution apportée au transport canadien.

Les affaires de TCA ont excédé celles de 1950 dans tous les domaines. Le nombre de passagers transportés s'est accru de 20 p. 100; l'aérofret et les messageries de 13 p. 100 et le courrier de 11 p. 100. Bien que le cours des affaires montre une augmentation régulière depuis les débuts de TCA, c'est la première fois qu'elle enregistre une telle activité.

L'expansion de l'économie canadienne, l'immigration et l'encouragement toujours plus prononcé du public sont à la base des recettes brutes. Par contre, l'augmentation des dépenses a été pratiquée sur une très petite échelle. La résultante logique de ces deux courants économiques est un surplus de \$3,890,957 pour l'ensemble du réseau.

### LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA SERVICES NORD-AMÉRICAINS REVUE FINANCIÈRE

Voici un tableau résumé des résultats de l'exploitation en 1951 en comparaison de 1950:

	1951	1950	Augmentation ou (diminution)
Recettes d'exploitation .....	\$37,043,289	\$31,810,684	\$5,232,605
Frais d'exploitation .....	32,670,655	31,318,613	1,352,042
Profit de l'exploitation .....	\$ 4,372,634	\$ 492,071	3,880,563
Revenus d'autres sources—net	28,681	202,233	(230,914)
Profit .....	\$ 4,343,953	\$ 694,304	3,649,649
Intérêt sur le capital investi....	500,227	493,098	7,129
Surplus .....	\$ 3,843,726	\$ 201,206	\$3,642,520

Ces chiffres démontrent une augmentation de 16 p. 100 des recettes d'exploitation.

Les recettes brutes proviennent en majeure partie du trafic-passagers marquant la marche ascendante de ces dernières années. Les messageries et l'aérofret ont, en outre, contribué à une augmentation substantielle des recettes.

Les frais d'exploitation ont enregistré une hausse de 4 p. 100 attribuable au coût découlant des 2,061,577 milles aériens supplémentaires ainsi qu'à la tendance à l'inflation dans les salaires et au prix élevé du matériel. L'augmentation des salaires de \$1,703,330 en est le facteur principal.

Néanmoins, le rendement des services a été définitivement accru. A cela, s'ajoute un chiffre d'affaires plus élevé. En conséquence, il y a diminution dans le coût par unité. Dans l'industrie aéronautique, l'unité de mesure est la "tonne-mille" disponible pour la vente. En 1951, ce coût par tonne-mille a diminué, soit de 40·48c à 37·22c, une amélioration de 8 p. 100.

Quoique nous souhaitions continuer dans cette voie, la montée des salaires et les prix élevés des matériaux ne doivent pas nous laisser indifférents envers l'avenir.

#### EXPLOITATION ET TRAFIC

Les statistiques suivantes démontrent le développement de l'aviation canadienne sur le continent nord-américain:

	1951	1950	% Augmentation
Milles aériens parcourus .....	21,165,010	19,103,433	11
Passagers transportés .....	930,691	790,808	18
Milles de passagers parcourus ....	450,840,623	379,605,810	19
Milles de passagers disponibles ....	605,438,361	548,850,808	10
Tonnes-milles de courrier .....	3,969,371	3,644,752	9
Tonnes-milles de fret .....	2,391,297	2,319,712	3
Tonnes-milles de messageries .....	1,174,096	998,479	18
Tonnes-milles productifs parcourus	51,827,990	44,258,785	17
Tonnes-milles productifs disponibles	87,779,863	77,369,710	13

#### EXPANSION DES SERVICES

Le développement de TCA s'est opéré dans le cadre des routes actuelles. Les vols d'été des services nord-américains ont atteint un sommet jamais vu dans l'histoire de TCA. Un quatrième vol transcontinental a débuté le premier avril et l'on a vu des vols supplémentaires sur toutes les routes canadiennes et outre-frontière. A la mi-été, par exemple, quatorze vols quotidiens réguliers ont été effectués entre Toronto et Montréal. Le public a eu à sa disposition environ 500 places de plus qu'au plus fort de la saison en 1950 et l'augmentation des vols a été de 10 p. 100.

#### TRAFIC-PASSAGERS

En 1951, le trafic-passagers des services nord-américains a atteint des proportions sans précédent. En certaines périodes, la Société n'a pu répondre à la demande, exception faite de l'aérofret. En 1952, nous espérons suffire aux demandes des passagers grâce à l'acquisition d'appareils et à un personnel navigant entraîné; au cours du dernier trimestre de 1951.

La Société est heureuse de constater que ses efforts pour obvier aux déclinés de l'automne et de l'hiver ont été couronnés de succès. Dans le passé, les fluctuations saisonnières constituaient une influence néfaste sur les profits nets. En 1951, la Société s'est appliquée à faire connaître davantage l'aviation en maintenant un haut degré de régularité à l'horaire de ses avions l'année durant.

Cette régularité, qui a largement contribué à l'augmentation des charge-ments d'hiver est un autre trait saillant de l'année. Sur ses services nord-américains, la Société a parcouru 19,710,013 milles des 20,515,454 milles aériens prévus, complétant ainsi 96 p. 100 de ses envolées.

En conséquence, à l'approche de l'hiver, la réduction saisonnière des services s'est élevée à 4 p. 100 seulement en comparaison de 20 p. 100 en 1950.

La stabilité des tarifs aériens a fortement accru le transport des passagers. En effet, en 1951, ces tarifs n'ont pas varié malgré la hausse générale des prix dans les autres sphères économiques.

#### COURRIER

Le transport du courrier de première classe a augmenté considérablement par suite de l'entrée en vigueur, le premier janvier 1951, de la révision de l'accord avec le ministère des Postes. Le courrier des services domestiques de la Société a augmenté de 9 p. 100 ainsi que les recettes; mais non proportionnellement aux facilités supplémentaires de chargements du courrier. En fait, il y a eu diminution par unité de courrier payable. En 1951, TCA a perçu \$1.45 par tonne-mille comparativement à \$1.48 en 1950 et \$2.98 en 1947.

Il est bon de signaler les réductions régulières des années précédentes pour le pourcentage des recettes du courrier sur le total général. A la page 8 le tableau graphique démontre qu'en 1942 le courrier représentait 48 p. 100 des recettes du réseau. Aujourd'hui il n'est que de 15 p. 100 sur les recettes brutes.

#### MARCHANDISES

La Société a poursuivi sa politique de développement du transport des marchandises. Les messageries domestiques et l'aérofret ont augmenté d'une façon notable. Les tarifs sont demeurés les mêmes. Toutefois, certaines réductions ont été appliquées à des genres particuliers de marchandises. Ce fait, ajouté à un plus grand rayon d'action à l'intérieur du pays, a définitivement stimulé les services d'expédition par air. Le développement a été particulièrement marqué entre les services Canado-américains.

#### INSTALLATIONS ET SERVICES D'AÉROPORTS

La Société et le ministère des Transports ont travaillé en étroite collaboration au développement des aéroports canadiens et des voies aériennes. Le Ministère a vu au prolongement et au perfectionnement des pistes à Vancouver, Regina, Saskatoon, Ottawa et North Bay. A Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, la construction d'un nouvel aéroport a permis à la Société d'améliorer ses services en cette direction, à la fin de l'année. Néanmoins, dans presque tous les aéroports canadiens, les présentes installations se sont avérées inadéquates au mouvement ascensionnel des passagers, des bagages et du cargo.

En juillet, TCA a délaissé l'aéroport de Boeing à Seattle pour celui de Tacoma par suite de l'utilisation du premier par les services armés des États-Unis.

#### REVUE FINANCIÈRE

Les statistiques suivantes pour 1951 comprennent les services de l'Atlantique-Nord, les Bermudes et les Antilles.

	1951	1950	Augmentation ou (diminution)
Recettes d'exploitation .....	\$10,967,012	\$8,344,815	\$2,622,197
Frais d'exploitation .....	10,665,465	9,586,388	1,079,077
Profits d'exploitation ou <i>Pertes</i> ..	\$ 301,547	\$1,241,573	1,543,120
Revenus d'autres sources—net ..	4,543	27,937	23,394
Profits ou <i>Pertes</i> .....	\$ 297,004	\$1,269,510	1,566,514
Intérêt sur le capital investi ....	249,773	256,902	(7,129)
Surplus ou <i>déficit</i> .....	\$ 47,231	\$1,526,412	\$1,573,643

Bien que minime, le surplus des services de l'Atlantique représente une amélioration de \$1,573,643 en revenus nets sur 1950.

Ces résultats encourageants sont attribuables au plan d'immigration sur l'Atlantique-Nord, au va-et-vient continu du trafic entre le Canada, les Bermudes et les Indes occidentales et à une gouverne effective dans l'organisation.

L'augmentation de 31 p. c. des recettes d'exploitation sur l'Atlantique-Nord est l'une des caractéristiques de l'année financière, notamment par rapport à la hausse légère de 11 p. c. dans les frais d'exploitation.

Parallèlement, les services de l'Atlantique ont subi l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et des fournitures. En conséquence, cette situation ne peut que se reproduire. La rémunération a requis \$701,413 de plus qu'en 1950.

Sur la route de l'Atlantique, la concurrence s'est exercée avec âpreté. L'atout principal de TCA a été la sûreté de performance de ses appareils; ce qu'aucune autre compagnie n'a pu dépasser. 100 p. c. des 644 vols réguliers ont été complétés.

#### EXPLOITATION ET TRAFIC

Les statistiques suivantes démontrent le cours grandissant des services d'outre-mer:

	1951	1950	% Augmentation
Grand total de mille aériens parcourus	3,925,058	3,410,484	15
Passagers transportés .....	42,646	32,701	30
Milles de passagers parcourus .....	94,319,673	74,472,299	27
Milles de passagers disponibles .....	139,841,217	115,999,064	21
Tonnes-milles de courrier .....	498,722	394,339	26
Tonnes-milles de fret .....	1,846,583	1,488,805	24
Tonnes-milles productifs parcourus ...	13,345,858	10,575,483	26
Tonnes-milles productifs disponibles .	20,925,934	17,225,760	21

#### EXPANSION DES SERVICES

L'inauguration le premier avril d'un service à Paris est le seul prolongement dans l'année. Bien qu'il ne s'agisse ici que d'une courte distance sur la route de l'Atlantique-Nord, il est significatif qu'une compagnie aérienne canadienne régulière ait établi ce premier pont aérien entre le Canada et l'Europe continentale. D'un vol par semaine qu'il était au début, il a doublé peu après. A Paris, TCA a ouvert un bureau dans un centre avantageux. Le trafic est très satisfaisant et il est évident qu'il a un attrait tout spécial pour les Canadiens de langue française.

A la mi-été, la fréquence des vols sur l'Atlantique-Nord a été portée à un voyage quotidien aller-retour et les chargements ont été tels que ce service s'est maintenu le reste de l'année.

Pour les Bermudes et les Antilles, la fréquence des vols a été modifiée suivant l'activité fébrile des mois d'hiver et la saison relativement calme de l'été.

#### TRAFIC-PASSAGERS

Les chargements records des routes de l'Atlantique et du Sud ont permis au réseau transocéanique de tenir le pas avec l'exploitation domestique dans la marche des affaires. En 1951, 22 p. c. plus de personnes qu'en 1950 ont effectué des envolées transatlantiques, tandis que le trafic-passagers des Bermudes et des Antilles a augmenté de 41 p. c.

Au cours de l'année, 7,611 immigrants venant du Royaume-Uni et de l'Europe en vertu d'un accord avec le gouvernement canadien ont été transportés

au Canada. Naturellement, ce mouvement d'immigration a été restreint aux vols vers l'ouest et a occasionné un certain déséquilibre. Cependant, l'exploitation du réseau transatlantique n'a pas touché gravement ces opérations.

Les tarifs sur les services transatlantiques ont subi des révisions mineures. Ceux entre le Canada et tous les endroits au-delà des frontières, exception faite des États-Unis, ont été augmentés le premier juillet afin d'obtenir la correspondance au taux du change. Le premier octobre, les transporteurs aériens de l'Atlantique-Nord ont annoncé une augmentation de \$20 pour les passages simples par suite de la hausse du coût de l'exploitation.

Grâce aux "services des conseils industriels" créés par TCA, à Londres, les voyages d'affaires sur l'Atlantique-Nord ont connu un regain de vie. Ces services fournissent des renseignements sur le Canada aux passagers probables du Royaume-Uni et de l'Europe.

#### COURRIER

Sur les routes d'outre-mer le volume a augmenté fortement; mais les voyages en direction est sur l'Atlantique-Nord ont enregistré une augmentation de 25 p. c. sur le total. Le courrier confié à TCA sur les services du sud a été quantité négligeable.

#### MARCHANDISES

En 1951, TCA a dépassé tous ses concurrents réunis dans le transport du fret avec comme point de départ, Montréal, entrée et sortie de l'Atlantique. Toute l'année durant, les consignations vers l'ouest étaient quasi complètes, et l'ensemble a produit une augmentation de 24 p. c. sur 1950.

Sur les routes des Bermudes et des Antilles, l'amélioration a été de 24 p. c.; et l'adoucissement aux restrictions commerciales entre le Canada et la zone du sud laisse entrevoir un avenir brillant.

Les services domestiques et internationaux de TCA, joints au filet aérien mondial, continuent d'offrir un moyen rapide et efficace d'expédition tant sur le continent qu'outre-mer.

#### INSTALLATIONS ET SERVICES D'AÉROPORTS

L'ouragan qui a frappé la Jamaïque en août a considérablement endommagé l'aéroport de Kingston. Heureusement, les opérations de TCA n'ont été que légèrement affectées.

Les stations de radiocommunications aéronautiques, exploitées par TCA pour le compte de tous les exploitants de l'Atlantique-Nord, ont été retournées à l'administration du ministère des Transports.

A la suite d'arrangements conclus pour que la Corporation canadienne des Télécommunications prenne à sa charge les communications de TCA aux Bermudes et aux Antilles, les circuits de la Société ont été discontinués pour éviter la duplication des installations.

#### ROUTES

Au 31 décembre 1951, TCA transportait des passagers, du courrier et du fret sur 8,641 milles de routes intérieures et 8,688 milles sur l'Atlantique. L'augmentation globale s'élève à 490 milles ou 3 p. c. sur 1950. Sur ses réseaux, couvrant 45 centres d'agglomérations, TCA a réalisé, à l'heure, une moyenne quotidienne de 65,320 milles aériens disponibles et 2,039,157 milles de passagers disponibles. La carte de la route de la Feuille d'Érable, aux pages 12 et 13, indique l'étendue des opérations de la Société.

#### PERSONNEL

Le 31 décembre, le nombre des employés de TCA était de 5,512 comparativement à 4,904 l'année précédente. L'augmentation est attribuable aux nécessités du trafic et de l'exploitation, ainsi qu'à une décroissance du nombre

de jours ouvrables: l'adoption de la semaine de 40 heures. Les résultats de cette année-record prouvent que l'augmentation des effectifs n'a nullement entravé le rendement habituel. En vérité, le 12 p. c. additionnel d'embauchage, comparé au 15 p. c. de l'accroissement des tonnes-milles disponibles et au 20 p. c. du trafic-passagers, dénote une nouvelle amélioration dans l'efficacité du personnel.

Nos employés ont bénéficié d'une augmentation générale de salaires le 1<sup>er</sup> octobre.

En septembre, monsieur W. G. Wood a été nommé vice-président directeur du trafic pour succéder à monsieur A. C. McKim, démissionnaire.

#### PROPRIÉTÉS ET ÉQUIPEMENT

Les opérations de grande envergure de 1951 ont été accomplies avec la flotte actuelle des 20 "North-Star" et 27 "DC-3". A la mi-été, les "North-Star" ont accompli, avec le maximum d'efficacité, un surplus de 9 $\frac{3}{4}$  heures de vol quotidiennement sur les services intérieurs: record qui n'a été surpassé par aucun autre exploitant sur des tracés de routes aussi variés. Les "DC-3" ont aussi donné pleine satisfaction sur les différentes routes intérieures.

Cependant, devant l'achalandage actuel, on a bientôt réalisé qu'il nous faudrait augmenter la flotte. En conséquence, la Société a acheté trois autres "North-Star" pour être mis en service au début de 1952. Ceci permettra à la Société de disposer de 20 p. c. de plus de places pour ses passagers sur les routes transcontinentales et inter-cités.

Parallèlement, cinq Lockheed Super-Constellation ont été commandés, avec livraison en 1953. Cette décision a été prise à la suite d'une longue et sérieuse étude des moteurs utilisés dans les différents types d'aéronefs modernes. On a choisi les Super-Constellation pour leur performance et leur supériorité sur les autres comme avions commerciaux.

Nous songeons à les utiliser sur les routes d'outre-mer où, nous l'espérons, ils assureront un service rapide, économique et direct. Ces avions seront équipés de moteurs "compound" Wright 3,350, d'une puissance de 3,000 c.v., chacun.

Nos ingénieurs ont continué l'étude des détails techniques et économiques des turbopropulseurs et turboréacteurs. Ils ont considéré les possibilités d'utilisation de moteurs plus nouveaux à bord de ces appareils.

En juin, TCA a commencé l'entretien des avions d'entraînement militaire des zones du Manitoba et de l'est de la Saskatchewan. En vertu d'une entente avec le Département de production de la défense, la Société a entrepris ce travail à sa base de revise des moteurs de Winnipeg, afin de permettre au CARC de disposer de son personnel au sol pour des fins d'opérations. A la fin de l'année, 215 moteurs avaient été revisés.

Selon les nécessités, les bureaux du trafic ont été agrandis et rénovés. Québec, qui n'est pas sur notre réseau, a été dotée d'un bureau. Nous avons insisté sur l'amélioration et le développement des services de réservations par téléphone.

La Société a assumé la complète responsabilité de son service d'achats, pour former, avec celui des magasins, un nouveau département. M. H. C. Cotterell a été nommé gérant général des achats et magasins.

#### BILAN D'ENSEMBLE

Le bilan d'ensemble 1951 de TCA vaut qu'on s'y arrête.

La moyenne de la valeur-comptable initiale de chacun des 27 "DC-3" de TCA était de \$156,000. Il en résulte que le capital dont TCA dispose pour l'achat de nouveaux aéronefs, obtenu par la pleine dépréciation de chacun des "DC-3", correspondra en gros à cette somme, d'une part. D'autre part, les avions en cours de production, successeurs désignés de nos "DC-3", sont en vente à des prix oscillant entre \$600,000 et \$750,000.

Parallèlement, le capital provenant de la dépréciation de chaque "North Star" côtoie la valeur-comptable initiale de \$675,000, alors que les prix cotés pour les quadrimoteurs présentement en production et destinés à remplacer ceux en service varient entre \$1,400,000 et \$1,800,000. Ces chiffres démontrent clairement que l'ensemble de la dépréciation de la flotte actuelle ne saurait pourvoir un capital suffisant pour l'acquisition de nouveaux aérobuses en temps opportun.

En conséquence, le surplus de 1951, apparaissant au bilan d'ensemble, a été mis en réserve et il est destiné à alléger l'écart entre le coût de remplacement de l'équipement et la somme d'argent résultant de la pleine dépréciation de notre flotte actuelle. Cette décision a été prise avec l'assentiment des chemins de fer Nationaux du Canada, détenteurs des actions de TCA.

Il y a aussi lieu de noter que le bilan d'ensemble rapporte un item de \$1,952,000, représentant la somme versée au constructeur lors de la passation de la commande des cinq Super-Constellation. Le reliquat sera payé lors de la livraison, escomptée en 1953. Ceci, joint à l'achat de pièces de rechange et de matériel au sol, constitue une dépense supplémentaire d'environ 9 millions de dollars. La Société s'est également engagée à verser en 1952 aux *Canadian Pacific Air Lines* un million de dollars qui représentent le solde du prix d'achat de trois "North Star" avec leurs pièces de rechange.

Du fait qu'aucun avion de CPA n'est entré en service de TCA en 1951, il est exact que la flotte de la Société demeure inchangée depuis 1950. Toutefois, l'augmentation des propriétés et du matériel apparaissant au bilan d'ensemble 1951 représente les paiements effectués sur les avions et pièces de rechange de CPA, livrés mais non mis en service en 1951.

#### PERSPECTIVES

Tout nous porte à envisager l'avenir de l'aviation canadienne avec confiance. L'expansion d'un pays aussi vaste que le nôtre exige la rapidité aussi bien dans les déplacements que dans les expéditions des marchandises. La vitesse n'est plus un luxe et de plus, lorsque mariée à la sécurité et au confort, elle acquiert une valeur marchande exceptionnelle. C'est là la ligne de conduite de la Société que de surveiller étroitement sa croissance afin de répondre adéquatement aux besoins futurs du pays.

Avec ces quadrimoteurs supplémentaires en service, 1952 verra une augmentation substantielle des services de la Société envers le public. Parallèlement, rien ne sera négligé pour l'amélioration dans la qualité des services. En 1953, les chargements même seront plus considérables.

En 1952, Fredericton entrera sur le tracé des routes, et le service domestique par "North Star" s'étendra au delà de Montréal vers l'Est.

En mai 1952, les tarifs de la Société seront bien abaissés sur le réseau de l'Atlantique. De ce fait, nous verrons une ère nouvelle dans le développement du transport aérien d'outre-mer.

Nous croyons en la marche ascendante des recettes dans l'ensemble du réseau. Et tout en conservant la qualité des standards, la Société exercera la la plus stricte économie.

#### APPRECIATION

Avant de conclure ce rapport, le Conseil d'administration désire rendre hommage à la loyauté, à l'habileté et à l'efficacité du travail des employés. Non seulement, nous leur sommes redevables des succès de l'année, mais aussi de la situation enviable de TCA dans l'industrie aéronautique.

Au nom du Conseil d'administration,

G. R. MCGREGOR,  
Président.

## RECETTES COMPARATIVES

1951—1950

SERVICES NORD-AMÉRICAINS			SERVICES TRANSATLANTIQUES		
	Augmentation			Augmentation	
	\$	%		\$	%
Passagers .....	\$4,483,004	19	Passagers .....	\$2,218,374	37
Courrier .....	341,000	6	Courrier .....	306,721	26
Messageries et cargo .....	215,727	15	Cargo .....	131,897	16
Services divers ....	207,906	47	Services divers ....	39,693	22
Autres .....	15,032*	5*	Autres .....	74,488*	53*
Total .....	<u>\$5,232,605</u>	<u>16%</u>	Total .....	<u>\$2,622,197</u>	<u>31%</u>

\*Diminution.

BILAN D'ENSEMBLE AU 31 DÉCEMBRE 1951

ACTIF		PASSIF	
<b>Disponibilités:</b>		<b>Exigibilités:</b>	
Caisse .....	\$ 2,585,994	Comptes à payer	
Avances au fonds de roulement....	11,852	Généraux .....	\$ 2,962,440
Dépôts spéciaux .....	11,452	Reliquats aux autres exploitants,	
Comptes à recevoir		trafic .....	1,343,970
Gouvernement du Canada .....	\$ 2,336,883		<hr/>
Reliquats à recevoir d'autres ex-		Dépôts sur billets réservés .....	\$ 4,306,410
ploitants, trafic .....	1,032,900	Traitements et salaires .....	839,375
Agents .....	568,871	Transport payé d'avance .....	812,400
Autres .....	1,157,921	Autres exigibilités .....	1,324,702
	<hr/>		44,609
Matériaux et approvisionnements .	2,099,620		<hr/>
Autres disponibilités .....	41,754		\$ 7,327,496
	<hr/>	<b>Réserves:</b>	
	\$ 9,847,247	Assurance .....	\$ 4,571,976
		Revision .....	860,764
			<hr/>
<b>Placements et fonds spéciaux:</b>			5,432,740
Dépôts aux Chemins de fer natio-		<b>Capital-actions:</b>	
naux du Canada .....	\$11,000,000	Actions ordinaires entièrement	
Fonds d'assurance .....	4,571,976	payées .....	25,000,000
Acompte payé sur achat d'avions ..	1,952,344	<b>Profits et pertes:</b>	
Filiales .....	27,049	Surplus d'exercice 1951—	
	<hr/>	Services nord-américains .....	\$ 3,843,726
	17,551,369	Surplus d'exercice 1951—	
		Services atlantiques .....	47,231
<b>Immobilisations:</b>			<hr/>
Propriétés et matériel .....	\$31,029,783	Surplus d'exercice 1951 .....	\$ 3,890,957
Moins dépréciation à date .....	16,777,206		<hr/>
	<hr/>	<b>Sommes réservées pour immobilisa-</b>	
	14,252,577	tions .....	3,890,957
	<hr/>		<hr/>
	\$41,651,193		\$41,651,193
	<hr/> <hr/>		<hr/> <hr/>

L. C. COOPER, Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des Lignes aériennes Trans-Canada et de sa compagnie subsidiaire pour l'exercice terminé le 31 décembre 1951.

A notre avis, les livres des Lignes aériennes ont été bien tenus et le bilan d'ensemble au 31 décembre 1951, ainsi que les états de revenus pour l'année s'étant terminée à cette date ont été préparés d'une manière conforme à celle de l'année précédente et en accord avec les livres des Lignes aériennes.  
le 29 février 1952.

A notre avis, le bilan d'ensemble et les états de revenus sont correctement établis de manière à présenter fidèlement et exactement la situation des Lignes aériennes au 31 décembre 1951, ainsi que les recettes et dépenses pour l'année.

A notre avis, les transactions des Lignes aériennes, portées à notre connaissance, ont été conclues en accord avec les pouvoirs des Lignes aériennes. Nous présentons notre rapport au parlement.

GEORGE A. TOUCHE & CIE

Comptables agréés.

## COMITÉ SESSIONNEL

## ÉTAT DES REVENUS

## SERVICES NORD-AMÉRICAINS

## SERVICES TRANSATLANTIQUES

Année 1951	Année 1950		Année 1951	Année 1950
<b>RECETTES D'EXPLOITATION</b>				
\$ 28,666,505	\$ 24,183,501	Passagers	\$ 8,245,384	\$ 6,027,010
5,741,000	5,400,000	Courrier	1,484,149	1,177,428
1,688,982	1,473,254	Messageries et fret	954,228	822,331
224,771	194,573	Excédents de bagage	47,942	41,463
73,690	118,921	Nolisements et autres	17,389	98,356
648,341	440,435	Services imprévus—net	217,920	178,227
<u>\$ 37,043,289</u>	<u>\$ 31,810,684</u>	<b>Total</b>	<u>\$ 10,967,012</u>	<u>\$ 8,344,815</u>
<b>FRAIS D'EXPLOITATION</b>				
\$ 7,637,455	\$ 6,846,269	Exploitation des avions	\$ 2,387,265	\$ 2,161,773
5,214,768	4,443,180	Entretien des avions au sol	1,634,876	1,503,933
8,389,675	9,764,127	Entretien	2,855,455	2,794,930
2,604,774	2,751,109	Dépréciation	1,135,786	1,023,828
2,106,237	1,620,624	Service des passagers	569,979	432,383
4,004,745	3,324,217	Ventes et réservations	1,229,531	907,765
870,326	929,195	Annonces et publicité	267,206	253,743
1,842,675	1,639,892	Généraux et d'administration	585,367	508,033
<u>\$ 32,670,655</u>	<u>\$ 31,318,613</u>	<b>Total</b>	<u>\$ 10,665,465</u>	<u>\$ 9,586,388</u>
\$ 4,372,634	\$ 492,071	Profit d'exploitation ou <i>perte</i>	\$ 301,547	\$ 1,241,573
28,681	202,233	Revenus d'autres sources—net	4,548	27,937
<u>\$ 4,343,953</u>	<u>\$ 694,304</u>		<u>\$ 297,004</u>	<u>\$ 1,269,510</u>
500,227	493,098	Intérêt sur capital investi	249,773	256,902
<u>\$ 3,843,726</u>	<u>\$ 201,206</u>	Surplus ou <i>déficit</i>	<u>\$ 47,231</u>	<u>\$ 1,526,412</u>

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur McGregor.

Je demanderais maintenant aux membres du Comité de passer à la page 5 du rapport, soit la revue financière. Avez-vous quelques questions à poser sur les recettes d'exploitation?

M. FULTON: Quelle a été la cause du déficit des revenus provenant d'autres sources?

M. MCGREGOR: Ce sont surtout les fluctuations du change international des devises qui ont causé ce déficit.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions relatives à la revue financière? Adoptée.

M. KNIGHT: Monsieur le président, il n'y a pas de mal, je crois, à exprimer ici notre appréciation du rapport très encourageant que nous ont présenté les Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année écoulée. J'estime que l'hommage rendu au personnel par M. McGregor s'adresse aussi bien à lui-même qu'aux fonctionnaires qu'il dirige.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Knight. Voilà des remarques fort appropriées.

M. KNIGHT: Ils méritent des félicitations pour les résultats très encourageants qu'ils ont obtenus. J'ai cru que cette remarque s'imposait.

M. MCGREGOR: Merci infiniment.

Le PRÉSIDENT: A la page 6: Expansion des services. Avez-vous des questions à poser?

M. MACDONNELL: Le tableau donne, pour les "Milles de passagers parcourus" en 1951, le chiffre de 450,840,623 et, sous "Milles de passagers disponibles" en 1951, le chiffre de 605,438,361. Cela signifie-t-il que si les avions avaient toujours été remplis les chiffres seraient les mêmes?

M. MCGREGOR: Oui. Il eût peut-être été préférable de dire: "Milles de places disponibles".

M. FULTON: Quelle est alors la différence? Est-ce une différence moyenne ou inférieure à la moyenne des autres lignes aériennes?

M. MCGREGOR: Non, je dirais plutôt qu'elle est supérieure aux lignes aériennes de l'Amérique du Nord en général.

M. FULTON: J'entends la différence entre les places disponibles et les places utilisées.

M. MCGREGOR: Oui, vous faites allusion au facteur chargement. Notre facteur chargement était de beaucoup supérieur à la moyenne.

M. FULTON: On a utilisé un plus fort pourcentage de places disponibles dans vos avions que chez les autres lignes aériennes comparables?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: C'est ce que je voulais préciser.

M. MACDONNELL: A la page 6, vous dites ceci:

"En certaines périodes, la Société n'a pu répondre à la demande, exception faite de l'aérofret."

Cet état de choses vous contraint-il de modifier vos plans de quelque façon en ce qui concerne l'aérofret? Faut-il croire que vous vous préoccupez surtout du trafic-passagers, j'entends de son expansion?

M. MCGREGOR: On entend par là que chaque avion à passagers contient un espace considérable réservé à la marchandise, qu'il y est nécessairement, mais qu'on ne réussit pas encore à emplir.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des avions autres que des avions à passagers qui transportent le fret?

M. MCGREGOR: Nous avons un avion particulièrement outillé pour faire uniquement le transport des marchandises.

M. McLURE: Y a-t-il eu échange de services dans les provinces Maritimes entre les *Maritime Central Airways* et T.C.A. à partir de Moncton, Fredericton et Halifax?

M. MCGREGOR: Oui, des dispositions de correspondance entre les lignes ont été prises à tous les endroits où les deux compagnies se rencontrent, et Moncton est un bon exemple.

M. McLURE: Moncton est un de ces endroits?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur l'expansion des services? Trafic-passagers.

M. KNIGHT: Monsieur le président, au haut de la page 7, première colonne, se trouve le commentaire suivant:

"ses efforts pour obvier aux déclins de l'automne et de l'hiver ont été couronnés de succès."

La situation se règle d'elle-même, n'est-ce pas? On trouve ensuite, page 15, un commentaire sur le transport des immigrants du Royaume-Uni au Canada.

Le PRÉSIDENT: Il ne faut pas confondre les services de l'Atlantique-Nord et les services de l'Atlantique, monsieur Knight. Je crois qu'il serait préférable de nous en tenir pour l'instant aux seuls services nord-américains.

Y a-t-il d'autres questions sur le trafic-passagers?

Courrier.

M. GILLIS: M. McGregor pourrait-il me dire s'il a reçu quelques observations du *Board of Trade* de Sydney relativement à l'amélioration de la poste aérienne à Sydney? Je crois savoir qu'il s'y fait une livraison par jour, par avion et par train, ce qui signifie que le courrier arrive à un moment où il est impossible de faire le triage et la livraison le même jour, de sorte que le courrier reste 24 heures au bureau de poste. Sydney n'a qu'une livraison par jour, ce qui n'est pas du tout satisfaisant pour cette ville.

M. MCGREGOR: On ne m'a pas fait d'observations à ce sujet, mais je pense que cette situation a été corrigée par l'inauguration du service de *North Star* via Sydney, qui a commencé le 27 avril dernier.

M. GILLIS: Possible.

M. GEORGE: Qui prend la décision, si une envolée à partir d'Halifax, mettons, ou de Moncton est annulée à cause du mauvais temps, de retenir le courrier ou de l'expédier par train?

M. MCGREGOR: C'est le ministère des Postes. Je crois que, règle générale, si le courrier se trouve à l'aéroport, on le retient pour l'envolée suivante.

M. GEORGE: Il semble bien en être ainsi. En certaines occasions, on garde le courrier trop longtemps.

Le PRÉSIDENT: C'est la responsabilité du ministère des Postes.

M. FULTON: Lorsque nous avons discuté ce revenu du courrier précédemment, vous nous avez dit qu'il était difficile de faire le calcul de ce qu'il vous en coûtait, et, si je ne me trompe, vous avez dit que vous continuiez à étudier cette question. Pouvez-vous nous dire à présent que la dépense réelle de T.C.A. lui est remboursée à même ce montant de \$1.45 par tonne-mille de courrier?

M. MCGREGOR: Je crois que oui, si l'on considère le réseau dans son ensemble. Cela varie considérablement d'une route à l'autre, et c'est pourquoi, entre autres motifs, nous avons toujours soutenu qu'il était presque impossible de dire quel était le coût en dollars du transport du courrier.

M. FULTON: Mais à présent vous estimez pouvoir affirmer devant le Comité que la recette comble à tout le moins le coefficient de dépenses que vous attribuez au courrier?

M. MCGREGOR: Oui, je crois que cette remarque est juste.

M. MACDONNELL: Il m'est arrivé une petite aventure, très banale, mais peut-être me servira-t-elle à comprendre comment le courrier est acheminé. J'ai posté une lettre ici, certain soir, et cette lettre aurait dû arriver à Toronto le lendemain matin. Elle a été déposée au bureau de poste au bon moment, affranchie pour livraison par exprès, mais cette lettre n'est pas arrivée à Toronto le lendemain. Apparemment, on a décidé de l'expédier par avion. Les conditions atmosphériques étant mauvaises, l'avion n'est pas parti. Je comprends que ces choses-là arrivent, mais, en ce qui me concerne, je sais que la lettre serait arrivée à Toronto le lendemain si elle avait été expédiée par train. L'expédition du courrier n'est-elle pas réglementée? Est-il toujours envoyé par avion? J'ai l'impression que, disposant d'un nouvel instrument de transport, on se laisse emporter par l'enthousiasme plutôt que la raison. A vrai dire, cette lettre n'a pas pris le train de nuit, mais bien le train de jour le lendemain.

M. MCGREGOR: D'ordinaire le courrier d'ici à Toronto n'est pas expédié par avion, surtout le courrier levé le soir. Il se peut que le montant d'affranchissement ait fait penser qu'il s'agissait d'un envoi par avion; dans ce cas, la livraison se fait toujours par avion.

Le PRÉSIDENT: Marchandises.

Installations et services d'aéroports.

M. KNIGHT: Je vois que l'on mentionne ici ma propre ville de Saskatoon. Je pourrais peut-être me servir de cet exemple,—j'allais dire: excusez-moi, mais ce ne sera pas nécessaire pour une question de si peu d'importance. Étant donné l'augmentation du trafic vers cette ville, beaucoup de gens, à mon avis, seraient très heureux de disposer d'un petit restaurant quelconque. Je crois que ce serait une bonne initiative. Ces établissements existent ailleurs, mais à cet aéroport en particulier les gens descendent du train, arrivent à l'aéroport et n'ont aucun restaurant où se rafraîchir avant de monter dans un avion. Cette carence m'a été signalée à une ou deux reprises, par le *Board of Trade* et par des particuliers. J'ai pensé que c'était ici le bon endroit d'en parler. Je ne saurais dire si le montant d'affaires qui se fait là justifierait une telle installation, et je ne demande rien de recherché; il suffirait d'un petit comptoir où l'on pourrait manger sur le pouce. Qu'en pensez-vous?

M. MCGREGOR: Les commodités dont les aéroports sont dotés ne sont pas gérés ou déterminés par la compagnie, dans le cas des aéroports administrés par le ministère des Transports. Le ministère fait de son mieux pour réserver un local à des compagnies concessionnaires qui y ouvrent les établissements de ce genre. Comme vous le savez, l'édifice de l'aéroport à Saskatoon est insuffisant et provisoire. J'imagine qu'une telle installation sera faite dès que l'exploitation civile aura commencé dans des locaux permanents.

Le très hon. M. HOWE: A vrai dire, nos commodités et nos édifices à l'aéroport de Saskatoon sont bien insuffisants. Il faut en attribuer la cause à la difficulté de construire dans les conditions actuelles, aussi bien qu'à la croissance rapide du trafic qui fait qu'il en coûterait très cher de fournir les facilités qui s'imposent. Nous espérons que le cas de Saskatoon sera réglé, mais il s'écoulera quelque temps avant que nous puissions construire à l'aéroport un meilleur édifice où l'installation d'un restaurant se fera dans un cadre convenable. Je suppose que si l'aéroport était assez achalandé d'un public voyageur ou simplement de promeneurs, nous pourrions trouver un concessionnaire dans la localité.

M. KNIGHT: Je partage l'opinion du ministre sur ces deux principaux points, c'est-à-dire que les commodités par rapport aux édifices sont bien insuffisantes et que le temps est mal choisi pour se procurer les matériaux, mais nous faudra-t-il attendre que tous ces changements se produisent avant qu'on nous donne un restaurant?

Le très hon. M. HOWE: La chose pourrait s'arranger, je crois, si vous trouviez un concessionnaire dans la localité, qui accepterait de fournir les commodités. La difficulté surgit du fait que le concessionnaire ne fera pas assez d'affaires si vous ne faites pas ce que nous avons fait dans nombre d'aéroports, c'est-à-dire rendre l'entreprise assez attrayante pour attirer bon nombre de gens qui ne sont pas des passagers de la ligne aérienne.

M. GILLIS: J'aimerais savoir si vos envolées domestiques dans la région de l'Atlantique partent de Terre-Neuve.

Le PRÉSIDENT: Nous venons à peine d'aborder les services de l'Atlantique.

M. GILLIS: Nous étudions en ce moment les installations et services d'aéroports.

Le PRÉSIDENT: Je croyais que vous parliez des envolées.

M. GILLIS: Je voulais faire remarquer que l'envolée domestique vers l'ouest a pour point de départ Terre-Neuve. Il arrive souvent que les conditions atmosphériques à Terre-Neuve sont telles que les avions sont retenus au sol, de sorte qu'il n'y a pas de service de Sydney à Montréal. Ces arrêts

sont si fréquents qu'une envolée supplémentaire devrait être inaugurée à Sydney. On demande également l'inauguration d'une envolée Montréal-Sydney, ce qui ferait deux envolées quotidiennes au lieu d'une. Lorsque j'étais chez moi, avant la session, j'ai appris que la demande était assez forte pour une envolée supplémentaire, autrement, si vous n'avez pas réservé votre place longtemps d'avance, il est presque impossible de monter dans cet avion. Il y a en outre ceux qui sont appelés d'urgence, disons à Montréal ou Toronto, et doivent s'y rendre sur-le-champ; s'ils n'ont pas retenu une place, il leur faudrait attendre une semaine ou plus. Si l'on examinait soigneusement cette situation, je suis convaincu qu'on inaugurerait une envolée supplémentaire de Sydney à Montréal et une autre de retour, Montréal-Sydney, car la demande y est abondante.

M. MCGREGOR: Je dois dire tout d'abord que Sydney n'est pas exempte de conditions atmosphériques qui suspendent les opérations.

M. GILLIS: Vous voulez dire Terre-Neuve?

M. MCGREGOR: Non, je veux dire Sydney. Toutefois je pense que cette situation a été réglée par l'inauguration du service de *North Star*. Une des difficultés qui ont surgi dans le passé pour Sydney fut de relier le service de cette ville à celui de Terre-Neuve; le rayon de croisière du DC-3 n'a pas permis à ce genre d'avions de s'aventurer dans les régions à température douce et de pouvoir, avec l'essence disponible, rebrousser chemin par mauvais temps. La situation se trouve améliorée par l'utilisation des avions *North Star* sur cette route en particulier. Le *North Star* peut dépasser Sydney, se rendre à Terre-Neuve, y atterrir ou non, revenir et reprendre son horaire régulier. De plus, il peut s'envoler de Torbay dans des conditions qui seraient impossibles au DC-3 et fournir par le fait même un service plus régulier à Sydney. Je crois donc que les services des *North Star* passant à Sydney à destination de Torbay contribueront grandement à corriger les lacunes que vous mentionnez.

Le PRÉSIDENT: Services de l'Atlantique. Revue financière. Avez-vous des questions à poser?

M. MACDONNELL: Quelle est l'augmentation des recettes ici par comparaison avec celle des services de l'Atlantique-Nord?

M. MCGREGOR: Elle est plus forte.

M. MACDONNELL: Votre pourcentage d'espace inemployé est à peu près le même?

M. FULTON: Votre facteur chargement a diminué légèrement?

M. MCGREGOR: Oui.

Le très hon. M. HOWE: Comme vous le savez, la difficulté réside dans le fait qu'il faut tenir compte d'un service minimum d'été. Nous savons qu'il y a peu de trafic et pourtant il nous faut faire l'envolée des Antilles une fois la semaine.

M. FULTON: Je comprends cela, mais je croyais que votre facteur chargement avait légèrement diminué, et pourtant l'exploitation générale indique une grande amélioration au point de vue financier. Quelle est la cause de cette baisse du facteur chargement? Cette baisse vous inquiète-t-elle? Y apportera-t-on remède?

M. MCGREGOR: Le facteur chargement se rattache à la fréquence des envolées. Normalement la fréquence des envolées transatlantiques se limite à cinq par semaine en hiver, mais on ne s'en est pas tenu à ce programme durant l'hiver de 1951, on a maintenu les envolées quotidiennes. Ce fait a tendance à réduire le facteur chargement quelque peu, mais les frais ne s'élevaient pas en proportion. On n'épargne que les frais directs d'exploitation quand il y a réduction de fréquence.

Le PRÉSIDENT: Et vous constatez par vos résultats que la décision était sage?

M. MCGREGOR: Oui, la décision a été influencée aussi par le transport des immigrants.

M. FULTON: Bon nombre de vos envolées vers l'est auraient été sans passagers?

M. MCGREGOR: Oui, jusqu'à un certain point.

M. FULTON: Je crois qu'en réalité vous avez accru quelque peu la fréquence de vos envolées par rapport à l'année précédente. Un nombre assez important d'envolées ont dû se faire à vide et pourtant votre situation financière s'est améliorée. Je me demandais...

M. MCGREGOR: Les frais n'augmentent pas proportionnellement au relèvement de la fréquence.

M. FULTON: Je vois. C'est là la réponse.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser relativement à la revue financière?

Expansion des services.

M. CHURCHILL: Il est bon, je crois, de s'arrêter au dernier paragraphe de la page 9, où il est question de la sûreté de performance des appareils que nulle autre ligne aérienne ne saurait égaler. Voilà qui mérite des louanges et je crois que la confiance que le public manifeste à l'égard de la TCA repose sur ce fait. En est-il de même pour les services de l'Atlantique-Nord? Les résultats sont-ils comparables?

M. MCGREGOR: Oui, à vrai dire, cette déclaration s'adresse à ce service atlantique.

M. CHURCHILL: Je veux parler du service nord-américain.

M. MCGREGOR: Oui, il est question de la performance des appareils dans ce que j'ai déjà lu. Je crois que 96.1 p. 100 de toutes les envolées ont été exécutées.

M. MACDONNELL: Cela ne vous paraît-il pas extraordinaire? D'après la page 9, toutes les envolées ont été effectuées; vos avions n'ont jamais eu à rebrousser chemin.

M. MCGREGOR: Cette remarque signifie que chaque envolée a été réalisée. On a peut-être ajourné une envolée ou on a pu rebrousser chemin, mais l'envolée a eu lieu, elle n'a pas été annulée.

M. MUTCH: Et les envolées ont toutes été effectuées éventuellement?

M. MACDONNELL: Exception faite du service domestique, où un certain nombre d'envolées ont été annulées?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: Naturellement la longueur du parcours y est pour quelque chose?

Le PRÉSIDENT: La fréquence du service y est pour beaucoup.

M. MCGREGOR: Si une autre envolée doit avoir lieu dans deux ou trois heures, une envolée retardée peut être annulée à l'occasion.

Le PRÉSIDENT: Page 10.

M. KNIGHT: Monsieur le président, je croyais que nous étions encore à la page 6. J'aurais une question à poser au sujet du trafic-passagers.

Le PRÉSIDENT: Nous y viendrons à la page 15.

Avez-vous des questions à poser relativement à l'expansion des services, page 10?

Passons alors aux services des passagers, pages 10 et 15.

M. KNIGHT: Au deuxième paragraphe,—on me permettra de revenir à la page 7 en ce qui a trait à la péréquation des chargements d'hiver:

La Société est heureuse de constater que ses efforts pour obvier aux déclins de l'automne et de l'hiver ont été couronnés de succès. Maintenant, si l'on examine la question des immigrants, à la page 15, il semblerait que cette question du transport des immigrants tend à rompre l'équilibre. N'est-il pas vrai que vos chargements les plus légers viennent en direction ouest?

M. MCGREGOR: Non.

M. KNIGHT: Vraiment?

M. MCGREGOR: Sur l'Atlantique?

M. KNIGHT: Oui.

M. MCGREGOR: Non, mais le déséquilibre dont je vous ai parlé n'est pas un déséquilibre de saison, mais bien de direction. Les chargements en direction est ont été plus légers et s'il n'y avait pas eu les lourds chargements en direction ouest, la grande fréquence des envolées n'aurait pas été justifiée.

M. FULTON: Au sujet du service des conseils industriels institué à Londres, je me demande si une partie du travail de ce service ne se fait pas déjà au bureau du National-Canadien à Londres et aussi par notre service canadien de l'immigration, si je ne me trompe. Est-ce un bureau distinct qui remplit ces fonctions?

M. MCGREGOR: Nous n'avons pas de bureau distinct, c'est un bureau intégré dans nos propres bureaux et il a pour objet de renseigner les gens qui désirent retenir une place dans un avion et qui nous interrogent sur une quantité de choses. Nous avons constaté qu'il n'était pas économique d'imposer au personnel chargé de la vente des billets la tâche de fournir ces renseignements ou d'entreprendre de répondre à toutes les questions qu'une personne qui désire visiter le Canada pour la première fois est portée à poser. C'est pourquoi nous avons nommé un préposé aux informations de ce genre.

M. FULTON: Ces renseignements sont-ils fournis par des gens que vous employez à cette fin ou par des gens désignés par le service de l'immigration?

M. MCGREGOR: C'est nous qui confions cette tâche à des membres de notre personnel.

M. FULTON: Il me semble, à première vue,—et j'aimerais connaître votre opinion là-dessus,—qu'il serait plus logique de proposer qu'un seul bureau à Londres s'occupe des renseignements pour les trois services: le National-Canadien, le Service de l'immigration et le vôtre, car, si je me représente bien l'emplacement, les bureaux ne sont pas très distants l'un de l'autre, de sorte que nul ne serait très incommodé d'avoir à se rendre à *Canada House* pour obtenir tous les renseignements voulus.

M. MCGREGOR: Je crois que ce passage du rapport paraît plus important qu'il ne l'est en réalité. Au fond, il s'agit tout simplement d'alléger la tâche du personnel au comptoir, lequel devait répondre aux demandes de renseignement de ceux qui achetaient leurs billets. Les gens viennent acheter leurs billets et s'attardent à poser des questions, ce qui retarde les préposés à la vente des billets. A présent, ces derniers n'ont qu'à diriger ces gens, vers un pupitre, de l'autre côté du bureau où un seul employé à la fois fournit tous les renseignements demandés et répond aux questions ayant trait aux endroits où les voyageurs peuvent aller, ce qu'ils peuvent vendre et ainsi de suite. Nous ne cherchons pas à empiéter sur le terrain de ceux qui normalement travaillent au développement du commerce; si les renseignements demandés sont de ce genre, nous référons les passagers à ces sources particulières de renseignement.

M. FULTON: Lorsque j'ai lu le rapport, j'ai peut-être accordé à cette question plus d'importance que vous ne lui en donnez vous-même.

M. GILLIS: J'aimerais savoir maintenant si votre budget ou vos plans prévoient l'amélioration ou la construction d'un nouvel aéroport à Halifax. On parle beaucoup depuis quelque temps d'un projet semblable et j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Le très hon. M. HOWE: Vous trouverez ce poste dans les prévisions budgétaires du ministère des Transports; la Société Air-Canada ne construit pas d'aéroports.

M. GILLIS: J'ai pensé qu'elle aurait pu faire mention du fait qu'elle améliorera ces installations.

Le très hon. M. HOWE: J'oserais dire que la Société Air-Canada serait ravie que les installations fussent améliorées.

M. GILLIS: Vous n'avez rien à nous dire là-dessus?

M. MCGREGOR: Cela n'est pas notre ressort. La presse a mentionné le fait que cette affaire est à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur le trafic-passagers?

M. KNIGHT: A propos du service que l'on assure aux passagers sur ces routes, il y a eu à la Chambre l'autre jour un débat portant sur les repas et les rafraîchissements, débat peu satisfaisant parce que incomplet peut-être. Avant d'aller plus loin, je dois dire que je n'ai aucun préjugé en cette matière, mais étant donné les rumeurs inquiétantes qui circulent en certains milieux du public, il est peut-être bon d'élucider ici même les faits concernant cette question en particulier, afin que le public sache sur quoi sont fondés certains préjugés, advenant qu'ils le soient.

Je crois que M. Howe a fait à la Chambre une déclaration selon laquelle à partir du 1<sup>er</sup> mai il ne serait plus servi de repas et de rafraîchissements gratuits. Est-ce exact?

Le très hon. M. HOWE: Sur le parcours de l'Atlantique-Nord.

M. MCGREGOR: J'aimerais pouvoir dire quelques mots là-dessus, car M. Howe a donné une réponse des plus exactes. Il a bien désigné la route de l'Atlantique-Nord, bien que la presse lui ait fait dire qu'on ne servirait plus de repas gratuits dans les avions d'Air-Canada. Tel n'est pas le cas. Le seul parcours qui soit atteint par cette mesure est celui de l'Atlantique-Nord.

*M. Knight:*

D. Voilà la raison précise de mon intervention. Je crois comprendre que des repas seront servis sur la route de l'Atlantique-Nord sur demande et moyennant paiement.—R. Précisément.

D. Quelle est alors votre ligne de conduite à cet égard sur les routes des Bermudes et des Antilles?—R. Elle demeure absolument la même que dans le passé: les repas sont gratuits.

D. Quand vous parlez de gratuité, il faut comprendre que les passagers payent ces repas avec le prix du billet plutôt que de les payer spécialement sur demande?

M. GILLIS: Rien ne se donne gratuitement. Le prix des repas est calculé quelque part.

M. KNIGHT: Examinons encore un peu la question des breuvages. Je prends pour acquis que les breuvages servis sur n'importe quel parcours sont présentés dans des verres et que ces verres ne portent aucune marque de fabrique ou autre?

M. MCGREGOR: Me permettez-vous de répondre à cette question?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MCGREGOR: Selon toute apparence, il y a une organisation qui soupçonne la Société Air-Canada d'agir en quelque sorte comme agent de publicité d'une marque en particulier. Voilà qui est contraire à la vérité.

Sur nos routes transatlantiques, nous avons servi des spiritueux à même les bouteilles régulières et la comptabilité que ce procédé nous imposait était tout à fait fantastique. Nous avons consulté plusieurs distilleries, leur demandant si elles ne pourraient pas nous livrer leur produit dans des bouteilles spéciales afin que la comptabilité se fasse à la bouteille et non pas par un calcul des quantités tirées des gros formats de bouteille. Une maison, une seule, a consenti à nous servir de cette façon-là. Soit dit en passant, nous payons pour les bouteilles individuelles un peu plus cher que pour les bouteilles régulières de 26 onces.

Le très hon. M. HOWE: Soit dit en passant, la quantité de boisson contenue dans une bouteille ne suffirait pas à étancher la soif des gens de Saskatoon.

M. KNIGHT: J'ai constaté qu'on sert des coups plus forts à Ottawa qu'à Regina.

*M. Knight:*

D. Voici une question que je désire verser au compte rendu, afin que le public soit bien au courant de la situation. Le nom du fabricant paraît-il sur le contenant des breuvages servis dans vos avions?—R. Oui, le nom du fabricant se trouve sur la bouteille qui porte l'inscription "Embouteillé spécialement pour TCA".

D. Le passager voit-il la bouteille?—R. D'ordinaire, non; je crois que dans le cas cité le passager a dû demander de conserver la bouteille comme souvenir.

D. Ma question peut paraître enfantine, mais dites-moi: Est-ce qu'on distribue des échantillons de bouteilles aux passagers?—R. Non, pas comme échantillons.

D. Air-Canada n'agit donc en aucune façon comme agent publicitaire d'une boisson alcoolique?—R. Pas du tout.

D. Je suis très content de le savoir.

Le PRÉSIDENT: Courrier.

*M. Macdonnell:*

D. Ces 7,600 immigrés transportés par avion, les emmenez-vous par suite d'insuffisance de transport maritime, parce qu'ils sont pressés d'arriver ou parce que vous avez pris des dispositions pour les faire venir?—R. Le choix du transport aérien a été motivé par les deux premières raisons, mais c'est fini à présent, il n'en vient plus.

D. Cet arrêt n'est-il que provisoire?—R. Non, il est définitif pour autant que je sache.

Le très hon. M. HOWE: La raison en est que les bateaux disposent de plus de places à présent. Il y a un plus grand nombre de navires en circulation et le besoin ne se faisait plus sentir de faire venir les immigrants par avion en vertu d'arrangements spéciaux. Ce besoin existait il y a un an; il n'y avait pas assez de place sur les navires.

M. MACDONNELL: Voulez-vous dire que les disponibilités du transport maritime sont plus grandes?

Le très hon. M. HOWE: Elles sont beaucoup plus grandes.

*M. Knight:*

D. Permettez-moi de poser une autre question, afin qu'il n'y ait aucun malentendu. Quelque fabricant fournit-il ou a-t-il déjà fourni à la Ligue aérienne des boissons alcooliques que la Ligue aérienne n'a pas payées?—R. Pas dans le cas d'Air-Canada.

D. C'est d'Air-Canada qu'il s'agit en ce moment.

M. MACDONNELL: Qu'entendez-vous par cette expression, prix du voyage en dollars? Vous dites: "Les tarifs sur les services transatlantiques ont subi des revisions mineures. Ceux entre... ont été augmentés le premier juillet afin d'obtenir la correspondance au taux du change."

M. MCGREGOR: Cela peut paraître étrange, mais nous parlons des deuxième et troisième trimestres de 1951 et le taux du change à cette époque s'est élevé à 7 p. 100; par conséquent les tarifs internationaux en dollars canadiens ont augmenté, vu que tous les tarifs internationaux se basent sur le dollar américain. Depuis lors la situation est renversée.

Le PRÉSIDENT: Courrier? Marchandises?

*M. Mutch:*

D. Pour ce qui est du transport des marchandises, est-ce qu'on étudie la question d'instituer un aérofret entre Montréal et Vancouver, c'est-à-dire des envolées sans passagers, transportant les marchandises seulement ou de l'aérofret?—R. Monsieur Mutch, on aura recours à ce procédé si la situation dont le rapport fait état cessait d'exister, c'est-à-dire si ce que j'appellerai "la charge utile de fret" que l'on réserve dans les avions à passagers était trop forte. Nous n'en sommes pas encore là, mais si cette situation devait se produire nous mettrions immédiatement en service un avion de transport des marchandises.

D. Seulement dans ce cas?—R. Il n'y a aucune raison valable d'utiliser un avion distinct pour transporter des marchandises qui peuvent trouver place dans les compartiments à marchandises des avions à passagers utilisant telle route pour le transport des voyageurs.

D. N'avez-vous pas à transporter plus de fret que vous n'êtes en mesure d'accepter?—R. Pas le moins du monde.

D. La dernière fois que j'ai fait le voyage de l'Ouest par avion, les huit sièges qui m'entouraient contenaient des fleurs coupées.—R. Ce volumineux transport des fleurs ne connaît qu'une courte saison.

D. Ces fleurs-là ne m'embarraissaient pas, et je sais qu'à certains moments il se présente plus de voyageurs que vous n'êtes en mesure de transporter. Je me demandais si vous receviez un volume plus considérable de marchandises.

*M. Macdonnell:*

D. Monsieur McGregor, vous dites ceci: "En 1951, TCA a dépassé tous ses concurrents réunis dans le transport du fret avec comme point de départ, Montréal, entrée et sortie de l'Atlantique." Voulez-vous dire que tout ce trafic était transocéanique?—R. Oui.

D. Peut-on avoir des chiffres pour plus de précision? Qui sont les concurrents?—R. B.O.A.C., K.L.M. et Air-France.

D. Quand vous dites qu'ils sont concurrents...—R. B.O.A.C. dessert Londres; Air-France, Paris, et K.L.M., les Pays-Bas. Ils sont tous des concurrents.

D. Et que dites-vous des facilités? Je suppose que les leurs sont à peu près les mêmes?—R. Oui.

M. KNIGHT: Est-ce la même chose en ce qui concerne le courrier? Dans ce paragraphe sur le courrier, il est dit que le courrier confié à TCA est encore négligeable. Cela signifie-t-il que très peu de gens envoient du courrier vers cette partie du monde ou est-ce que Air-Canada ne reçoit pas sa part de ce courrier?

M. MCGREGOR: Cette "quantité négligeable", mentionnée dans le rapport, s'adresse aux Antilles, et il est juste de dire que nous ne recevons pas notre part du courrier. Plusieurs facteurs d'ordre technique expliquent cette situation, et il faut tenir compte du fait que les gouvernements coloniaux des Antilles n'ont pas jugé à propos de nous confier du courrier.

*M. Fulton:*

D. Quelle est la situation, en ce qui touche le transport des voyageurs? Possédez-vous certaines données illustrant votre position par rapport à celle des compagnies rivales?—R. Nous pouvons vous en fournir. Étant donné la fréquence de notre service, je dirais que les observations concernant le transport des denrées s'appliquent à cet autre secteur de notre activité.

D. Parce que vous exploitez le service le plus fréquent?—R. Oui.

D. Vous serait-il possible de déposer les renseignements pertinents?—R. Je le ferai avec plaisir.

(Voir appendice "A")

D. L'autre question que j'avais à vous poser a trait au transport des fleurs par avion. Vous vous rappelez que la question de continuer ce service a déjà soulevé une controverse. Ainsi que vous le faisiez remarquer, il s'agit de produits essentiellement périssables et saisonniers. Avez-vous obtenu, cette année, des résultats satisfaisants au point de vue des fleuristes intéressés et en êtes-vous venus à la décision d'établir un service régulier?—R. La compagnie, pour sa part, s'estime assez satisfaite. Les fleuristes ont demandé que plusieurs nouveaux compartiments leur soient réservés pour l'expédition de fleurs coupées. A peu près deux tiers seulement de l'espace requis a été utilisé. Cette année, la fête de Pâques a coïncidé avec la floraison de nombreuses variétés de l'Ouest, mais il semble que la demande n'ait pas répondu à l'attente des producteurs. C'est apparemment ce qui explique la réduction des envois; il est sûr cependant qu'on a réservé, dans les avions, plus d'espace qu'il n'en fut utilisé de fait.

D. Vos clients croyaient devoir demander un plus vaste compartiment qu'en temps ordinaire. Auriez-vous été en mesure de transporter le volume du fret effectivement expédié sans pourvoir à un supplément d'espace?—R. La chose eût été impossible en l'absence de divisions additionnelles.

D. Je comprends que vous ne puissiez prendre d'engagement formel, mais, à tout considérer, est-il raisonnable de supposer que vous fournirez certains compartiments supplémentaires l'an prochain?—R. Oui.

M. MACDONNELL: Vous affirmez que votre compagnie a dépassé ses rivales en ce qui concerne le volume du fret transporté. Ce fait est-il surtout attribuable au plus grand nombre d'envolées effectuées, ou à quelque autre facteur? Se peut-il que les L.A.T.-C. se voient assigner, pour des raisons d'ordre gouvernemental, des cargaisons spéciales?

M. MCGREGOR: Non, de telles concessions n'existent pas. Je crois qu'il s'agit de la conjugaison de deux facteurs: la fréquence des envolées et les efforts particuliers accomplis par la compagnie en vue d'intensifier le transport océanique.

Le PRÉSIDENT: Installations et services d'aéroport.

*M. Fulton:*

D. Je note un alinéa relatif aux stations de radiocommunications aéronautiques de l'Atlantique-Nord. Quelle signification faut-il y attacher dans le cadre de cet article du rapport?—R. Voici. Les L.A.T.-C. et d'autres organisations exploitaient un réseau radiophonique dont la direction est maintenant confiée à un organisme unique. Nous louons les installations ou plutôt nous acquittons un droit sur les messages que nous diffusons. L'exploitation se fait sous surveillance unique et selon un mode plus ordonné.

D. Croyez-vous que, dans l'ensemble, le changement vous vaudra des économies?—R. J'estime qu'actuellement, il en coûte à peu près autant sinon un peu plus à la compagnie. A mesure que le trafic s'accroîtra, comme il est à supposer, les frais devraient diminuer.

M. MACDONNELL: Vous venez de faire allusion à "un organisme unique". Je ne vois pas très bien ce que vous voulez dire. Vous donnez dans le rapport l'explication suivante: "Les stations... ont été retournées à l'administration du ministère des Transports." L'organisme dont vous parlez est-il le ministère des Transports?

M. MCGREGOR: Non, je voulais parler de la Corporation canadienne des Télécommunications. L'alinéa fait mention de deux données différentes.

M. GILLIS: Monsieur McGregor, le personnel a-t-il formulé des plaintes au sujet de ce transfert? Le changement a-t-il eu des répercussions sur les traitements et les conditions de travail?

M. MCGREGOR: Les traitements respectifs étaient comparables. Certains intéressés se sont préoccupés de la question d'une entente entre les L.A.T.-C. et le ministère au sujet de la caisse de retraite.

M. Macdonnell:

D. Pour en revenir à ma question, je constate que le troisième alinéa présente un exposé complet de la situation en ce qui concerne les Bermudes et les Antilles; toutefois le deuxième alinéa me laisse perplexe.—R. Je le répète, la compagnie exploitait une ou deux stations—soit à Gander et Montréal—je parle, naturellement des télécommunications transatlantiques—et une autre, je crois. Étant donné que le ministère des Transports exploitait toutes les autres stations, on décida, il y a un an ou plus, qu'il devait prendre charge de tout le réseau atlantique des communications au sol.

D. Dois-je comprendre que dans un secteur donné c'est le ministère des Transports qui assure le service, cependant qu'ailleurs, aux Antilles et aux Bermudes, la Corporation Canadienne des Télécommunications s'en charge?

Quelle est la différence en ce qui a trait aux relations avec le ministère des Transports?—R. Il n'y en a pas...

Le très hon. M. HOWE: Il y a deux ans, une compagnie de la Couronne a été établie en vue d'exploiter les installations de la compagnie Marconi. Le service que fournissait cette dernière a été étatisé et la Corporation canadienne des Télécommunications fut instituée par le Parlement à titre de compagnie de la Couronne aux fins d'exploiter la section du réseau située dans les limites du Canada et ressortissant à son domaine.

M. MACDONNELL: Serait-il juste d'affirmer que cet organisme agit au nom du ministère? A qui est-il comptable?

Le très hon. M. HOWE: La Corporation fait rapport au gouvernement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Elle est une compagnie de la Couronne possédant son propre conseil d'administration. Le ministère des Transports ne gère pas directement l'entreprise.

M. MACDONNELL: Comment se fait-il qu'elle desserve cette région?

Le très hon. M. HOWE: C'était le secteur desservi par la compagnie Marconi.

M. MACDONNELL: Mais s'agissait-il d'une division naturelle, ou des motifs d'ordre administratif ont-ils présidé à ce choix?

Le très hon. M. HOWE: Non; je crois que les choses se sont passées plus ou moins comme ceci. Certaines nouvelles installations ont été aménagées directement par le ministère des Transports, d'autres, par la compagnie Marconi. Le *Commonwealth Communications Service* a pris à sa charge le service international exploité par la société Marconi.

M. MCGREGOR: Il serait nécessaire, je crois, de préciser qu'il existe deux genres différents de service. Le ministère des Transports exploite le service des radiocommunications pour les lignes transatlantiques, cependant que la Corporation canadienne des Télécommunications dessert les routes des Antilles.

Le très hon. M. HOWE: De façon générale, la compagnie de la Couronne fait le service de câblogrammes et de T.S.F. effectué auparavant par la société Marconi.

M. Fulton:

D. Quel organisme dessert la région de l'Atlantique-Nord et se charge, par exemple, de signaler le départ des appareils sur la route qui relie Gander à Londres?—R. Il existe un circuit loué conjointement par les exploitants du service transatlantique. Nous assumons directement notre part des frais.

D. De quelle société s'agit-il?—R. J'ignore le nom de la compagnie exploitante.

D. C'est vous-mêmes qui exploitez le circuit ou, tout au moins, les compagnies qui font le service de l'Atlantique-Nord...—R. Non, nous payons pour le droit d'utiliser le circuit.

D. Les propriétaires en sont les exploitants.

M. MACDONNELL: L'ensemble du service se divise en trois sections?

M. MCGREGOR: Il existe, à cet égard, deux genres de radiocommunications: de l'air au sol, et entre les stations. De plus, le circuit dessert deux régions géographiques différentes.

M. MACDONNELL: Trois organismes sont en cause: le ministère des Transports, l'organisation particulière dont nous parlons et la Corporation Canadienne des Télécommunications.

M. McLure:

D. Combien d'embranchements possèdent au Canada les L.A.T.-C.?—R. Vous voulez dire...

D. Je veux parler des lignes indépendantes exploitées au Canada sur une base de coopération avec les L.A.T.-C., par exemple, les *Maritime Central Airways*, qui constituent une ligne distincte. Exploitée en collaboration avec les L.A.T.-C., cette ligne devient un embranchement de celles-ci. Combien avez-vous de lignes de ce genre au Canada?—R. Il en existe quatre ou cinq d'une certaine importance: les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, les *Maritime Central Airlines*, les *Queen Charlotte Airlines* et les *Central Northern Airlines*. Quatre ou cinq lignes secondaires sont également raccordées à notre réseau.

Le très hon. M. HOWE: Vous avez conclu avec un grand nombre d'entre elles une entente relative au trafic?

M. MCGREGOR: Oui.

Le très hon. M. HOWE: La plupart de ces compagnies délivrent des billets autorisant le détenteur à voyager par l'intermédiaire des L.A.T.-C. et dans presque toutes les directions.

M. McLure: Certains de nos clients de l'Île du Prince-Édouard se plaignent de ne pouvoir retenir des places pour assez longtemps, disons à Moncton. Les avions des *Maritime Central Airways* les transportent jusqu'à cette ville et les agents des L.A.T.-C. sont censés leur réserver une couple de places qui doivent être réclamées quelques minutes avant le départ de Moncton.

M. MCGREGOR: Les réservations sont valables jusqu'à un délai de trois heures précédant le départ des appareils et elles deviennent alors périmées seulement si nous avons une liste de passagers qui se disputent ces places.

M. Dumas:

D. Au chapitre des routes, M. McGregor pourrait-il nous dire si le projet d'établir une voie de Montréal à Toronto en passant par Ottawa, North-Bay et Sudbury a été abandonné?—R. Non. Les L.A.T.-C. ont demandé l'autorisation de desservir ces villes y compris Sault-Sainte-Marie.

D. Les L.A.T.-C. ont-elles présenté une demande visant l'établissement d'un service entre Rouyn et Toronto?—R. Non.

M. MACDONNELL: Le même article renferme l'énoncé suivant: "L'augmentation globale s'élève à 490 milles ou 3 p. 100 sur 1950. Sur ces réseaux, couvrant 45 centres d'agglomération..." Qu'entendez-vous par "centres d'agglomérations"?

M. MCGREGOR: Nous voulons parler des localités où nous faisons escale.

Le PRÉSIDENT: Personnel; propriétés et équipement.

M. FULTON: Monsieur le président, sans vouloir amorcer une discussion technique, je me permets de relever le passage suivant: "Ces avions seront équipés de moteurs "compound" Wright 3,350..." De quel genre de moteurs s'agit-il?

M. MCGREGOR: Voilà une question intéressante, monsieur Fulton. Il s'agit essentiellement d'un moteur à pistons, mais qui comporte une particularité: le gaz s'échappant de 18 cylindres est distribué à trois turbines et, grâce à la vitesse acquise, il actionne ces turbines qui, à leur tour, produisent quelque 400 chevaux-vapeur additionnels, lesquels parviennent, par les engrenages, au vilebrequins du moteur à pistons. Le terme "compound" signifie que deux sources d'énergie servent à actionner un même moteur.

Le très hon. M. HOWE: En d'autres termes, c'est simplement une combinaison d'un moteur de type classique avec un réacteur.

Le PRÉSIDENT: Quelle vitesse obtenez-vous?

M. MCGREGOR: Ces appareils atteignent une vitesse de croisière d'environ 325 milles à l'heure.

M. Mutch:

D. J'ai une question à poser au sujet des appareils *North Star*, qui voyagent sur les routes transcontinentales. Je crois que vous avez parlé l'an dernier de l'installation d'amortisseurs destinés à éliminer les bruits?—R. Oui.

D. Qu'est-ce qui a été fait dans ce sens?—R. Des progrès fort satisfaisants ont été réalisés. En fait, l'un de nos appareils voyageant entre Montréal et New-York est muni de ce dispositif depuis quatre semaines. La livraison des modèles de tuyaux collecteurs croisés et des enveloppes qui les complètent doit commencer en juin de cette année pour se terminer en novembre.

D. Autrement dit, tous vos avions *North Star* en seront pourvus avant la fin de cette année?—R. Oui.

D. S'agit-il de votre propre réalisation?—R. Oui, d'une réalisation des L.A.T.-C.

D. Vous nous avez déclaré, il y a un an, que vous procédiez à la mise au point de ce dispositif indépendamment du manufacturier. C'est donc une production de vos ingénieurs?—R. Oui, et je devrais préciser qu'elle vient de Winnipeg.

D. La modestie m'a empêché de le mentionner, mais j'espérais que vous le feriez. Cependant, vous ne serez pas surpris que je sois déjà au courant.

M. Fulton:

D. L'an dernier, par son rapport le Comité vous signifiait un désir qu'il avait formulé à ce sujet. J'extrait du compte rendu page 3, (fascicule 4) les lignes suivantes:

Votre Comité remarque que les recherches entreprises afin de réduire le bruit des tuyaux d'échappement des avions *North Star* ont progressé et il espère que les responsabilités de Canadair à l'égard de l'installation d'appareils destinés à réduire ce bruit feront l'objet d'enquêtes approfondies.

Je sais que deux ou trois membres du Comité, dont moi-même, avons formulé sous toute réserve l'avis qu'il fallait exercer une vigoureuse pression pour que Canadair s'acquitte des engagements contractés en vertu de l'entente conclue. Pourriez-vous me dire ce qui est résulté de cette recommandation?— Oui. Je crois qu'en fait les remarques que vous venez de nous lire furent suscitées par une certaine ambiguïté existant dans le contrat passé entre Canadair et les Lignes aériennes Trans-Canada, dont on vous avait alors donné lecture.

D. OUI. La question a fait l'objet d'un examen minutieux de la part du contentieux et, de l'avis des avocats, le contrat stipulait que si Canadair parvenait à mettre au point un amortisseur destiné aux appareils *North Star*, les L.A.T.-C. et Canadair se partageraient les frais.

Selon les avocats, si je me rappelle bien, le contrat ne renfermait aucune disposition enjoignant à Canadair d'assumer une partie des dépenses si, comme ce fut le cas, la compagnie abandonnait les travaux et qu'un amortisseur fût mis au point par les ingénieurs des L.A.T.-C.

M. FULTON: Votre contentieux a-t-il étudié la question de l'engagement pris par Canadair de travailler ferme à produire certains résultats concrets? Car, en s'appuyant sur pareilles dispositions du contrat, les directeurs de Canadair pouvaient se contenter de la réplique suivante: "Nous avons poursuivi certaines recherches théoriques, mais nous ne pouvons aboutir à rien de concret. En conséquence, la tâche et les frais retombent sur vous." Quels étaient les termes du contrat en ce qui touche l'obligation imposée à Canadair de travailler à produire quelque dispositif pratique?

M. MCGREGOR: La compagnie Canadair était tenue de parer aux bruits des tubulures d'échappement des *North Star* de façon que nos aéronefs puissent soutenir à cet égard la concurrence des appareils rivaux. Nous ne pouvions prétendre que les premiers étaient inférieurs aux seconds, parce qu'ils donnaient un excellent rendement. Nous ne pouvions, non plus, qualifier de théoriques les travaux effectués par Canadair. Ses ingénieurs ont étudié le problème durant toute une année et mis au point une tubulure d'échappement croisée qui réduit considérablement les bruits du moteur. Mais ils avaient à résoudre un problème de surchauffement.

M. MUTCH: La compagnie devrait peut-être ouvrir une usine à Winnipeg.

M. FULTON: Vous êtes-vous formé une opinion ou avez-vous pris l'avis de vos avocats sur la question de savoir si Canadair s'était acquittée de ses obligations en ce qui concerne les recherches qu'elle devait effectuer aux termes du contrat?

M. MCGREGOR: Le problème ne s'est pas posé de cette façon, monsieur Fulton. Comme question de fait, nos avocats et nous-mêmes, nous sommes tenus étroitement au courant du travail accompli par Canadair, et nous avons la conviction que ses spécialistes ont fait de sérieux efforts en vue d'aboutir à une solution.

M. McCULLOCH: J'aimerais savoir si des efforts ont été tentés en vue d'arriver à des ententes au sujet des fumeurs de pipe.

M. MCGREGOR: Non, monsieur McCulloch, le principe du plus grand bien de la majorité semble s'appliquer encore à cet égard.

M. FULTON: Pourquoi tous les avions Constellation sont-ils d'abord affectés au service transocéanique plutôt qu'au service domestique?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas entendu votre question, monsieur Fulton.

M. FULTON: Je demandais la raison pour laquelle les appareils *Constellation* sont d'abord assignés exclusivement au transport transocéanique plutôt qu'au service domestique.

M. MCGREGOR: Il est fort souhaitable que les aérobuses soient répartis en fonction des routes; le besoin éventuel d'appareils supplémentaires à l'égard de l'ensemble du réseau correspond au nombre d'avions requis pour la flotte de l'Atlantique. De plus, comme ce sont des appareils à très long rayon d'action, ils peuvent traverser l'Atlantique sans escale. Ils sont donc tout désignés pour effectuer ce service.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet des propriétés et de l'équipement?

M. MACDONNELL: Est-ce exact d'affirmer que de l'avis de votre avocat vous n'aviez aucun recours contre Canadair?

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. MACDONNELL: Je ne veux pas entrer dans le détail technique de la fabrication des moteurs, mais je crois comprendre que vous vous contentez de moteurs de type mixte et que vous ne songez pas à utiliser exclusivement des réacteurs.

M. MCGREGOR: Pour le moment, c'est exact.

M. MACDONNELL: L'adoption de réacteurs, à supposer qu'ils se révèlent manifestement supérieurs aux autres, poserait-il un problème très sérieux?

M. MCGREGOR: En ce qui concerne les *Super-Constellation*, le changement serait peu compliqué mais dispendieux. Pour ce qui est des *North Star*, la modification ne présenterait pas de difficulté technique particulière, mais il ne serait ni économique, ni raisonnablement possible de l'effectuer.

M. GEORGE: Avez-vous élaboré quelques plans relativement à l'utilisation des réacteurs?

M. MCGREGOR: Non, pas de plans définis. Nous suivons de très près les progrès réalisés dans ce domaine, mais il nous paraît souhaitable de ne prendre position qu'une fois, qu'on aura fait des réacteurs ou des turbo-propulseurs une expérience suffisante pour nous permettre d'établir des estimations valables de frais d'exploitation qu'ils entraînent. Que coûtera l'entretien de ces machines? Quelle sera la situation du carburant au cours des prochaines années? Voilà autant de points d'interrogation auxquels il n'a pas été apporté jusqu'ici de réponses détaillées sur lesquelles on pourrait se fonder pour élaborer des plans définis quant à l'utilisation d'appareils de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Bilan d'ensemble, page 18.

M. MACDONNELL: J'ai parcouru avec intérêt vos remarques au sujet des remplacements ainsi que les chiffres insérés dans cet article. Mais voudriez-vous nous fournir certaines précisions sur un point, à savoir que vous réservez, cette année, un montant au compte des remplacements, outre la somme imputée sur la dépréciation?

M. MCGREGOR: C'est exact. Vous posez là une question difficile parce que deux ou trois facteurs variables entrent ici en jeu. Les frais de remplacement demeurant stationnaires, ce qui n'est pas la tendance enregistrée jusqu'ici, il nous faudrait environ trois fois les capitaux engagés dans l'équipement pour remplacer les appareils que nous possédons.

M. MACDONNELL: Je suis d'accord avec vous là-dessus; je ne puis vous demander de prédire l'avenir.

M. MCGREGOR: Partant de cette donnée que les capitaux placés dans le matériel volant s'élèvent actuellement à quelque 15 millions de dollars, nous devrions tirer des recettes environ 30 millions de dollars pour ne pas être forcés d'engager de nouveaux capitaux.

Le très hon. M. HOWE: Nous procédons par étapes. Dès l'acquisition de 5 quadrimoteurs destinés au service de l'Atlantique-Nord, le facteur de dépréciation interviendra en fonction du coût des appareils. Mais la répartition des achats atténue les effets que provoquerait le renouvellement global de notre matériel. Dans ce cas, le montant supplémentaire requis n'atteint pas du coup 30 millions de dollars.

M. MACDONNELL: Possédez-vous des données suffisantes pour nous dire ce qu'est la durée d'un appareil.

M. MCGREGOR: Elle est pour ainsi dire indéfinie, parce qu'un avion en service ne connaît pas l'usure physique. Par durée, nous entendons la période de temps pendant laquelle l'aéronef peut répondre aux exigences de la concurrence et aux conditions de transport que réclame le public voyageur. La durée du service dépend de la mesure dans laquelle l'aérobis satisfait à ces données. Nous estimons à sept ans la période de rendement utile des *North Star*.

M. MACDONNELL: Vous avez bien dit que le coût global de vos appareils atteint 15 millions de dollars?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: C'est le montant obtenu une fois déduite la valeur de la dépréciation?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: Je lisais l'autre jour un article dans lequel on émettait l'avis que, pour s'assurer une plus grande sécurité, tous vos passagers devraient prendre place à l'arrière. Vous disposez-vous à donner suite à cette proposition?

M. MCGREGOR: Voilà un problème qui a soulevé maintes controverses dans le domaine du transport aérien.

Le très hon. M. HOWE: La question est sur le tapis depuis dix ans.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

Adopté.

Passons maintenant au rapport des vérificateurs.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

CHARTERED ACCOUNTANTS

LEWIS BUILDING

465 St. John Street, Montreal 1

MONTREAL, TORONTO, WINNIPEG, REGINA, EDMONTON, CALGARY, CRANBROOK,  
VANCOUVER, VICTORIA

REPRESENTED IN THE UNITED STATES OF AMERICA AND GREAT BRITAIN

Le 6 mars 1952.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

AU TRÈS HONORABLE MINISTRE DU COMMERCE,

OTTAWA, CANADA. ....

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons vérifié les comptes des Lignes aériennes Trans-Canada et de leur filiale pour l'exercice vérifié le 31 décembre 1951, en vertu de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada 1937 et de ses amendements, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement acceptées en vérification, et il a comporté telles épreuves des registres de comptabilité et tels autres procédés de vérification que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. A cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables dans le but commun d'assurer aux Lignes aériennes un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Les Lignes aériennes sont également protégées au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur.

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan consolidé et des états de revenus.

## ÉTATS DE REVENUS

### *Dépréciation*

La provision pour dépréciation a été établie sur les bases suivantes au cours de l'exercice:

(a) Matériel volant en service—

North Star M2—durée prévue de 7 ans à compter de la mise en service.

DC3—durée prévue de 4 ans à compter de la mise en service.

(b) Installations au sol—durée prévue selon le genre de matériel.

Vu les facteurs imprévisibles susceptibles d'influer sur le marché des avions usagés d'ici à quatre ans, on a jugé bon de réduire à \$30,000 la valeur restante des appareils North Star M2, précédemment estimée à \$67,000 par avion. Cette mesure est conforme à la ligne de conduite adoptée par les lignes aériennes des États-Unis. La durée prévue à compter de la date d'érection des bâtiments permanents et temporaires a été réduite de trente-trois ans et un tiers à vingt et dix ans respectivement.

Au cours de l'exercice, on a acheté deux appareils usagés North Star M2 et, par des débits aux comptes de dépréciation du matériel volant, on a ramené la valeur aux livres nette de ces appareils au niveau de la valeur dépréciée d'appareils semblables appartenant déjà aux Lignes aériennes.

Les cinq derniers des vingt-sept avions DC3 sont devenus complètement dépréciés et la valeur restante de chacun a été portée à \$5,000.

### *Intérêt sur Capital d'Établissement*

On a payé un intérêt au taux de 3 p. 100 à la *Canadian National Railway Company* sur son placement en actions de la compagnie.

### *Revenus divers—Nets*

Au cours de l'exercice, on a vendu des obligations garantie 2 $\frac{7}{8}$  p. 100 des chemins de fer Nationaux du Canada et des obligations 3 p. 100 garanties par les provinces d'Ontario et de Québec, souscrites à titre de placements temporaires et inscrites au prix coûtant au bilan du 31 décembre 1950, et la perte découlant de cette opération a été imputée aux revenus divers. Les crédits portés à ce compte comprennent l'intérêt sur les placements temporaires au comptant, l'intérêt sur les dépôts aux chemins de fer Nationaux du Canada et les escomptes sur achats. Dans le cas des Services transatlantiques, les dépenses proviennent de la vente de monnaies étrangères.

## BILAN CONSOLIDÉ

### *Actif et passif*

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et de pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

Un inventaire des matériaux et approvisionnements a été effectué vers la fin de 1951. Les fonctionnaires compétents nous ont remis un certificat attestant:

- (a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées, ou déterminées par une estimation prudente quand on ne pouvait les compter, peser ou mesurer, et
- (b) Que la valeur d'inventaire est basée sur le prix des plus récentes factures de nouveaux matériaux, et qu'en fixant la valeur des matériaux usagés encore utilisables et de ceux démodés et au rebut, il a été tenu compte de leur état.

Un débit de \$8,000 a été porté aux frais d'exploitation pour faire concorder les chiffres du grand-livre avec cet inventaire.

Au cours de l'exercice, on a déposé des fonds de surplus de \$11,000,000, provenant de provisions pour dépréciation accumulées, aux chemins de fer Nationaux du Canada. Les Lignes aériennes ont touché un intérêt de 3 p. 100 sur ces dépôts.

Les placements du fonds d'assurance consistent en valeurs du Gouvernement du Canada, du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, garanties par le Gouvernement du Canada), des provinces d'Ontario et de Québec, et de valeurs garanties par la province d'Ontario, ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. Le cours de ces valeurs à la fin de l'année était inférieur de 11.08 p. 100 à leur prix coûtant.

Les paiements par anticipation sur l'achat d'avions représentent une avance de 25 p. 100 sur l'achat de cinq "Super Constellation" Lockheed qui doivent être livrés vers la fin de 1953.

Les immobilisations figurent au prix de revient, moins la dépréciation accumulée.

#### *Réserve pour assurance*

La réserve pour assurance s'élève à \$4,572,000, dont \$3,010,000 s'appliquent aux Services de l'Amérique du Nord et \$1,562,000 aux Services transatlantiques. La réserve afférente aux Services de l'Amérique du Nord a atteint le maximum jugé nécessaire en 1949. La réserve afférente aux Services transatlantiques a augmenté de \$514,000.

#### *Profits et pertes*

Le profit de l'année, qui s'élève à \$3,891,000, a été retenu comme contribution au coût accru des achats futurs de biens immobiliers.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, les comptes du bilan des Lignes aériennes sont généralement convertis comme suit:

- (a) Monnaie des États-Unis—au pair du change du dollar.
- (b) Livres sterling—au taux de \$2.95 la livre.

Les montants en dollars mentionnés dans ce rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

M. KNIGHT: J'aimerais que M. McGregor nous commente le passage suivant, extrait de l'article intitulé "Perspectives":

En mai 1952, les tarifs de la Société seront bien abaissés sur le réseau de l'Atlantique-Nord. De ce fait, nous verrons une ère nouvelle dans le développement du transport aérien d'outre-mer.

Jusqu'où va ce programme? Il en résultera, je suppose, un service réduit ou de moindre qualité?

M. MUTCH: Vous devrez acheter vous-même vos spiritueux!

M. MCGREGOR: La réponse vous a été fournie à la fois par M. Howe et par M. Mutch. Tout d'abord, le poids minimum des bagages transportés à titre gratuit sera réduit de 66 à 44 livres. En deuxième lieu, les passagers devront acquitter directement le prix des repas. Enfin, aucune liqueur alcoolique ne sera servie dans les appareils.

Le PRÉSIDENT: Avez vous des questions à poser en ce qui concerne le rapport des vérificateurs, avant que nous passions au budget?

M. FULTON: Peut-être ma question s'adresse-t-elle plus directement au vérificateur qu'à M. McGregor, ou peuvent-ils y répondre conjointement. Connaît-on quelque moyen de résoudre actuellement le problème de l'insuffisance des réserves prévues pour fins de dépréciation?

Le PRÉSIDENT: Le vérificateur aurait-il l'obligeance de prendre place à la table? Monsieur Fulton, le témoin peut maintenant compter sur l'assistance du contrôleur.

M. FULTON: A-t-on élaboré, conformément à la pratique de la tenue des livres et de la comptabilité, une formule permettant de résoudre le problème que pose l'insuffisance des réserves afférentes à la dépréciation, eu égard à la variation des prix? Savez-vous comment il serait possible d'établir l'équation?

Le très hon. M. HOWE: Nous serions heureux d'y parvenir, mais nous sommes assujétis à l'impôt sur le revenu et aux lois qui régissent la dépréciation industrielle. Il nous faut passer au compte des profits et pertes une portion des éléments de l'actif.

M. FULTON: C'est là une situation sans issue et personne n'a jamais songé à une solution possible de la question?

M. MACDONNELL: La Société s'efforce de parer à la difficulté en constituant une réserve de 3 millions de dollars. Il est impossible, je pense, de trouver une compagnie qui ne pourvoie pas à la dépréciation en mettant de côté une partie de ses excédents.

Le PRÉSIDENT: En augmentant ses immobilisations grâce aux excédents.

Le très hon. M. HOWE: C'est la seule méthode possible.

M. MACDONNELL: La loi de l'impôt vous interdit de le faire.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à propos de ce rapport? Le rapport du vérificateur est-il adopté?

Adopté.

Passons au budget.

### LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

#### Budget d'exploitation—1952

	Tous services	Services nord-américains	Services atlantiques
Recettes d'exploitation .....	\$53,750,000	\$42,565,000	\$11,185,000
Frais d'exploitation .....	52,430,000	40,250,000	12,180,000
Profits (ou pertes) d'exploitation	1,320,000	2,315,000	(\$ 995,000)
Revenu divers .....	80,000	150,000	Dt 70,000
Intérêt net sur placements du N.-C. ....	400,000	140,000	260,000
Profits (ou pertes) nets avant déduction de l'impôt sur le revenu .....	\$, 1,000,000	\$ 2,325,000	(\$ 1,325,000)

## LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

## Budget des immobilisations—1952

	A inscrire de nouveau	Nouvelles dépenses	Total
Avions .....	\$ 155,000	\$ 739,000	\$ 894,000
Matériel de propulsion—			
Lockheed .....		60,000	60,000
Matériel radiophonique .....	82,000		82,000
Matériel divers de vol .....	11,000		11,000
Pièces de rechange et assemblages .....	182,000	30,000	212,000
Matériel de communications au sol .....	14,000	2,000	16,000
Matériel de hangars et d'ateliers	104,000	83,000	187,000
Matériel de rampes d'atterris- sage .....	19,000	77,000	96,000
Matériel de véhicules motorisés	79,000	122,000	201,000
Fournitures de salles d'attente et de bureaux .....	74,000	83,000	157,000
Matériel du service technique ..	1,000	5,000	6,000
Fournitures de l'économat ....		1,000	1,000
Matériel de remisage et de distribution .....		7,000	7,000
Matériel divers .....	1,000	14,000	15,000
Bâtiments et améliorations ....	88,000	1,350,000	1,438,000
Caisse des imprévus .....		300,000	300,000
	<u>\$ 810,000</u>	<u>\$ 2,873,000</u>	<u>\$ 3,683,000</u>

Le PRÉSIDENT: Recettes d'exploitation; y a-t-il des questions à ce sujet?

M. MACDONNELL: Vous devrez verser l'impôt sur le revenu encore cette année?

M. MCGREGOR: Oui, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1952.

Le très hon. M. HOWE: Nous avons notre propre assurance; mais, au point de vue de l'impôt, cette assurance n'est reconnue à titre de dépense que si nous y avons recours lors d'un accident. Nous sommes donc imposés sous le rapport de l'allocation annuelle prévue pour les fins de notre caisse d'assurance.

M. MCGREGOR: La caisse d'assurance pourvoit aux risques majeurs; les prélèvements à l'égard de cette caisse se font d'après le barème reconnu des primes et ne sont pas imputables sur les dépenses d'exploitation.

M. FULTON: Quelle sera, selon vous, la principale source d'augmentation de vos recettes d'exploitation, pour ce qui est du service nord-américain? Envisagez-vous d'abord l'aérofret?

M. MCGREGOR: Non. L'aérofret comptera parmi les facteurs d'augmentation, mais l'apport le plus considérable viendra du trafic-passagers. Nous trouvons une confirmation de ce pronostic dans le fait que depuis les trois premiers mois de cette année, le revenu provenant du transport des passagers a augmenté de 16 p. 100 au regard des recettes de l'an dernier.

M. FULTON: L'augmentation portera sur l'utilisation effective des sièges disponibles par mille de parcours, et vous n'avez pas l'intention d'affecter à vos services un plus grand nombre d'appareils?

M. MCGREGOR: Au contraire, nous avons déjà augmenté le nombre de nos aérobus en service.

Le très hon. M. HOWE: Nous avons fait l'acquisition de trois nouveaux *North Star*.

M. MCGREGOR: La cinquième flotte transcontinentale a commencé ses envoies il y a quatre ou cinq jours, et ce n'est là qu'une des nombreuses additions à nos services.

M. KNIGHT: Escomptez-vous d'heureux résultats financiers de l'établissement de votre nouveau régime, je veux dire le régime touristique, qui diffère à certains égards de votre service régulier?

M. MCGREGOR: Parlez-vous du nouveau service sur la route de l'Atlantique?

M. KNIGHT: Précisément. Quels résultats financiers en attendez-vous? Cette initiative vous vaudra, naturellement, un plus grand nombre de passagers.

M. MCGREGOR: Nous ne sommes pas fixés là-dessus, mais étant donné que la capacité des appareils ne sera pas accrue cette année, il est douteux que le circuit nous rapporte autant sous un régime de bas tarifs. Le prix du voyage d'aller ou de retour a été réduit de \$395 à \$265.

M. KNIGHT: Le public devra être conquis peu à peu à l'idée d'adopter un itinéraire moins coûteux, et c'est là une tâche de longue haleine.

M. MCGREGOR: C'est juste. A l'instar de certaines autres compagnies, la Société en viendra éventuellement à adopter sur cette route la formule du transport à haute densité.

M. FULTON: Le prix a été abaissé, disiez-vous, de \$395 à \$265.

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Pour les voyages à sens unique?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Le rabais est de 30 p. 100.

M. KNIGHT: Si cette amélioration est attribuable à votre décision de ne plus servir de boisson dans les appareils, il doit s'en consommer joliment à ce moment!

M. MCGREGOR: C'est le transport et non le service qui est le plus coûteux.

M. KNIGHT: Je n'attachais pas tant de sérieux à cette remarque.

M. MACDONNELL: En 1951, les recettes d'exploitation afférentes au service nord-américain s'élevaient à \$37,043,289, cependant que les dépenses prévues pour 1952 se chiffrent par \$40,250,000. En ce qui concerne le réseau transatlantique le profit atteignait en 1951 \$301,547 sur un total de quelque 4 millions de dollars. Est-ce exact?

M. MCGREGOR: Vous parlez de l'écart de \$1,400,000?

M. MACDONNELL: C'est-à-dire, du profit d'exploitation.

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. MACDONNELL: Quelle est la raison d'un pareil fléchissement?

M. MCGREGOR: Elle s'explique en grande partie par l'augmentation considérable des dépenses inscrites au chapitre des traitements. Le chiffre des traitements accuse une hausse de 15 p. 100, soit l'équivalent de 4 millions de dollars.

M. MACDONNELL: Cette donnée était-elle valable au cours d'une partie de l'exercice financier dont vous faites rapport, ou bien s'agit-il d'un facteur entièrement nouveau?

M. MCGREGOR: Certains relèvements ont pris effet en octobre dernier, et d'autres au début de cette année.

M. MACDONNELL: Cela signifie-t-il que vous déduisez en entier le montant de ces augmentations, à titre de dépenses accrues, ou bien que vous l'ajoutez au revenu d'exploitation?

M. MCGREGOR: Oui, le revenu se trouve porté de 37 à 42 millions de dollars.

M. MACDONNELL: Mais il s'agit simplement d'une probabilité.

M. MCGREGOR: C'est le chiffre estimatif.

Le très hon. M. HOWE: Il ne faut pas y voir plus qu'une prévision. Nous devons tenir compte des habitudes de voyage des gens, des conditions atmosphériques et de nombre d'autres facteurs. Mais nous croyons que nos calculs sont modérés.

M. FULTON: La réduction de prix sur le réseau de l'Atlantique-Nord est-elle le résultat d'une entente avec d'autres compagnies ou d'une initiative personnelle?

M. MCGREGOR: Non. Il s'agit d'une décision ou d'une entente intervenue au sein de l'IATA à la demande d'une des grandes compagnies de transport américaines.

M. FULTON: Les autres compagnies consentent-elles également des réductions équivalentes?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GILLIS: N'est-ce pas là une sorte de fixation de prix?

Le PRÉSIDENT: Considérons maintenant le budget des immobilisations.

M. McLURE: Quand commencera la réservation des sièges en vue du couronnement, qui doit avoir lieu en juin 1953?

M. MCGREGOR: Six heures après que la date en fut annoncée, 400 places étaient retenues.

M. McLURE: Donc, tous les sièges sont déjà vendus!

M. MACDONNELL: Intérêt sur les placements du N.-C. Comment se traduisent ces placements? Par des obligations?

M. MCGREGOR: Non, le National-Canadien détient des certificats de capital-actions.

M. MACDONNELL. Nous diriez-vous comment vous fixez ce montant?

M. MCGREGOR: Cette somme constitue le versement d'un intérêt dont le taux, de 3 p. 100, a été établi d'après ce qu'il en coûte au N.-C. pour financer ses avances de 25 millions de dollars aux L.A.T.-C.

Le très hon. M. HOWE: Ces données découlent de la loi visant l'augmentation du capital des L.A.T.-C. Dans le cadre de cette mesure législative, la mise de fonds devait être fournie par le National-Canadien, et l'intérêt était fixé à 3 p. 100. Le bilan présente ces capitaux comme des actions ordinaires mais, au sens de la Loi de financement, ce sont en réalité des obligations.

M. MACDONNELL: Lorsque vos recettes augmenteront, cet intérêt dépassera-t-il le chiffre de \$400,000?

Le très hon. M. HOWE: Non. Les commanditaires ne toucheront qu'un intérêt fixe sur le capital engagé, lequel s'établit présentement à 25 millions de dollars. L'excédent est censé, aux termes de la loi, retourner à l'État.

Le PRÉSIDENT: Vous créditez-on un intérêt à l'égard du montant que vous déposez au National-Canadien?

Le très hon. M. HOWE: Oui, il est intervenu une entente prévoyant le dépôt de nos comptes de dépréciation auprès du National-Canadien, qui nous alloue une remise de 3 p. 100 des dépôts.

M. MACDONNELL: Il doit s'agir d'un capital-actions unique en son genre.

Le très hon. M. HOWE: C'est cela. Nous espérons que cette comptabilité n'embrouille pas trop les fonctionnaires de l'impôt.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions au chapitre des immobilisations?

M. MACDONNELL: Ce qui revient à dire, n'est-ce pas, que le public fournit \$3,600,000?

Le PRÉSIDENT: Ce montant vient du surplus, n'est-il pas vrai?

M. MCGREGOR: Nous ne demandons pas de capitaux. Nos dépenses d'immobilisation s'établiront en fonction des sommes portées au compte de la dépréciation au cours de l'année.

M. FULTON: Que signifie l'expression: à inscrire de nouveau? Est-elle propre à votre budget? Il n'est pas question de crédits que le Parlement serait appelé à voter de nouveau?

Le très hon. M. HOWE: Ce sont des sommes qui doivent figurer de nouveau dans le budget interne des L.A.T.-C. Nous ne demandons au Parlement aucun argent.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant l'ajournement, je vous signale que je dois rapporter aujourd'hui à la Chambre les crédits 485,486 et 493 du budget des chemins de fer Nationaux du Canada. Plairait-il aux membres du Comité de préparer demain après-midi le rapport général concernant le National-Canadien et les Lignes aériennes Trans-Canada, et de discuter diverses recommandations et observations formulées à ce sujet?

M. MACDONNELL: Un dernier mot. Je note, en parcourant le compte rendu des délibérations de l'an dernier, qu'on avait proposé de nommer de nouveaux directeurs et que M. Howe s'était montré favorable à cette idée.

Le très hon. M. HOWE: La révision de la loi représente, comme vous le savez, une lourde tâche. Lorsqu'il nous sera donné de reviser la Loi des chemins de fer Nationaux du Canada, nous pourrions songer à nommer deux nouveaux directeurs. Mais ce seul projet de modification ne me paraît pas motiver un remaniement de la loi. Il semble qu'on ait tout à fait cessé de réclamer de nouveaux directeurs. Toutefois, je ne vois pas comment on pourrait donner suite au projet sans reviser la loi. Nous aurons cependant l'occasion de le faire avant longtemps.

Le PRÉSIDENT: On m'a signalé que le comité de la banque et du commerce peut être appelé à se réunir demain après-midi et même demain matin. Vous conviendrait-il alors de procéder à l'examen de notre rapport cet après-midi?

Adopté.

Au nom du Comité, je tiens à féliciter M. McGregor et son personnel du beau travail qu'ils ont accompli au cours de 1951.

M. MCGREGOR: Je vous remercie.

La séance est levée.

## APPENDICE "A"

État des passagers qui ont voyagé, en 1951, sur le réseau nord-atlantique par le point d'acheminement de Montréal:

Royal Dutch Air Lines (K.L.M.).....	819
Air-France .....	1,028
British Overseas Airways Corporation .....	6,038
	<hr/>
	7,885
	<hr/>
Lignes aériennes Trans-Canada .....	7,133
	<hr/>

CHAMBRE DES COMMUNES

Sixième session—Vingt et unième Législature, 1952

---

COMITÉ SESSIONNEL

DES

# CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, contrôle et exploite

*Président:* M. HUGHES CLEAVER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

---

SÉANCE DU MARDI 10 JUIN 1952

---

Bill 308 intitulé "Loi révisant la composition du capital de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et pourvoyant à certaines autres questions financières.

---

TÉMOIN:

M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président du chemin de fer National du Canada et de son conseil d'administration.



## ORDRE DE RENVOI

Le LUNDI 9 juin 1952.

*Il est ordonné* — Que le nom de M. Chevrier soit substitué à celui de M. Benidickson dans la liste des membres dudit Comité.

*Il est ordonné* — Que le bill suivant soit soumis audit Comité :

Bill 308 intitulé "Loi revisant la composition du capital de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et pourvoyant à certaines autres questions financières".

Certifié conforme.

*Le greffier de la Chambre,*

LÉON-G. RAYMOND.

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le MERCREDI 11 juin 1952.

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

### QUATRIÈME RAPPORT

En conformité de l'ordre de renvoi du lundi 9 juin 1952, votre Comité a étudié le bill suivant et décidé de le rapporter avec ses amendements :

Bill 308 intitulé "Loi revisant la composition du capital de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et pourvoyant à certaines autres questions financières".

Un exemplaire des témoignages entendus relativement audit bill accompagne ledit rapport.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*

HUGHES CLEAVER.



## PROCÈS-VERBAUX

MARDI 10 juin 1952.

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

*Présents* : MM. Cavers, Chevrier, Cleaver, Fraser, George, Gillis, Healy, Helme, James, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McLure, Pouliot. — 13.

*Aussi présents* : L'hon. Lionel Chevrier, ministre ; M. J.-C. Lessard, sous-ministre ; M. W. J. Matthews, Q.C., directeur du contentieux, ministère des Transports ; M. Donald Gordon, président du chemin de fer National-Canadien et de son conseil d'administration, M. T. H. Cooper, vice-président (comptabilité), M. S. W. Fairweather, vice-président (Recherches et développement), M. A. Clarke, vérificateur des recettes, chemins de fer Nationaux du Canada ; M. John L. O'Brin, Q.C., et M. John J. Connolly, Q.C., conseiller juridique du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le Comité passe à l'étude du bill 308 intitulé "Loi revisant la composition du capital de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et pourvoyant à certaines autres questions financières", que lui a soumis la Chambre le lundi 9 juin 1952.

Le ministre des Transports fait un bref exposé de l'objet dudit bill.

M. Donald Gordon, président du chemin de fer National-Canadien et de son conseil d'administration, fait un exposé préliminaire.

Le Comité décide d'étudier le bill article par article.

M. Donald Gordon est interrogé. Il est assisté de MM. Cooper, Fairweather et Clarke.

Le Comité étudie et adopte les articles 1 à 5 inclusivement.

Article 6, paragraphe (1) :

M. Chevrier propose d'insérer, après les mots "valeur nominale d'ensemble", ligne 6, les mots "une fois ajoutée à la valeur nominale des actions de ce capital achetées en vertu du paragraphe deux".

Ledit amendement est approuvé et l'article 6 est adopté dans sa forme modifiée.

Les articles 7, 8 et 9 sont étudiés et adoptés.

Article 10, paragraphe (3) :

M. Chevrier propose que le mot "are" soit inséré dans le texte anglais après le mot "railways" à la ligne 10.

Ledit amendement est approuvé et l'article 10 est adopté dans sa forme modifiée.

Les articles 11 à 18 inclusivement sont étudiés et adoptés.

Article 19, alinéa c) :

M. Chevrier propose de remplacer les mots "la valeur des" par le mot "les", à la ligne 22.

Ledit amendement est approuvé et l'article 19 est adopté dans sa forme modifiée.

L'article 20 est adopté. Sont adoptés également les annexes A et B ainsi que le titre du bill.

Le bill modifié est adopté.

Le Comité décide de rapporter ledit bill modifié comme quatrième rapport à la Chambre.

A 6 h. 05 du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*

ANTONIO PLOUFFE.

## TÉMOIGNAGES

Le 10 JUIN 1952.

4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT : Messieurs, nous sommes en nombre.

Au sujet du bill 308 qui nous est soumis, je vais en lire le préambule et le ministre fera un bref exposé, ainsi que M. Gordon. Cela nous sera utile si nous avons des questions de portée générale à poser avant d'aborder l'étude du bill article par article. Monsieur Chevrier ?

L'hon. M. CHEVRIER : Pour l'information du Comité, je vais faire un bref exposé des dispositions du bill numéro 308.

Depuis assez longtemps le gouvernement songe à soulager les chemins de fer Nationaux du Canada d'une partie du lourd fardeau des frais fixes d'intérêts qu'ils supportent présentement. On estime généralement que ces charges dépassent la productivité financière du réseau de chemin de fer.

En décembre 1948, le gouvernement a institué une commission royale pour enquêter sur les questions de transport qui relèvent du gouvernement et, entre autres tâches confiées à cette commission, il lui incombait de reviser la composition du capital de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et de présenter son rapport. Le rapport en question a été soumis au gouvernement en février 1951. Je suis sûr que tous les membres du présent Comité ont pris connaissance de ce rapport et ont noté qu'il contenait certaines recommandations visant la révision de la composition du capital du National-Canadien.

Après la réception dudit rapport, le gouvernement a chargé un comité interministériel composé des représentants des ministères intéressés, d'examiner les recommandations visant la recapitalisation du National-Canadien et de soumettre son rapport. Ce comité était revêtu du pouvoir de recommander d'autres méthodes de recapitalisation qui pourraient sembler préférables aux méthodes particulières proposées par la Commission royale. Le bill que nous étudions présentement est l'aboutissement des recommandations dudit comité.. En voici les principales dispositions :

1. — Échange d'obligations de l'État productives d'intérêt, échues le 31 décembre 1951, au montant de \$736,385,405, contre des actions privilégiées de la Compagnie, ayant la même valeur nominale. Cette opération convertirait le montant d'une dette fixe portant intérêt en actions ordinaires dont le montant représenterait 50 p. 100 de la totalité de la dette fixe portant intérêt au 31 décembre 1951. Il en résulterait pour le National-Canadien une économie d'intérêt de \$22,154,926 par année.

2. — Afin d'exempter la Compagnie d'avoir à payer intérêt pendant 10 ans à compter du 31 décembre 1951 sur d'autres prêts de l'État au montant global de cent millions portant intérêt et impayés le 31 décembre 1951, on échangera ce prêt de cent millions détenu par l'État contre des valeurs de la Compagnie échéant le 1<sup>er</sup> janvier 1972. Le taux d'intérêt sur cette valeur à être émise par la Compagnie sera fixé par le gouverneur en conseil, la Compagnie étant relevée de l'obligation de payer l'intérêt sur ladite valeur pour une période de 10 ans à compter du 31 décembre 1951. L'intérêt annuel que la Compagnie sera dispensée de payer pendant 10 ans sur le prêt de l'État de 100 millions de dollars, s'élèverait à \$3,549,908.

3. — Afin de permettre à la Compagnie de financer une partie de ses frais d'immobilisations pendant la période de 1952 à 1960 inclusivement, par

l'émission de valeurs autres que des obligations portant un intérêt fixe, le gouvernement achètera chaque année de ladite Compagnie des actions privilégiées à 4% jusqu'à concurrence d'un montant représentant 3 p. 100 des recettes brutes annuelles pendant une période de neuf ans. La Compagnie affectera le produit de la vente des actions privilégiées au gouvernement au paiement des immobilisations de son réseau.

4. — Le capital-actions du Trust des titres, consistant en 5 millions d'actions sans valeur nominale présentement détenues par le gouvernement, sera cédé au National-Canadien en échange d'un nombre égal d'actions sans valeur nominale du capital-actions des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Le revision projetée de la composition du capital de la Compagnie n'augmente pas la dette nette du Canada, ainsi que le démontrent les comptes publics. Les valeurs reçues de la Compagnie par le gouvernement en échange d'obligations de l'État continueront de figurer comme un actif productif dans le bilan du Canada. La valeur des actions du Trust des titres figure présentement comme un actif improductif et les actions du National-Canadien reçues dans cet échange figureront vraisemblablement comme un actif improductif.

Les membres du Comité noteront que les dispositions de ce bill diffèrent des recommandations formulées par la Commission royale, mais après avoir étudié attentivement la teneur dudit bill, je crois qu'on admettra généralement qu'en vertu des dispositions de cette mesure, la Compagnie bénéficiera d'une exemption d'intérêts à peu près équivalente à celle que recommandait la Commission royale et qu'il en résultera pour elle une structure financière plus simple, plus logique et plus flexible.

Le PRÉSIDENT : Je vous remercie, monsieur Chevrier. Monsieur Gordon ?

M. DONALD GORDON, C.M.G., président des chemins de fer Nationaux du Canada : Monsieur le président, j'ai rédigé un bref exposé de notre situation financière et peut-être, à certains moments, mes observations porteront sur les mêmes que le ministre a déjà abordées; quoi qu'il en soit, avec votre permission, je lirai mon texte tel que je l'ai rédigé.

Depuis qu'en 1915, le Grand-Tronc a déclaré faillite à cause du fardeau de sa filiale, le Grand-Tronc-Pacifique, on a attiré l'attention du public sur la situation financière peu reluisante du réseau ferroviaire que l'on désigne maintenant sous le nom de chemins de fer Nationaux du Canada. Tous les conseils d'administration qui se sont succédés ont réclamé des mesures en vue de remédier à cet état de choses. Trois commissions royales ont étudié le problème et recommandé au gouvernement de corriger la situation. La loi de 1937 sur la revision du capital n'avait pas pour objet de reviser de façon satisfaisante ou définitive la composition du capital de la Compagnie. C'est la récente Commission Turgeon qui devait formuler des recommandations précises quant au montant et à la forme d'assistance dont la Compagnie devrait bénéficier pour lui permettre d'établir un équilibre raisonnable entre les frais fixes de sa dette et sa productivité financière.

*Les causes profondes du fardeau excessif des frais fixes de la dette s'établissent comme suit :*

*Premièrement :* La cause première et principale, c'est que le Canadien-Nord, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique étaient insolvables au moment où l'État en a pris possession. Ils périclitaient et ne se maintenaient que grâce à de généreuses avances de fonds publics. On a fusionné ces trois chemins de fer en faillite avec les chemins de fer du gouvernement canadien pour former les chemins de fer Nationaux du Canada. Ces réseaux ainsi fusionnés commencèrent de fonctionner le 1<sup>er</sup> janvier 1923 comme entreprise unifiée.

Pendant les cinq années qui précédèrent 1923, les quatre chemins de fer ont accusé un déficit d'exploitation de 59 millions et, naturellement, ils

n'avaient pas de fonds pour payer l'intérêt sur la dette. À la date de la fusion, la dette consolidée du réseau envers le public s'élevait à 804 millions, l'intérêt annuel s'établissant à 35.6 millions, en plus d'un montant annuel d'intérêt de 28.2 millions payable à l'État. Comme on peut le voir, au début de la fusion, le réseau nouvellement formé a dû assumer une dette énorme dont il ne pouvait même pas payer les intérêts. La nouvelle entreprise traînait déjà un boulet et une chaîne qui devaient retarder ses progrès pour longtemps.

*Deuxièmement* : Lorsque le gouvernement exploitait lui-même ses propres chemins de fer, c'est-à-dire l'*Intercolonial Railway*, le *National Transcontinental Railway*, le *P.E.I. Railway*, etc., le gouvernement pourvoyait aux immobilisations sans exiger d'intérêt du chemin de fer. À la suite de la fusion, le National-Canadien a dû financer les immobilisations des chemins de fer du gouvernement canadien et assumer les intérêts sur cette mise de fonds supplémentaire. Lorsque nous avons soumis notre mémoire à la Commission royale, le National-Canadien avait dépensé 140 millions de dollars pour des immobilisations destinées aux chemins de fer du gouvernement canadien et, de ce fait, les frais fixes du National-Canadien ont augmenté de 4.7 millions.

*Troisièmement* : Il a fallu consentir de gros déboursés pour coordonner en un seul réseau les quatre systèmes qui, sous certains rapports, se concurrençaient. L'entreprise comportait la construction de lignes de raccordement et la suppression d'autres voies en vue d'obtenir un trafic plus économique et d'utiliser conjointement les terminus, gares, bureaux et autres services ferroviaires. On a entrepris de réduire certaines rampes, les terminus furent agrandis et modernisés, des voies doubles furent installées sur certaines sections, on posa des rails plus lourds, on construisit des ponts en acier, on consolida les ponts à chevalets et les ponceaux ou on les remplaça par des ouvrages permanents. Si l'on songe que le réseau avait une longueur de plus de 21,000 milles de voies principales, on comprend facilement qu'il a fallu engager des fonds considérables.

*Quatrièmement* : De plus, nous avons ajouté au réseau des lignes soit en les achetant soit en les construisant pour donner suite à notre programme de développement. L'exemple le plus récent est le *Newfoundland Railway and Steamships* dont l'administration a été confiée au National-Canadien en vertu du pacte d'union de Terre-Neuve et du Canada.

La preuve la plus convaincante que les frais fixes de la dette du chemin de fer sont excessifs, nous la trouvons dans la période d'exploitation de 26 années de 1923 à 1948. Voici l'état de ces frais :

	Période de 26 ans	Moyenne annuelle
Recettes d'exploitation . . . . .	\$7,329,722,601	\$281,912,408
Recettes nettes . . . . .	962,146,897	37,005,650
Revenu disponible pour le service des intérêts fixes . . . . .	719,172,578	27,660,483
Intérêt fixe . . . . .	1,238,970,214	47,652,700
Déficit du revenu . . . . .	519,797,636	19,992,217

Si j'en ai la permission, je demanderais au Comité de bien noter ces chiffres. Ils serviront à indiquer où ces charges sont excessives.

Ce sont là les chiffres que nous avons soumis à la Commission royale. En 1949, le déficit du revenu s'établissait à \$42,043,000 et à \$3,261,000 en 1950. L'an dernier, il se chiffrait à \$15,032,000 et notre budget pour 1952 prévoit un déficit de \$18,025,000. Le déficit moyen pour les quatre dernières années est de \$19,590,000. Ces chiffres démontrent clairement qu'on ne peut espérer que les recettes du réseau soient suffisantes pour lui permettre de payer l'énorme montant d'intérêt qu'on lui a imposé. D'après les livres de la Compagnie, le déficit annuel est de l'ordre de 20 millions.

Le bilan du passé ne donne pas une juste idée de ce que sera la situation du chemin de fer dans les années à venir. La moyenne des 26 dernières années ne tient pas compte de Terre-Neuve. L'an dernier, notre déficit dans cette province s'élevait à \$4,922,000 et nous prévoyons qu'il sera de \$4,896,000 cette année. Par conséquent, notre déficit devrait être porté de 20 à 25 millions.

Il faudra également effectuer un ajustement en ce qui concerne la dépréciation du matériel. Ce n'est que depuis 1940 que l'accumulation de la dépréciation figure dans les comptes de la Compagnie. Auparavant, les comptes étaient établis d'après ce qu'on appelle la formule de radiation du matériel. On estime que si, de 1923 à 1940, dans les comptes de la Compagnie, on avait tenu compte de la dépréciation comme on le fait aujourd'hui, le déficit moyen annuel des recettes, pour la période de 26 ans, aurait augmenté d'un autre montant de cinq millions de dollars.

Ce total de 30 millions par année — c'est-à-dire les 20 millions que j'ai mentionnés plus 5 millions pour Terre-Neuve et 5 de dépréciation — constituait la base du mémoire que j'ai soumis à la Commission royale et, afin d'enrayer l'accumulation de la dette fixe, nous avons également proposé qu'on autorise la direction de la Compagnie à verser de nouveau dans l'entreprise une partie du surplus enregistré pendant les années plus prospères, ce qui aurait évité à la Compagnie de payer l'intérêt fixe qu'elle doit maintenant verser sur tout nouveau dollar placé dans les biens de l'entreprise.

*Voyons maintenant le remède que nous proposons :*

Dans ses conclusions, la Commission Turgeon signale qu'elle a constaté — je cite — : que "les chemins de fer Nationaux du Canada ont établi leurs allégations à l'appui d'une réduction de leurs charges fixes et des avantages qu'il y aurait pour la compagnie d'être en mesure d'accumuler, à même les recettes, une réserve ou 'un magot auquel on puisse recourir à l'occasion'".

En bref, les recommandations précises de la Commission royale visaient à soulager la Compagnie des lourdes charges fixes au chapitre des intérêts, lesquelles s'élèvent à \$21,798,000, et à la soulager également du fardeau du déficit d'exploitation d'environ 4 millions du chemin de fer et des services de vapeurs de Terre-Neuve. On lui enlèverait ainsi un fardeau global de \$25,798,000 par année. De plus, la Commission royale a recommandé l'accumulation, à même les recettes nettes, quand elles sont disponibles, d'une réserve qui permettrait de pourvoir aux additions et aux améliorations futures.

Le plan proposé dans le bill 308 procure un remède qui diffère quelque peu du plan recommandé par la Commission royale, mais la différence est dans la forme plutôt que dans le volume de l'aide, et, à mon avis, le plan énoncé dans le bill est plus fondé sur les faits, plus pratique et plus facile à comprendre. Voici, en résumé, les raisons sur lesquelles se fonde mon opinion :

- a) La Commission royale a supposé que le National-Canadien continuerait d'être exempté de l'impôt sur le revenu, mais les récents changements apportés à la loi sur l'impôt sur le revenu ont modifié considérablement la situation. En vertu de l'article 74(A) de la loi, les compagnies de la Couronne sont imposables. Le recours à des obligations à revenu, comme le recommande la Commission royale, aurait très probablement fait disparaître la possibilité pour le National-Canadien de payer des impôts, car l'intérêt sur lesdites obligations à revenu serait en majeure partie déductible lors du calcul du montant de revenu imposable.
- b) Il existe des raisons pour lesquelles il ne serait pas opportun de séparer le compte d'exploitation du chemin de fer et des services de vapeurs de Terre-Neuve, des comptes généraux du National-Canadien. Bien que le soulagement découlant du bill à l'étude ne soit pas aussi appréciable que ce que la Compagnie obtiendrait si on donnait suite à la

recommandation de la Commission royale, je l'accepte parce que je crois que c'est là une méthode préférable.

- c) La proposition de la Commission royale d'imputer les pertes, s'il y en a, sur la réserve accumulée pour le financement des additions et des améliorations, semble contradictoire et peu pratique. La formule adoptée dans le bill est plus commode, les résultats sont plus durables et il est plus facile de relier les frais d'additions et d'améliorations effectuées au cours d'une année donnée au chiffre d'affaires enregistré pour cette même année.
- d) Il a été fait un large usage des obligations à revenu préconisées par la Commission royale, pour recapitaliser des corporations qui se relevaient d'une faillite et, d'après moi en tout cas, ces sortes de valeurs sentent la faillite et la banqueroute. A mon sens, il importe d'exclure toute idée de cette nature des immobilisations du National-Canadien.

Le bill 308 vise à exempter la Compagnie de charges fixes s'élevant à \$22,154,926 par année. Cet intérêt n'est pas radié complètement, mais on l'enlève de la catégorie des charges fixes et il devient payable seulement s'il est gagné sous forme de dividende sur des actions de priorité. Le bill vise également à libérer, pour une première période de dix ans, le National-Canadien de son obligation de payer des intérêts au montant de \$3,549,908 par année, et cela en reconnaissance partielle de ce qu'on lui a imposé le fardeau d'administrer le chemin de fer et les services de vapeurs de Terre-Neuve. L'allègement global annuel représente une somme de \$25,704,834, par comparaison au montant de \$25,798,000 recommandé par la Commission royale.

Le bill stipule en outre que le gouvernement fournira les fonds nécessaires au financement d'une partie de nos immobilisations dans chacune des neuf premières années, soit de 1952 à 1960. Si l'on prend comme base les recettes de l'année dernière, on voit que le montant affecté à ce financement représenterait environ \$18,700,000 par année, sous forme d'actions privilégiées à 4%. Pour obtenir la meilleure preuve que ce montant est raisonnable, il suffit de l'examiner à la lumière de l'opinion exprimée par la Commission des transports dans le jugement qu'elle a rendu dans la cause de majoration de 21 p. 100 des taux de transport, en date du 30 mars 1948. Je cite : "Une compagnie de chemin de fer, comme tout autre entreprise, devrait avoir plus et autre chose que son capital d'exploitation pour parer à l'imprévu et lui permettre d'équilibrer le bilan des mauvaises comme des bonnes années; elle devrait, au besoin, pouvoir puiser dans une réserve pour entreprendre les travaux d'amélioration des services qu'elle est censée donner". La Commission des transports estimait que dans le cas du National-Canadien, \$16,777,000 serait un montant raisonnable. Cette somme représente 3.83 p. 100 de nos recettes brutes en 1947, l'année même où la situation de la Compagnie faisait l'objet d'une étude par la Commission des transports.

J'ai mentionné ce paiement pour en juger l'acceptabilité en regard du revenu brut de 3 p. 100 mentionné dans le bill.

Un principe primordial a été établi dans le cas de l'assistance accordée aux Services de chemins de fer et de navires à vapeur de Terre-Neuve et dans celui de la formule de financement d'une partie des futures dépenses en immobilisations par l'émission d'actions privilégiées, et, même si le projet de loi mentionne une date d'expiration de cette assistance, je suppose que le maintien d'une aide après cette expiration sera étudié par le gouvernement le moment venu. Je prends pour acquis, en outre, que si des lignes sont acquises dans l'intérêt national et sont confiées au réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, ou si des lignes sont construites pour des motifs de développement, leur effet sur les recettes d'exploitation du National-Canadien ainsi que le

capital nécessaire ou autres contributions qu'elles peuvent exiger seront réglés au moment de conclure de tels arrangements.

On a maintes fois discuté l'avantage pour tous les intéressés de l'ajustement proposé dans cette mesure législative. La Commission Turgeon a eu pour mission de faire des recommandations en la matière, et c'est ce qu'elle a fait après avoir entendu tous les intéressés, surtout les fonctionnaires compétents du National-Canadien qui, pendant nombre d'années, ont étudié à fond ces problèmes. J'ai donné devant la Commission royale mes vues personnelles à cet égard et, plus récemment, en présence de fonctionnaires du chemin de fer, j'ai discuté avec les autorités du gouvernement les détails de la mesure qui est actuellement proposée. Je pense bien qu'il est inutile de battre de nouveau tout ce terrain en ce moment et il me reste à résumer quatre points pour l'information du Comité.

(1) La loi permettra au National-Canadien de rédiger un état de ses opérations annuelles de façon qu'il soit très intelligible au public.

(2) Le National-Canadien, à tout prendre, devrait pouvoir payer à même ses propres recettes des frais raisonnables de dépréciation, l'intérêt sur sa dette non acquittée, l'impôt sur le revenu, et il devrait lui rester de quoi verser un dividende aux détenteurs d'actions privilégiées.

(3) La nécessité d'une revision du capital est reconnue par les tenants de toutes les opinions publiques, et la mise en vigueur de cette loi contribuera fortement à rehausser le moral des directeurs et employés, et cela ne peut manquer d'exercer une bonne influence sur l'exploitation de l'entreprise.

(4) La loi qui nous est proposée opère les ajustements qui s'imposent et répond aux points essentiels de la recommandation de la Commission royale ainsi qu'aux vues de la direction du National-Canadien de façon pratique, simple et applicable.

Le PRÉSIDENT : Merci, monsieur Gordon. Maintenant, le Comité désire-t-il ouvrir un débat de portée générale ou devons-nous examiner chaque article du bill ?

L'article 1 est-il adopté ?

Adopté.

L'article 2, définition.

Adopté.

Article 3 : Le Ministre doit libérer la Compagnie du National des réclamations de Sa Majesté.

L'article 3 est-il adopté ?

3. (1) Le Ministre doit, par instrument écrit, libérer la Compagnie du National de toutes réclamations de la part de Sa Majesté à des paiements échéant après le trente et un décembre 1951, au titre du principal et des intérêts, à l'égard de chacun des prêts spécifiés dans la première colonne de l'annexe A, dans la mesure indiquée à la deuxième colonne de ladite annexe, le principal total ainsi libéré devant être de 736,385,405 dollars, soit cinquante pour cent de la dette globale de la Compagnie du National envers Sa Majesté et le public à la date du trente et un décembre 1951, au titre du capital emprunté.

(2) En considération de la libération par le Ministre des réclamations spécifiées au paragraphe premier, la Compagnie du National doit émettre et délivrer au Ministre 736,385,405 actions privilégiées, à quatre pour cent, de la Compagnie du National.

M. MACDONNELL : J'ignore comment on arrive à ce chiffre. J'ai constaté qu'en ajoutant la dette au public à la dette au gouvernement et en divisant par deux, nous arrivions au chiffre voulu, mais je n'ai jamais pu voir beaucoup de logique dans ce procédé. A première vue, vous seriez presque porté à croire

dès l'abord que la Compagnie va payer sa dette au public. Est-ce bien l'idée ? Cela ne me paraît pas avoir de sens commun, mais sait-on jamais. Ce procédé me rappelle l'histoire de cet homme qui était censé avoir fait un calcul assez compliqué pour connaître le nombre de vaches qu'il possédait dans le champ. On lui demanda comment il était arrivé à ce chiffre et il répondit : "J'ai compté toutes les pattes et j'ai divisé par quatre."

M. GORDON : Je connais une autre version de cette histoire.

M. MACDONNELL : Moi aussi, je voulais simplement être poli. Ne pourrions-nous pas nous faire expliquer comment on arrive à ce chiffre ? Naturellement, le juge Turgeon indique à peu près le montant net, mais ce n'était pas le montant exact, bien qu'il s'en rapproche beaucoup. Ainsi, vous obtenez la même assistance, tout à fait la même assistance dans ce bill que dans la recommandation Turgeon.

M. GORDON : On pourrait faire deux commentaires à ce sujet : le premier, c'est que nous cherchions à être soulagés d'une part de l'intérêt à terme, je veux dire une exonération de l'intérêt si l'on peut dire. Ensuite nous étions fermement d'avis qu'il ne fallait pas établir de différence entre la dette échéant au gouvernement de la part du National-Canadien et la dette due au public, et que le réseau ne s'intéressait qu'à sa propre dette totale.

M. MACDONNELL : Dans la mesure où votre compagnie en était soulagée ?

M. GORDON : Dans la mesure où elle constituait un passif. Lorsque nous empruntons du gouvernement, nous voulons établir clairement que notre obligation de rembourser cet emprunt est aussi sacrée que si nous empruntons du public. Par conséquent, en discutant la question d'un ajustement, nous avons pris grand soin de faire observer que nous traitons de la dette totale du National-Canadien, sans établir de distinction entre les créanciers. Nous avons donc considéré la dette globale du National-Canadien et avons calculé quel montant de cette dette devait être soulagé du paiement des intérêts ; nous avons abouti au chiffre rond et commode de 50 p. 100 par rapport à la dette totale.

M. MACDONNELL : L'une des raisons pour lesquelles vous ne vouliez pas d'obligations à intérêt conditionnel n'était-elle pas qu'elles diffèrent la date à laquelle vous seriez tenus de payer l'impôt sur le revenu ?

M. GORDON : La Commission royale a recommandé les obligations à intérêt conditionnel, mais personnellement je n'aime pas ce genre d'obligations pour la raison que j'ai déjà donnée. Je n'aime pas ces obligations parce qu'on y a généralement recours dans les procédures de faillites et elles représentent, comme vous le savez tous, presque totalement une déficience comme dans le cas des chemins de fer américains. Je crois que les obligations à intérêt conditionnel tirent leur origine de ces chemins de fer. Mais à part cette odeur de désagrégation, si l'on peut dire, qui émane d'elles, lorsqu'il fut décidé que toutes les compagnies de la Couronne seraient tenues de verser l'impôt sur le revenu, nous, du National-Canadien, avons en quelque sorte accueilli favorablement cette décision, car si nous voulions faire des affaires sur une base commerciale, comme toute autre entreprise, il fallait que notre compagnie acceptât tous les désavantages comme tous les avantages d'une société privée. Mais si nous avions eu un paquet d'obligations à intérêt conditionnel, celles-ci auraient été remboursables et déductibles de nos recettes, avant le paiement de l'impôt sur le revenu.

M. MACDONNELL : Cette explication est claire.

M. GORDON : Oui, elles auraient été remboursables, ou déductibles de nos recettes avant l'échéance de notre impôt sur le revenu. Telle était notre intelligence de l'affaire.

M. MACDONNELL : Vous devez bien être le premier homme qui soit tellement pressé de payer son impôt sur le revenu.

M. GORDON : M. Cooper peut vous lire le statut qui régit l'impôt sur le revenu et je vais lui demander de lire cet extrait.

M. COOPER : Article 12 (1) de la loi :

Dans le calcul du revenu, il n'est opéré aucune déduction à l'égard f) D'un montant versé par une corporation autre qu'une corporation personnelle, à titre d'intérêt ou autrement, aux détenteurs de ses obligations ou débentures à intérêt conditionnel, à moins que les obligations ou débentures n'aient été émises ou les dispositions y renfermées relatives au revenu n'aient été adoptées depuis mil neuf cent trente

- (i) en vue de procurer au débiteur quelque soulagement à ses difficultés financières, et
- (ii) pour remplacer ou modifier des obligations ou débentures qui, à la fin de mil neuf cent trente portaient un taux d'intérêt fixe sans condition.

Je crois que, dans notre cas, les obligations à intérêt conditionnel satisferaient les exigences de la loi.

M. GORDON : C'est ce qui se serait produit, à moins qu'il ne nous ait été possible de convertir les obligations portant un taux fixe d'intérêt en obligations à intérêt conditionnel, conformément à la recommandation de la Commission. Si le transfert de ce paquet d'obligations en obligations à intérêt conditionnel s'était opéré, je ne puis concevoir comment il nous eût été possible de trouver l'argent nécessaire pour payer notre impôt sur le revenu. Nous préférons payer l'impôt sur le revenu et nous organiser convenablement comme toute société privée ayant une constitution similaire.

M. MACDONNELL : Voici une autre question : Nous admettons tous qu'une certaine modification de la dette s'imposait en toute convenance; pourtant, d'une certaine façon, il me répugnerait quelque peu de prendre 736 millions de dollars et de les convertir en actions qui, à l'heure actuelle, sont loin d'avoir une grande valeur. Avez-vous étudié cet aspect de la question ? Vous prenez ici 736 millions, sous réserve d'augmentation à mesure que le ministre des Finances achètera de nouvelles actions privilégiées, et vous obtiendrez 349 millions d'actions ordinaires et un autre montant de 396 millions; en tout, cela vous fournira plus d'un milliard cent millions de dollars. Cette opération n'affectera-t-elle pas votre exploitation ? Je me suis simplement demandé si vous aviez songé à cet aspect du problème.

M. GEORGE : Monsieur le président, l'interlocuteur ne pourrait-il pas parler plus haut ?

M. MACDONNELL : Je disais que le mode de financement prévu à l'article 3 signifie que nous aurons 736 millions de dollars en actions privilégiées et d'autres montants à mesure que le ministre achètera de nouvelles actions privilégiées en vertu des dispositions de la loi; en second lieu, je disais que les actions ordinaires sont censées avoir une valeur de 396 millions. Nous aurons donc là une immense mise de fonds et la dette se changera en titre de propriété.

M. GORDON : Je me suis permis de faire cette déclaration en songeant que nous nous attendions, — que la direction s'attendait à ce que le National-Canadien soit en mesure, de payer à même ses propres recettes, un montant raisonnable pour la dépréciation, verser l'intérêt sur sa dette extérieure, payer l'impôt sur le revenu et disposer de dividendes sur ses actions privilégiées, peut-être pas à 4 p. 100 dans une année quelconque, mais un certain montant de dividendes. Songez que dans le passé nous étions à court et que notre sup-

posée déficience en fait de revenus représentait le montant qu'il nous manque pour verser au gouvernement le plein montant d'intérêt que nous lui devons. En prenant l'an dernier comme exemple, nous avons essuyé durant cette année-là un déficit de revenus de 15 millions; mais en réalité l'intérêt qu'il nous fallait payer au gouvernement était de 23 millions. À vrai dire, nous avons versé au gouvernement un montant net de 8 millions; cependant, en appliquant la tenue de livres convenue, nous finissons par indiquer un déficit de 15 millions. Toutefois, grâce à cet ajustement, nous n'aurons pas de déficit à indiquer. Nous indiquerons plutôt que nous payons au gouvernement des impôts à concurrence de \$3,791,000 et des dividendes sur les actions privilégiées de 4 ou 5 millions. Ce sont là des chiffres approximatifs. De cette façon il apparaîtra que nous payons certains montants.

M. MACDONNELL : Avez-vous dit que votre déficit durant tant d'années, mettons pendant les 20 dernières années, était d'environ 20 millions de dollars ?

M. GORDON : C'est exact.

M. MACDONNELL : A ce montant vous ajoutez 5 millions pour Terre-Neuve, des obligations et autres choses, dont le total s'élève à 30 millions.

M. GORDON : Oui, y compris la dépréciation.

M. MACDONNELL : Pourriez-vous nous expliquer brièvement les causes de ce déficit, sans tenir compte de ces 30 millions, et nous dire comment vous allez pouvoir réaliser tout ce que vous dites avec le seul adoucissement de 22 à 3.

M. GORDON : Nous réalisons une épargne sur les frais d'intérêts annuels et, en plus de cela, nous allons recevoir sous forme de capital de placement additionnel 3 p. 100 de nos recettes brutes; ce montant s'élèvera à environ 20 millions par année en mises de fonds qui entreront dans notre entreprise. De cette façon, nous épargnerons l'intérêt qu'il nous faudrait normalement payer pour emprunter cet argent à taux fixe d'intérêt si nous nous adressions à la bourse. Voilà qui nous permet d'accumuler un bon montant; l'épargne commencera la première année, mais, au moment voulu, au bout de 10 ans, nous aurons épargné \$6,300,000 en frais d'intérêt.

M. MACDONNELL : Ai-je alors raison d'affirmer que les 15 millions que vous venez de mentionner, à en juger par ce qui s'est passé au cours des deux ou trois dernières années, ne suffiraient pas à couvrir un montant considérable d'additions et d'améliorations pour lesquelles vous devrez encore emprunter ?

M. GORDON : Oui. Et le montant d'actions privilégiées que le ministre des Finances est requis d'acheter et dont le produit devra nous servir aux additions et améliorations s'élèvera approximativement, si on y ajoute les fonds de dépréciation, à 20 p. 100 de nos besoins en ouvrages de cette nature. Autrement dit, il nous faudrait encore emprunter le solde nécessaire à l'exécution de ces ouvrages.

M. MACDONNELL : Vous épargneriez l'intérêt sur ces 15 millions ?

M. GORDON : Nous épargnons l'intérêt sur la somme d'argent que nous recevons, ou l'argent que nous obtenons en échange de nos valeurs; et si, en temps opportun, cela ajoute au rapport de notre entreprise, il s'ensuivrait que cet argent servirait au paiement des dividendes, mais ce ne serait pas un intérêt fixe.

L'hon. M. CHEVRIER : Vous avez dit quelque chose au sujet d'un adoucissement d'un montant approchant 27 millions.

M. MACDONNELL : Oui.

L'hon. M. CHEVRIER : Les 2 millions dont M. Gordon a fait mention dans sa déclaration comprennent 3.5 millions en intérêts pendant 10 ans, plus 100 millions; il y a aussi 1 million pour l'exploitation dans les Prairies : cela fait un total de \$26,184,000.

M. GORDON : Je vais vous expliquer. Lorsque nous avons présenté notre exposé à la Commission royale, comme je l'ai dit dans ma déclaration, j'ai fait l'analyse des besoins du National-Canadien sous forme de soulagement des frais d'intérêt fixe d'environ 30 millions par année. Au sujet de ce bill, je dis tout simplement que le véritable soulagement apporté par le transfert des 736 millions en actions privilégiées à 4 p. 100 sera de nous libérer des frais d'intérêt fixe, plus les ajustements que nous recevons relativement aux 100 millions de dollars en faveur de Terre-Neuve, plus cet arrangement à l'article 6 qui nous donnera un montant de capital de placement chaque année, plus encore l'ajustement relatif au transbordeur Cabot. Par conséquent, lorsque vous faites l'addition de tous ces éléments, vous réalisez à vrai dire un montant de 30 millions par an comme assistance. Ce n'est plus exactement la même forme d'assistance, mais c'est la même quantité et, à notre avis, c'est une meilleure façon de procéder.

M. MACDONNELL : Pourquoi n'a-t-on pas fait figurer le transbordeur dans le bill ?

L'hon M. CHEVRIER : Nous avons étudié la question, mais nous n'avons pas cru devoir l'insérer dans le bill pour la raison qu'étant donné l'existence d'une déclaration gouvernementale de politique, il faut le faire figurer dans les prévisions budgétaires chaque année.

M. MACDONNELL : Autrement dit, vous êtes d'avis que ce n'est pas un chemin de fer et qu'il ne faut pas le charger.

L'hon. M. CHEVRIER : C'est une des raisons ; une autre, c'est qu'on le considère comme étant un pont, suivant les conditions de l'union; dans les conditions de l'union avec Terre-Neuve, il existe une clause prévoyant l'imposition de taux directs semblables pour le transbordeur que pour le chemin de fer.

M. POULIOT : Monsieur le président, cela représente-t-il à peu près la moitié de toute votre dette envers le chemin de fer ?

L'hon. M. CHEVRIER : C'est la moitié de la dette, d'après le rapport annuel de 1951, page 25.

M. POULIOT : Non, je n'ai pas demandé ce qu'indiquait le rapport. J'ai demandé au président si cela représente la moitié de la dette totale de la Compagnie, je veux parler des 36 millions ?

Le PRÉSIDENT : Veuillez donc vous reporter à l'article 3, monsieur Pouliot, vous y trouverez ceci : "...soit cinquante pour cent de la dette globale de la Compagnie du National envers Sa Majesté et le public à la date du trente et un décembre 1951."

M. POULIOT : Oui; la dette globale de la Compagnie serait à peu près le double.

M. GORDON : Exactement le double.

M. POULIOT : Et cela comprend tout.

M. GORDON : Oui, au 31 décembre 1951.

M. POULIOT : Mais, monsieur Gordon, ce chiffre comprend-il le montant d'un milliard 280 millions qui a été annulé par la loi de 1937 ?

M. GORDON : Non. Nous parlons du solde impayé du capital d'emprunt jusqu'au 31 décembre 1951, tel qu'indiqué dans le bilan de la compagnie à cette date.

M. POULIOT : Ce montant n'est donc pas compris, il a été annulé en 1937 ?

M. GORDON : Le chiffre de 1937 ne figure pas dans cet état.

M. POULIOT : Non, c'est quelque chose de réglé ?

M. GORDON : Précisément.

M. POULIOT : Ce montant a été annulé et rayé des comptes ?

M. GORDON : Oui, en ce qui concerne la revision de 1937.

M. POULIOT : Comprend-il tous les montants qui ont été votés par le Parlement en vertu de la Loi sur la revision du capital ?

M. GORDON : Voici : Ce montant comprend tous montants empruntés sous l'empire des lois de finance et qui demeurent impayés, soit au public soit au gouvernement, au 31 décembre 1951.

M. POULIOT : Autrement dit, c'est le montant sur lequel vous êtes censé payer intérêt à l'heure actuelle ?

M. GORDON : Justement, jusqu'à la date du 31 décembre 1951.

M. POULIOT : Et l'intérêt qu'il vous faudrait verser si vous aviez des obligations à intérêt conditionnel ?

M. GORDON : Non, non, les obligations à intérêt conditionnel sont une tout autre affaire. Ces obligations, comme le mot le dit, ne portent intérêt que si la Compagnie réalise des intérêts. Néanmoins, il y a, à l'égard d'une dette consolidée qui comporte des frais d'intérêts fixes, obligation juridique pour la compagnie de verser ces intérêts. Et si la Compagnie manque de payer ces intérêts, elle manque à ses engagements. Pour ce qui est des obligations à intérêt conditionnel, la Compagnie doit payer les intérêts dans la mesure du montant dont elle dispose.

M. POULIOT : Ainsi, d'après l'article ou la clause 3 du bill, le versement des intérêts sur les actions privilégiées ne se ferait qu'éventuellement ?

M. GORDON : Oui. Lorsque ces actions seront transformées en actions privilégiées à 4 p. 100, l'intérêt deviendra des dividendes et les dividendes ne sont payables que s'il reste des fonds après le paiement des autres postes. Le premier, ce sont les frais d'exploitation y compris la dépréciation ; le deuxième, paiement de l'intérêt sur les obligations non payées détenues par le public et du solde des prêts de l'État, et le troisième, l'impôt sur le revenu. Ensuite viendrait le paiement des dividendes sur les actions privilégiées. Si nos recettes ne suffisaient pas au paiement de l'intérêt sur nos obligations impayées au public, ce déficit serait de nouveau comblé par le Parlement pour l'année en question.

M. POULIOT : Je vais vous faire part de ma franche opinion sur toute cette question de financement. Si vous disposez d'une valeur, mettons de \$1,000, ce montant doit être considéré comme de l'actif, et il vous faut payer intérêt là-dessus. Il s'agit bien de \$1,000 que vous avez en mains. Vous me comprenez ?

M. GORDON : C'est juste.

M. POULIOT : À mon avis, cette loi est très compliquée et j'aimerais qu'on me fasse, des valeurs actives, un exposé que l'on comprenne facilement. En ce moment, nous sommes placés devant un amas d'articles législatifs et il faudrait tout une bibliothèque pour réunir toutes les dispositions législatives ayant trait à ce sujet.

Le PRÉSIDENT : C'est la raison pour laquelle, je crois, M. Donald Gordon nous a fourni les recettes de la Compagnie au cours des années ; c'est probablement là la meilleure indication des valeurs actives, de ce que vous appelez les valeurs actives.

M. POULIOT : Ce sont les valeurs qui produisent des revenus qui m'intéressent. Vous comprenez cela ?

Le PRÉSIDENT : Oui.

M. POULIOT : Les valeurs de la compagnie ne sont pas du papier ; celle-ci a des obligations et d'autres valeurs ?

Le PRÉSIDENT : Cherchez-vous à obtenir une évaluation des réelles valeurs matérielles, monsieur Pouliot ?

M. POULIOT : Oui, les réelles valeurs matérielles et les biens meubles ou immeubles.

M. GORDON : Je comprends parfaitement vos difficultés, monsieur Pouliot, et je puis vous assurer que j'ai souvent veillé jusqu'aux petites heures du matin pour essayer d'expliquer ces choses. Mais, en dépit de tout cela, ce qui nous importe ici c'est d'établir ou de déterminer le montant de frais d'intérêts fixes que notre entreprise peut soutenir. Le problème a été soumis à la Commission royale qui l'a étudié attentivement, y consacrant tout le temps voulu avec l'aide des meilleurs spécialistes du pays. La Commission a ensuite fait une recommandation. Or je sais qu'il est pour le moins logique de proposer une évaluation de la propriété et de chercher à établir sa productivité, mais j'estime que la chose n'est pas pratique dans le cas d'un chemin de fer qui s'étend d'un bout à l'autre du pays. Non seulement faudrait-il des années pour y arriver, mais encore ce travail serait dénué de sens.

L'essentiel est d'essayer d'établir la productivité moyenne de cette entreprise et ce que nous sommes raisonnablement en droit d'attendre du côté des tarifs-marchandises et d'une administration efficace et, sur cette base, d'établir des chiffres qui permettront à la Compagnie de poursuivre son exploitation.

La raison pour laquelle nous ne citons pas l'exemple du Pacifique-Canadien, c'est qu'à l'époque où notre réseau a été institué, il a incorporé un certain nombre de compagnies en faillite et les dettes de compagnies, qui n'avaient réalisé aucun bénéfice depuis leur institution, ont été tout simplement défalquées dans les livres au titre de dettes. Evidemment il était impossible, après l'amalgamation, d'attendre que, par quelque magie, une nouvelle organisation surgirait, ayant les fonds nécessaires pour payer l'intérêt sur les dettes de compagnies tombées irrémédiablement en faillite.

En 1923, il aurait fallu instituer des procédures en banqueroute, comme cela s'est fait à l'égard des chemins de fer américains. Mais parce que le gouvernement de l'époque a pris possession de ces chemins de fer, pour d'excellentes raisons, on n'a pas eu recours à ce moyen. Ainsi le National-Canadien a toujours paru endetté, bien qu'en fait ce n'était pas le cas puisque le National a toujours eu les recettes couvrant sa propre exploitation ; il a toujours gagné suffisamment pour payer ses dépenses d'exploitation et il a même eu un excédent de revenus d'exploitation. La question est donc maintenant de savoir quel revenu d'exploitation la Compagnie peut espérer réaliser pour honorer les obligations qu'on lui a imposées, comme en fait foi le bilan financier.

M. MACDONNELL : Y a-t-il toujours eu un excédent d'exploitation, monsieur Gordon ?

M. GORDON : De mémoire je puis dire que non seulement nous avons eu un excédent d'exploitation, mais la statistique démontre que depuis 1923 nous avons réalisé en moyenne \$27,660,000 de surplus avec quoi payer les intérêts sur nos dettes.

M. MACDONNELL : Après le calcul de la dépréciation ?

M. GORDON : Oui, monsieur, après la dépréciation. Le public n'est pas au courant de ces faits ; il ne voit que les chiffres déficitaires.

M. MACDONNELL : Cette affirmation m'étonne beaucoup.

M. GORDON : Si nous réussissons à faire adopter le bill, alors tous ces tours de passe-passe, si l'on me permet d'employer cette expression, au sujet des inscriptions de tenue de livres seront réglés, et, à partir de ce moment-là, le réseau du National-Canadien aura la chance de faire ses preuves, sur une base convenable et raisonnable eu égard à ce qu'on peut attendre du réseau.

M. POULIOT : Autrefois lorsque le chemin de fer du Pacifique-Canadien a été construit, cette ligne traversait les régions populeuses, alors que les divers embranchements du National-Canadien ont été construits dans les bois.

M. GORDON : Il est parfaitement vrai qu'un très grand nombre de lignes à faible trafic ont été construites par les divers chemins de fer qui sont entrées finalement dans le réseau du National-Canadien. Je n'ai aucune intention de discuter des finances du Pacifique-Canadien, mais je ferai simplement remarquer que ce chemin de fer a dû pour commencer, recourir au financement de sa dette en accordant un intérêt fixe, mais ce n'était pas sur une aussi grande échelle que le National-Canadien. Le Pacifique a été en mesure de se procurer du capital de placement et c'est pourquoi cette compagnie s'est vue dans l'obligation d'exposer ses besoins lorsqu'elle a fait sa demande de relèvement des tarifs-marchandises. Elle doit passer l'épreuve de ses besoins, sous forme de paiement des dividendes et ainsi de suite, si elle désire faire appel au marché de la bourse ; elle doit aussi prouver que son administration est saine, qu'elle peut se procurer du capital de placement lorsque ce capital est requis pour des fins légitimes.

M. POULIOT : Cette compagnie a tiré parti de ses difficultés pour exposer ses griefs ?

M. GORDON : Je ne suis pas de votre avis. Je n'accuserais pas le Pacifique-Canadien de nous couper l'herbe sous le pied.

M. POULIOT : Je mentionne la chose en passant.

M. GORDON : Je n'ai pas d'objection à ce que vous exprimiez votre opinion, pourvu que vous ne me demandiez pas de la partager, monsieur Pouliot.

M. POULIOT : Les divers chemins de fer qui ont été incorporés dans le réseau du National-Canadien n'avaient-ils pas pour but d'ouvrir de nouvelles régions ? Dans ce cas, il leur fallait attendre le peuplement de ces régions et l'établissement du commerce. N'était-ce pas là la raison apparente de leur difficulté quant à leur financement ? Je vais vous dire ce qui en est, monsieur Gordon. Je vais tâcher de vérifier le montant global de la dette du National-Canadien. Je n'ai pas très bien compris votre réponse en ce qui concerne les lois de remboursement et de finance. Je ne sais pas si, par exemple, le montant de 736 millions de dollars, mentionné dans l'article 3, est inclus deux fois.

M. GORDON : Je crois comprendre votre difficulté, monsieur Pouliot. Le chemin de fer a fait des emprunts d'une année à l'autre, et cet argent peut être emprunté pour 10, 15 ou 20 ans ; néanmoins, l'emprunt finit par arriver à échéance et l'on peut procéder au remboursement ou à un nouveau financement. Toutefois, il faut considérer le tout comme une seule dette, pour connaître le solde impayé. Il importe donc de savoir quel est le montant non encore remboursé. Et la dette que nous étudions en ce moment est celle qui part du 31 décembre 1951, le montant global de la dette consolidée envers le public ou envers le gouvernement, dette portant intérêt. Cette dette est le double du montant de 736 millions.

M. POULIOT : Elle ne comprend pas les actions sans valeur au pair ?

M. GORDON : Pardon ?

M. POULIOT : Cela ne comprend pas les actions sans valeur nominale ?

M. GORDON : Non, non. Il n'y a eu aucune révision à cet égard. L'une des difficultés, vous comprenez, est celle-ci : l'addition des sommes empruntées au cours des années par les chemins de fer Nationaux du Canada donnerait un résultat inexact, car il peut arriver que la somme empruntée au cours d'une année serve à rembourser un autre emprunt. Vous comprenez, ce serait compter la même somme deux fois. Il ne faut pas compter les emprunts remboursables, car il s'agit simplement d'acquitter des dettes arrivant à l'échéance.

Il faut donc, pour obtenir des résultats exacts, tenir compte des chiffres et des dates. Je vous renvoie au chiffre de \$1,472,000,000 qui figure au passif du bilan consolidé au 31 décembre 1951, au chapitre de la dette consolidée.

M. POULIOT : Ce chiffre comprend le total des prêts de l'État, y compris le total mentionné dans la Loi de financement et de garantie concernant les chemins de fer Nationaux du Canada ?

M. GORDON : Oui, au cours des années.

L'hon. M. CHEVRIER : Non, non, pas forcément.

M. POULIOT : Pardon ?

L'hon. M. CHEVRIER : Me permettez-vous de vous couper la parole ? A mon avis, ce total n'est pas forcément inclus dans ladite loi. Par exemple, la dette actuelle de 615 millions de dollars y est mentionnée. Pour répondre à la question de M. Pouliot, si je l'interprète bien, il faudrait donc dire que ladite loi ne mentionne qu'une partie de la dette.

M. POULIOT : Tout ce qui m'intéresse, c'est la réponse à ma question.

M. GORDON : Vous avez demandé sauf erreur si notre dette consolidée figurant au passif a été englobée ou non dans la Loi de financement et de garantie et si ladite loi l'a autorisée, qu'il s'agisse de la dette entre les mains du public ou des prêts de l'État. Le seul élément qui varie de temps à autre, ce sont les montants autorisés d'année en année et non encore empruntés. Mais toutes les sommes que nous avons empruntées ont été autorisées en vertu de quelque loi de financement et de garantie.

M. MACDONNELL : Il faut additionner tous ces montants, sinon le résultat obtenu pourrait être faux.

M. GORDON : Oui, et il peut arriver que la composition du capital soit révisée, ou qu'un montant autorisé ne soit pas encore emprunté par nous. Par exemple, notre budget de cette année donnera lieu à une loi de financement et de garantie qui nous autorisera à emprunter de l'argent pour faire face à nos obligations, mais cette somme ne figurera pas à notre bilan avant d'avoir été empruntée par nous.

L'hon. M. CHEVRIER : Oui, et certains montants mentionnés dans la Loi de financement et de garantie sont toujours impayés. Il s'agit d'une somme de 736 à 857 millions de dollars détenue dans les comptes spéciaux.

Le PRÉSIDENT : Il restera en compte un reliquat de quelque 121 millions de dollars, après la défalcation en question.

M. GORDON : Oh ! oui. Une fois les 736 millions de dollars convertis en actions privilégiées à 4 p. 100, il restera un solde débiteur au chapitre de la dette consolidée.

L'hon. M. CHEVRIER : Oui, une somme votée qui figure dans la Loi de financement et de garantie.

M. GORDON : Oui, au 31 décembre 1951, date de la revision actuelle du capital.

Le PRÉSIDENT : Nous aurons \$121,188,369.

M. GORDON : Oui, une fois cette revision accomplie, le bilan modifié, arrêté au 31 décembre 1951, accuserait au titre de la dette consolidée une somme de \$615,197,000 détenue par le public et une somme de \$121,188,000 en prêts de l'État, soit en tout 736 millions de dollars, somme inférieure de moitié à celle dont nous avons parlé au cours de l'étude du présent bill.

Le PRÉSIDENT : Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Pouliot ?

M. POULIOT : Pas en ce moment, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT : L'article 3 est-il adopté ?

Adopté.

M. GEORGE : Il y a quelque temps, nous avons reçu d'un homme en Angleterre une circulaire relative aux actions et obligations émises relativement au Grand Tronc et nous demandant de voter une loi en sa faveur. M. Gordon pourrait-il nous dire ce que valent ces obligations ?

M. GORDON : Je peux dire, en général, qu'on a acquitté tout le montant du passif reconnu des chemins de fer qui ont fusionné avec les chemins de fer Nationaux du Canada, et que les créances dont vous parlez (j'évite de m'embrouiller dans les événements passés) représentent certains titres détenus que les tribunaux ont jugés sans valeur. Telle est la décision judiciaire rendue après l'unification des compagnies dont l'État a pris la suite des affaires. L'affaire finit par être portée devant le Conseil privé, qui décida que certaines des actions seulement (il n'était pas question des obligations) étaient sans valeur pour les personnes du Royaume-Uni qui les détenaient. Aujourd'hui encore, certaines gens estiment ce jugement injuste, mais c'est le plus haut tribunal ayant juridiction au Canada qui a déclaré ces titres sans valeur. Sur ce point aussi, je parle de mémoire, mais M. Copper voudrait-il confirmer l'exactitude de mes paroles ?

M. COOPER : M. Gordon a donné une réponse absolument juste. Nous n'avons jamais répudié la moindre des obligations du Grand-Tronc, mais les actions privilégiées de premier, deuxième et troisième rang et les actions ordinaires ont été déclarées des non-valeurs par décision arbitrale qui, portée devant les tribunaux d'appel, a été confirmée.

M. GORDON : Il faut se souvenir, je crois, qu'il s'agissait là d'actions, non du National-Canadien, mais du Grand-Tronc, savoir, l'une des compagnies faillies dont le National-Canadien a pris la suite des affaires, à cause de leur gestion incompétente. Mais un tribunal a décidé que les actions étaient des non-valeurs et la circulaire prouve simplement que des gens continuent d'agiter la question.

M. MACDONNELL : Je me souviens que la circulaire prétend, en substance, que nous devrions exhorter les Canadiens à payer. A mon avis, ces gens ne veulent pas dire réellement qu'ils prétendent toujours avoir un droit légal à un paiement.

L'hon. M. CHEVRIER : D'après eux, le ministère des Transports n'aurait tenu aucun compte de leur réclamation. Considérant la décision des tribunaux, ils voudraient que nous déposions un bill prévoyant que nous leur paierions une somme de 500 millions de dollars.

M. FRASER : D'après M. Gordon, si le National-Canadien avait pris la suite des affaires à titre de compagnies faillies, il n'y aurait pas eu de dette et donc aucune réclamation possible.

M. GORDON : Parfaitement, il n'y aurait aucune réclamation. Vous vous souvenez aussi qu'il y avait une grande quantité d'obligations en circulation, dont le titre de propriété fut certifié comme créance hypothécaire sur les biens et qui furent remboursées intégralement. On estima que la somme remboursée représentait la pleine valeur des titres ou même l'excédait. Il ne restait donc rien pour rembourser le détenteur d'actions ordinaires ou tout autre actionnaire qui avait une part de propriétaire dans les biens.

M. FRASER : C'était tout comme si un séquestre intérimaire s'était chargé d'une faillite ?

M. GORDON : Exactement. L'affaire fit d'abord l'objet d'une décision arbitrale au Canada, puis elle fut portée devant le Conseil privé, qui confirma cette décision dans les règles.

M. MACDONNELL : Il faudra que le ministre formule un de ses refus habituels, qui vous désarment.

Le PRÉSIDENT : L'article 4 est-il adopté ?

“Libération pendant dix ans de la Compagnie du National.”

Adopté.

L'article 5 est-il adopté ?

“Le Ministre cède pour annulation les titres de créance.”

Adopté.

M. MACDONNELL : Je ne suis pas sûr de bien saisir. C'est l'article relatif aux titres ?

M. GORDON : Je crois que je le comprends.

M. MACDONNELL : Vous avez dit qu'un seul homme au monde était capable de le comprendre.

Le PRÉSIDENT : Cet homme est présent aujourd'hui parmi nous.

M. GORDON : Je me hâte d'avouer que j'ai fait là une plaisanterie fort déplacée. M. Cooper a pensé que c'était de lui que je voulais parler, mais je vous assure que d'autres personnes comprennent la question. Cependant, M. Cooper est si bien versé dans la question par son expérience que nous avons aussitôt pensé à lui quand nous parlions du Trust des titres, non des titres dont il est question dans l'article 5.

L'hon. M. CHEVRIER : Il s'agit ici en réalité seulement du mode de procéder. Le ministre doit remettre les titres énumérés à l'annexe.

M. GORDON : Il est prévu que le ministre doit céder les titres énumérés à l'annexe et qui seront annulés quand il achètera de nous des actions privilégiées à 4 p. 100, en échange.

Le PRÉSIDENT : Article 6, “Achat d'actions par le Ministre” ?

M. POULIOT : Il vaut la peine de relever que ces actions ne sont pas comprises dans le montant mentionné dans la dernière partie, le paragraphe (3), n'est-ce pas ?

M. GORDON : Le paragraphe (3) de l'article 5 ?

M. POULIOT : Oui.

M. GORDON : L'article 5 est celui qui donne effet à l'article 3, qui en prévoit le mode d'exécution.

Le PRÉSIDENT : Article 6 ?

L'hon. M. CHEVRIER : J'ai un amendement que je propose d'apporter à l'article 6. Je propose d'ajouter, à la ligne 20, après les mots “valeur nominale d'ensemble”, les mots “une fois ajoutée à la valeur nominale des actions de ce capital achetées en vertu du paragraphe deux”.

M. MACDONNELL : À quelle ligne, s'il vous plaît ?

L'hon. M. CHEVRIER : À la ligne 20.

Le PRÉSIDENT : Page 4 du bill.

L'hon. M. CHEVRIER : En conséquence, le paragraphe se lirait comme suit :

Le Ministre doit, à l'égard de chaque exercice financier de la Compagnie du National commençant dans les années 1952 à 1960 inclusive-ment, acheter de la Compagnie du National, à leur valeur nominale, des actions privilégiées, à quatre pour cent, de la Compagnie du National ayant une valeur nominale d'ensemble, une fois ajoutée à la valeur nominale des actions de ce capital achetées en vertu du paragraphe deux, égale à trois pour cent des recettes brutes du réseau du National pour l'exercice financier calculées à un dollar près, selon le certificat des vérificateurs du réseau du National.

Cet amendement vise à empêcher que le ministre puisse, comme on l'a dit, acheter deux fois dans la même année un nombre d'actions d'une valeur égale à 3 p. 100 des recettes brutes. Il vise seulement à assurer que le ministre n'en achète qu'une fois.

M. MACDONNELL : D'après le paragraphe (2), le ministre peut en acheter par tranche.

M. GORDON : Oui, c'est vrai, mais en vertu de l'amendement proposé par le ministre, si ce dernier en achète en vertu du paragraphe (2), il ne peut le faire de nouveau en vertu du paragraphe (1).

M. MACDONNELL : Pourquoi la période fixée est-elle de 10 ans seulement ?

M. GORDON : Vous vous souvenez qu'au cours de mon exposé, j'ai tenu pour établi que nous formulions ici un principe, que le gouvernement au pouvoir dans dix ans prolongerait la période fixée et qu'il reviserait probablement la base du calcul au taux de 3 p. 100. Nous considérons maintenant que ce taux paraît raisonnable et il s'agit d'une période de 9 ans, non pas de 10.

L'hon. M. CHEVRIER : Il est indubitable qu'en 1960 il nous faudra l'examiner de nouveau.

M. MACDONNELL : Comment avez-vous établi ce taux ?

M. GORDON : Simple question de bon sens. Nous avons dit vouloir trouver un moyen qui permettrait au National-Canadien d'avoir un apport de participation placé dans son exploitation et de savoir le montant de cet apport qu'il conviendrait d'établir en comparaison d'une dette productive d'intérêts fixes. Tout ce que nous avons pu faire à cet égard, c'est de proportionner ce montant au volume du trafic, mesuré assez exactement par les recettes brutes. Plus volumineux était le trafic, plus étendue aussi était l'usure du matériel roulant. C'est pourquoi, tenant compte des constatations faites par nous dans le passé quant au nombre des additions et des améliorations requises pour bien entretenir la propriété de la voie, nous avons pensé que le taux de 3 p. 100 conviendrait à peu près, en matière de bon sens et compte tenu du nombre fixé des exercices financiers d'achat, ainsi que des résultats obtenus à la fin de 1960, qui permettront probablement de faire une révision.

M. POULIOT : Si les recettes brutes du chemin de fer s'élèvent à 600 millions de dollars et si le gouvernement achetait des actions privilégiées à 4 p. 100, il en achèterait pour 18 millions de dollars.

M. GORDON : Parfaitement.

M. POULIOT : Autrement dit, au lieu de couvrir un déficit de 18 millions de dollars, le gouvernement achèterait des actions jusqu'à concurrence de ce déficit ?

M. GORDON : Pour donner suite à la question de M. Macdonnell, nous cherchions une base de calcul. Après avoir examiné la situation en 1947, la Commission des transports est arrivée au chiffre de \$16,777,000, mais en se servant d'une base toute différente.

M. MACDONNELL : À quoi se rapporte ce chiffre ?

M. GORDON : Au montant dont nous aurions besoin pour payer les additions et les améliorations, tiré de nos propres recettes ou réinvesti dans l'apport de participation. Ce montant équivaldrait à environ 3.8 p. 100 de nos recettes brutes, mais nous estimons que 3 p. 100 est un taux raisonnable.

M. MACDONNELL : Il est probable que le taux dont vous avez actuellement besoin à cette fin est d'environ 3 p. 100.

M. GORDON : Non, je ne me souviens pas d'avoir dit cela. Faites-vous allusion à nos dépenses annuelles ?

L'hon. M. CHEVRIER : M. Macdonnell parlait de l'intérêt.

Le PRÉSIDENT : Je croyais qu'il parlait de choses complètement différentes.

M. MACDONNELL : Cela vous donnerait environ 18 millions de dollars.

M. GORDON : Oui, si nos recettes brutes annuelles s'élevaient à 600 millions de dollars.

M. MACDONNELL : Mais j'ai constaté sauf erreur, en remontant à la loi de 1950 accordant ou prévoyant des sommes, qu'une trentaine de millions de dollars figurent au chapitre des additions et améliorations en 1951 et 10 millions de dollars au même chapitre en 1950.

M. GORDON : Oui, les chiffres varient.

M. MACDONNELL : Je reviens à la charge : quel est votre mode de calculer la somme moyenne dont vous aurez besoin, pour arriver aux 18 millions de dollars pour additions et améliorations à la voie, ainsi que pour le matériel roulant ?

M. GORDON : Nous pouvons la fournir, mais elle varie sensiblement, selon les conditions et la disponibilité du matériel. Mais si l'on remonte à 1946, on constate que le National-Canadien a dépensé en moyenne, au cours des 7 dernières années, 61 millions de dollars, au bas mot, dont 16 millions à peu près ont été couverts à même nos réserves pour amortissement. Si, dans ces conditions, le capital-actions acheté avait eu une valeur égale à 3 p. 100 des recettes brutes, nous aurions pu couvrir 16 autres de ces 61 millions, ce qui nous aurait donné environ 34 p. 100 de nos besoins réels en capitaux. Nous aurions donc obtenu une somme égale à environ 34.7 p. 100 de nos besoins réels nets en capitaux au cours des années 1946 à 1952, les besoins pour 1952 étant estimatifs. Telles sont les données réelles.

M. POULIOT : La présente mesure vous autorise, en conformité d'un arrêté en conseil, sans autre procédure, à appliquer l'article 6 de 1951 à 1960.

L'hon. M. CHEVRIER : Ce ne sera pas le ministre des Transports qui l'appliquera, mais le ministre des Finances.

M. POULIOT : Oui, mais aucune mesure législative ne sera requise pour acheter des actions au chemin de fer.

L'hon. M. CHEVRIER : Aucune. Le ministre des Finances se conformera aux dispositions de la présente loi.

M. POULIOT : Le but visé est d'éviter que vous ayez à combler un déficit subi par le chemin de fer.

L'hon. M. CHEVRIER : Nous espérons éviter la chose, mais peut-être ne l'éviterons-nous pas toujours. Cela dépendra des recettes que le chemin de fer pourra faire. Ce dernier serait libéré de son obligation conformément à la teneur de la recommandation de la Commission.

M. POULIOT : Peu me chaud la Commission. Ce sont vos réponses et celles de M. Gordon qui m'intéressent. La Commission, sauf votre respect, ne m'est d'aucune utilité.

Le PRÉSIDENT : Puis-je poser une question à votre place, si vous êtes trop réservé pour le faire ? Monsieur Gordon, estimez-vous que la libération prévue constitue une mesure suffisante ?

M. GORDON : Oui, en vérité. Puis-je revenir pour un instant sur le chiffre que j'ai donné ?

Le PRÉSIDENT : Oui.

M. GORDON : Il se peut que je me sois mal exprimé. Voici qui, je crois, répondra à votre question. Si vous considérez la période de 1946 à 1952, vous verrez que les immobilisations relatives à la voie et au matériel s'élèvent à 429 millions de dollars. Les réserves pour amortissement nous ont fourni 112 millions de dollars, ce qui nous donne comme résultat un besoin net en capi-

taux de 317 millions de dollars. Sous le régime des mesures prévues à l'article 6, nous aurions reçu, par l'introduction de capital-actions et d'actions privilégiées, une valeur totale de 110 millions de dollars. De cette manière, nous aurions eu encore à obtenir 217 millions de dollars, pour couvrir nos immobilisations, soit en gros la moitié de nos besoins en capitaux. C'est pourquoi j'ai dit que cela revient à peu près au même.

M. FRASER : Le résultat est de 207 millions de dollars, non de 217 millions ?

M. GORDON : Oui, 207 millions, en gros.

M. MACDONNELL : Qu'est-ce que 10 millions de plus ou de moins ?

M. GORDON : C'est une somme diablement forte.

L'hon. M. CHEVRIER : Il y a peu de temps, on m'a pris à partie quant à l'emploi de 10,000 dollars.

Le PRÉSIDENT : Article 6.

Adopté.

Article 7 ?

M. MACDONNELL : Il contient quelques mots qui me surprennent un peu. Il y est bien question d'actions privilégiées, à 4 p. 100 ?

M. GORDON : Oui.

M. MACDONNELL : Ces mots ont sans doute une raison d'être.

Le PRÉSIDENT : L'article 7 est-il adopté ?

Adopté.

Article 8.

M. POULIOT : L'émission dont il s'agit est-elle en faveur de l'État, ou en faveur du public ?

M. GORDON : En faveur de l'État seulement.

Le PRÉSIDENT : L'article 8 est-il adopté ?

Adopté.

M. MACDONNELL : Pourquoi insérer le paragraphe suivant :

“Nonobstant l'article quinze de la Loi des chemins de fer nationaux du Canada, le surplus ou le déficit des chemins de fer du gouvernement canadien doit être inclus dans le surplus ou le déficit, selon le cas, des chemins de fer nationaux, et est censé en faire partie.”

L'hon. M. CHEVRIER : Depuis la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, ces sommes font partie du surplus ou du déficit de la Compagnie et de l'État. Ce paragraphe ne fait que répéter les termes de la susdite loi, de 1937.

M. POULIOT : C'est probablement à cause de la lettre par laquelle les députés de la région orientale du Québec vous ont demandé d'inclure leur région dans la région centrale, et aussi à cause de la question posée à M. Gordon au sujet des régions qui joignent les deux bouts. Mais je n'y vois pas d'inconvenient.

Le PRÉSIDENT : L'article 8 est-il adopté ?

Adopté.

M. POULIOT : Je n'en soutiens pas moins que le Québec oriental devrait être assigné à la région centrale, ou que cette dernière devrait être prolongée jusqu'à Gaspé.

Le PRÉSIDENT : Article 9 ?

M. MACDONNELL : Un instant, monsieur le président. Les chiffres dont nous venons de parler et qui ont été pris comme base de ces calculs représentent-ils

la situation générale, celle de tous les chemins de fer du gouvernement canadien ?

M. GORDON : Oui.

M. MACDONNELL : Peut-être que je comprends mal votre réponse. Les comptes mentionnés dans votre rapport annuel reçu par nous comprennent-ils ceux de toutes les compagnies de votre réseau ?

M. GORDON : L'article 8 implique, sauf erreur, que la loi primitive des chemins de fer Nationaux du Canada prévoyait que le déficit de chaque chemin de fer du gouvernement canadien devait figurer séparément. Puis la loi sur la revision du capital, de 1937, a modifié cette stipulation. Conformément à cette modification, le paragraphe prévoit que, nonobstant l'article 15 de la loi des chemins de fer Nationaux du Canada, le déficit ou le surplus des chemins de fer du gouvernement canadien doit faire partie du déficit ou du surplus global des chemins de fer Nationaux. D'autre part, comme l'article 20 de la loi sur la revision du capital, de 1937, est abrogé, il faut que nous en tenions compte dans le paragraphe.

Le PRÉSIDENT : Article 9, "Les bénéfices qui restent après le paiement sont versés au receveur général".

M. MACDONNELL : D'après cet article, chaque fois que la bonne administration de M. Gordon aboutira à faire des bénéfices, ces derniers seront enlevés à la Compagnie.

M. GORDON : Le paragraphe (2) accorde un pouvoir discrétionnaire au gouverneur en conseil.

M. MACDONNELL : De façon à permettre au gouvernement de se montrer bon prince !

M. FRASER : La Compagnie pourrait donc, en vertu de ce paragraphe, acheter des actions en circulation détenues actuellement par le public ?

M. GORDON : D'après ce paragraphe, tout bénéfice restant pourrait, du consentement du gouverneur en conseil, être employé à réduire la dette. Nous pourrions à cette fin enlever une émission d'obligations arrivant à l'échéance, ou même acheter des obligations flottantes, mais nous aurions probablement recours à la première méthode. Soit dit en passant, monsieur Macdonnell, j'espère vous n'avez pas voulu dire littéralement que vous jugez mon administration d'après les bénéfices que le chemin de fer peut verser ou non, déduction faite des paiements mentionnés.

Le PRÉSIDENT : Je ne fonderais pas trop d'espoir sur cet article.

L'article est-il adopté ?

Adopté.

Article 10.

L'hon. M. CHEVRIER : Puis-je proposer de supprimer, au paragraphe (3) de cet article, un mot qui ne signifie rien, le mot "that", à la ligne 10 de la version anglaise ?

M. MACDONNELL : D'après le paragraphe (1), les comptes du réseau du National doivent indiquer : a) la valeur du capital-action sans valeur nominale, en circulation, de la Compagnie du National ; b) la valeur nominale du capital-actions privilégié à 4 p. 100, en cours, de la Compagnie du National, et c) le placement en immobilisations, par Sa Majesté, dans les chemins de fer du gouvernement canadien, ainsi que l'indiquent les comptes du Canada. Ce dernier alinéa veut-il dire simplement que le placement actuel s'élève à cette somme de 121 millions de dollars ?

M. GORDON : Ledit placement figure au bilan, sous le chapitre de la part de propriétaire, et s'élève à \$379,877,000. C'est là le chiffre qui paraît aux comptes du Canada, sous la rubrique des chemins de fer de l'État.

M. COOPER : C'est la somme dépensée par le Canada avant 1923 et portée au compte de capital des chemins de fer de l'État.

M. MACDONNELL : Quelle en est l'importance actuelle ?

M. COOPER : Nous l'imputons sur notre compte de placements du bilan consolidé, en créditant en contre-partie l'État.

M. MACDONNELL : Aux yeux du simple citoyen, toutes ces compagnies n'en forment plus qu'une seule. Ce genre de comptabilité m'a l'air d'une complication inutile.

M. COOPER : Quand les chemins de fer de l'État furent remis au National-Canadien pour être exploités, ils avaient coûté à l'État 380 millions de dollars. Mais comme notre bilan devrait indiquer la valeur des biens qui nous furent remis, nous avons augmenté de cette somme la valeur de nos placements ferroviaires. Il nous faut bien équilibrer les comptes...

M. MACDONNELL : Je ne veux pas aborder un débat avec un comptable. Je serais battu d'avance.

Le PRÉSIDENT : L'article 10 est-il adopté ?

Adopté.

Article 11, "Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada".

M. MACDONNELL : J'ai une question de plus à poser à propos de l'article 10, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT : Fort bien.

M. MACDONNELL : A l'article 10(2)a)(ii), il est question des "montants de tous les gains de capital du réseau du National, pour l'exercice financier 1952 et les exercices financiers subséquents, retenus par la Compagnie du National". Quels sont ces gains de capital ?

M. COOPER : Pendant la guerre, nous avons rapatrié un grand nombre de titres du National-Canadien aux mains de ressortissants britanniques. Cette transaction nous a fait gagner 19 millions de dollars, c'est-à-dire que nous les avons achetés à un prix inférieure de 19 millions de dollars à leur valeur nominale. Ce gain de capital a abouti à augmenter notre part de propriétaire.

L'hon. M. CHEVRIER : J'ai proposé de supprimer le mot "that" dans la version anglaise, mais les rédacteurs du bill m'informent qu'il vaudrait mieux, pour le sens de la phrase, insérer le mot "are" à la ligne 10, de façon que la phrase se lise comme suit : "Government Railways are included in the net debt of Canada".

M. POULIOT : A quelle ligne ?

L'hon. M. CHEVRIER : La ligne 10 de l'article 10(3), où il faut ajouter "are" après "Government Railways", pour donner un sens et un verbe à la phrase.

Le PRÉSIDENT : Article 11 ?

Adopté.

M. POULIOT : Non, non, monsieur Gordon. Je constate qu'il est question, dans cet article, du conseil d'administration de la Compagnie du National, alors que j'ai demandé un exemplaire des statuts de ce conseil. Pourquoi ne voulez-vous pas nous les communiquer ?

M. GORDON : Voulez-vous parler de l'article 11, monsieur Pouliot ?

M. POULIOT : Oui. Le conseil d'administration de la Compagnie du National y est mentionné. J'en profite pour vous demander cela, car j'avais un exem-

plaire donnant un résumé des statuts votés en 1927 par le conseil d'administration et je me demandais pourquoi je ne pourrais pas en avoir un exemplaire.

M. GORDON : Voilà une question un peu embrouillée. Si l'article 11 mentionne le conseil d'administration, c'est en rapport avec le Trust des titres. Sont-ce les statuts relatifs à ce Trust que vous voulez avoir ?

Le PRÉSIDENT : Je crois que M. Pouliot n'a pas vu plus loin que les mots "conseil d'administration".

M. GORDON : Il n'y a que je sache, aucun statut relatif au Trust des titres.

M. POULIOT : Non, non, mais comme le conseil d'administration est mentionné dans cet article, pourquoi ne pourrions-nous obtenir un exemplaire des statuts qui régissent ce conseil ?

M. GORDON : Voici une déclaration d'ordre général que je peux faire ici. Des prescriptions fort diverses sont clouées sur les murs des gares, interdisant de cracher sur les quais, ou de causer des dommages, et ainsi de suite. Nous vous en fournirons avec plaisir des exemplaires.

M. POULIOT : Mais je veux parler des statuts régissant les assemblées.

M. GORDON : Il y a toutes sortes de prescriptions relatives à l'administration quotidienne des affaires intérieures de la Compagnie et qu'il ne convient pas de publier. Elles ont trait à toutes sortes d'affaires.

M. POULIOT : Aux jeux de poker en train, par exemple ?

M. GORDON : Oui, nous vous fournirons un exemplaire d'une prescription à ce sujet. Nous désapprouvons les jeux de poker en train.

M. POULIOT : Je vous le dirai clairement : je voudrais avoir un exemplaire des statuts régissant l'adoption des vœux.

M. GORDON : L'adoption des vœux ?

M. POULIOT : Je voudrais savoir quelle est la constitution de la Compagnie, telle que le conseil d'administration a voulu l'établir.

M. GORDON : Oui ?

M. POULIOT : Vous comprenez sans doute ce que je veux dire.

Le PRÉSIDENT : Voulez-vous dire, monsieur Pouliot, que vous désirez avoir des exemplaires de tout statut qui délègue aux administrateurs le droit de trancher et de régler, au moyen de vœux, des affaires qui seraient d'habitude réglées au moyen de statuts ?

M. POULIOT : Non, non, pas du tout. Je désire avoir, tout simplement, un exemplaire des statuts du conseil d'administration régissant les assemblées de ce dernier.

Le PRÉSIDENT : Au sujet des dates auxquelles les assemblées doivent être convoquées ?

M. FRASER : Ou au sujet de la nature de leurs pouvoirs ?

M. POULIOT : Oui.

M. GORDON : Il n'y a pas de statut à ce sujet, monsieur Pouliot. Le conseil d'administration se réunit à la date convenue, d'habitude une fois par mois. Au cours des assemblées, il arrive parfois que des questions débattues exigent l'adoption de vœux en règle ayant trait à des affaires juridiques : validation d'une hypothèque, ou cession de biens, etc. Il s'agit simplement de vœux réguliers et ordinaires, aux termes desquels "il est décidé que la Compagnie convient de faire" ceci ou cela. Aucun de ces vœux n'est rédigé sous la forme de statuts. Le conseil agit dans ces cas de la même manière que tout autre conseil d'administration. On a publié, je le répète, une quantité de règlements applicables à la conduite des gens qui violent la propriété de la Compagnie, crachent sur les quais, causent des dommages aux trains, etc.

M. POULIOT : Et qui jouent au poker en train ?

M. GORDON : Oui, et c'est avec plaisir que nous vous en ferons tenir un exemplaire, mais vous pouvez admettre que nous, membres du conseil d'administration, agissons de la même manière que tout conseil d'administration lorsqu'il traduit sa volonté au moyen de vœux.

M. POULIOT : J'ai vu que, d'après un statut adopté en 1927, un sous-ministre des Chemins de fer était membre du bureau.

M. GORDON : Le conseil d'administration n'a plus de bureau. Sir Henry Thornton constitua un bureau. A cette époque, sauf erreur, le sous-ministre des Transports était membre du conseil d'administration et, à ce titre, devint membre du bureau. Depuis 1931, j'en suis sûr, il n'y a plus de bureau en charge. En conséquence, le conseil s'acquitte de ses obligations soit en tenant une assemblée plénière soit en obtenant l'avis de ses membres, par lettre ou par dépêche télégraphique, mais il agit toujours à titre de conseil, car le bureau dont vous parlez ne fonctionne plus depuis 1931 ou environ.

M. POULIOT : Mais il existe un trait d'union entre vous, ou plutôt entre la direction du National-Canadien, et le gouvernement, comme à l'époque où le sous-ministre des Chemins de fer, M. Bell, était membre du bureau ?

M. GORDON : Je crois que M. Chevrier pourrait vous répondre là-dessus.

L'hon. M. CHEVRIER : J'ignore ce qu'il en était à l'époque dont vous parlez, mais je sais que le trait d'union actuel est prévu dans divers lois, en particulier la Loi des Chemins de fer Nationaux du Canada et la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. En outre, c'est le gouverneur en conseil qui nomme le président du conseil d'administration.

M. POULIOT : En ce qui concerne tous les sujets qui sont débattus entre le ministère des Transports et la direction du National-Canadien, qui est chargé de correspondre par l'un et par l'autre ?

L'hon. M. CHEVRIER : Le président du National-Canadien et moi-même correspondons en matière de questions d'administration et d'autres sujets qui ne sont pas, à proprement parler, d'ordre administratif. A mon avis, le gouvernement a nommé ces gens pour régler collectivement ces questions, dont presque toutes ont trait à la régie interne.

M. POULIOT : Qui sont ces gens ?

L'hon. M. CHEVRIER : Le président et son conseil d'administration.

M. GORDON : On pourrait dire, en termes plus simples, que le trait d'union est formé, d'une manière précise, par le président et par le ministre des Transports. Les autres sujets qui peuvent être débattus avec le ministère le sont avec un suppléant soit de l'un soit de l'autre. Il peut fort bien arriver, par exemple, que le vice-président et adjoint de la direction cause avec le sous-ministre, M. Lessard, de quelque sujet ayant trait à l'administration, mais le premier agit toujours au nom du président et le second, au nom du ministre. Ce sont donc, en réalité, le président et le ministre qui sont en relations. Voilà la réponse à votre question.

M. POULIOT : Mais vous vous réunissez à des intervalles réguliers ?

M. GORDON : Le ministre et moi-même ?

M. POULIOT : Oui, quand vous avez quelque question à discuter ?

M. GORDON : Oui, c'est ce que nous faisons.

M. POULIOT : Et le sous-ministre des Transports s'abouche-t-il avec une autre personne que vous pour traiter des affaires du National-Canadien ?

M. GORDON : C'est une question d'ordre général. Le ministre s'intéresse à des questions fort diverses qui se présentent quotidiennement. Il se peut qu'il ait à énoncer une déclaration à la Chambre, portant par exemple (je regrette

de le dire) sur un déraillement. Il se peut, je le répète, qu'il veuille énoncer une déclaration à la Chambre. Il en fait part au sous-ministre, qui s'abouche avec le vice-président et adjoint de l'exploitation (s'il ne peut s'aboucher avec moi), qui le renseigne sur des questions ayant trait à l'exploitation du National-Canadien. J'ajoute que les conversations et les discussions portant sur des points de directives, des mesures officielles et des questions de ce genre, considérés comme affaires officielles à régler entre le National-Canadien et le gouvernement, ont lieu entre le ministre et moi-même.

M. MACDONNELL : J'estime que M. Pouliot vient de soulever une question intéressante. Il a demandé, si je traduis bien sa pensée, si la présence effective d'un haut fonctionnaire au sein du conseil d'administration permettrait au gouvernement, qui représente le peuple canadien, de nouer des relations plus étroites.

M. POULIOT : Cela s'est fait autrefois et je me demande s'il ne serait pas bien qu'il en soit ainsi. Il va de soi, monsieur Gordon, que nous sommes tous favorablement disposés envers votre compagnie, comme vous le savez.

M. GORDON : J'en suis persuadé.

M. POULIOT : En outre, nous voulons que la direction obtienne les meilleurs résultats possible et comme le gouvernement paraît être rempli de bonnes dispositions, depuis longtemps, ne pourrait-on rendre plus étroite la collaboration existant entre le National-Canadien et le gouvernement ?

M. GORDON : Je laisserai au ministre le soin de répondre en son propre nom. Pour ma part, je considère comme des plus satisfaisantes les relations et la collaboration pratique quotidienne existant entre le ministère des Transports et le National-Canadien.

L'hon. M. CHEVRIER : Le seul autre moyen de rendre ces relations plus étroites qu'actuellement, serait de faire en sorte, comme autrefois, que le sous-ministre ou quelque autre représentant du ministère soit membre du conseil d'administration, mais je doute que cela soit souhaitable, car le sous-ministre remplit sa tâche dans un ministère très occupé, et je ne sais comment il pourrait cumuler ses fonctions et la charge d'administrateur, sans nuire à ses fonctions.

M. POULIOT : M. Lessard, qui est l'un des plus compétents des sous-ministres fédéraux, m'inspire un grand respect, mais vous avez d'autres subordonnés, tels que M. Frank Connors et d'autres. M. Connors, fonctionnaire très capable, pourrait éviter une grande perte de temps à M. Gordon comme à vous-même, en représentant le ministère des Transports.

L'hon. M. CHEVRIER : Cette question, elle aussi, dépend d'une directive officielle, contre laquelle le gouvernement s'est prononcé, après avoir étudié la chose à l'occasion.

M. GORDON : Monsieur le ministre, m'accordez-vous qu'il faut se souvenir que le ministère et le ministre des Transports s'occupent de toutes les questions ferroviaires et non seulement de celles qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, et qu'il est de la plus haute importance que le ministre et le sous-ministre soient toujours rigoureusement impartiaux. Quant à moi, soit dit sans faire de personnalités indirectes, je déplore, comme étant des plus déplacées, l'idée de faire siéger le sous-ministre M. Lessard au conseil d'administration du National-Canadien où il pourrait parler d'une question impliquant peut-être un état de concurrence entre ce dernier et un autre chemin de fer ; après quoi, de retour au ministère, il pourrait faire le procès de la conduite éventuelle du gouvernement. Il faut que le ministre et le ministère adoptent constamment une position d'impartialité en toute question du domaine des transports. C'est pourquoi, je suppose, on a jugé bon de constituer,

à l'usage du National-Canadien, un conseil d'administration indépendant. Partagez-vous mon avis, monsieur le ministre ?

L'hon. M. CHEVRIER : Tout à fait.

Le PRÉSIDENT : L'article 11 est-il adopté ?

Adopté.

Article 12, "Objet de la corporation".

Adopté.

Article 13, "Capital-actions". Y a-t-il des questions à poser ?

Adopté.

Article 14, "Pouvoirs des régisseurs".

Adopté.

Article 15, "Secrétaire du Trust des titres".

M. MACDONNELL : Comment s'appelle ce malheureux qui doit travailler sans rémunération ?

L'hon. M. CHEVRIER : Depuis quelque temps, c'est M. Frank Connors.

Le PRÉSIDENT : Article 16, "Chaque compagnie est engagée, etc."

Adopté.

Article 17, "Les régisseurs soumettent tous les ans un rapport au Parlement."

Article 18.

M. FRASER : D'après cet article, la Compagnie du National ne doit pas aliéner le capital-actions de la *Canadian Northern Railway Company* détenu par elle. Mais elle détient des actions ou la majorité des actions d'autres compagnies ou plutôt compagnies ferroviaires. Pourquoi choisir uniquement cette dernière compagnie ?

M. GORDON : Cela s'explique par des événements passés.

L'hon. M. CHEVRIER : En voici la raison, sauf erreur. Lors de l'adoption de la loi sur la révision du capital de 1937, le capital-actions de la *Canadian Northern Railway Company* fit l'objet d'une évaluation. Ce capital, composé de 180,000 actions ayant une valeur nominale de 18 millions de dollars, fut cédé aux chemins de fer Nationaux du Canada contre un million d'actions sans valeur nominale de ces derniers, ayant une valeur initiale déclarée de 18 millions de dollars. Je suppose que si l'article réserve le capital-actions de ladite compagnie, c'est parce qu'il a une valeur déclarée.

M. MACDONNELL : Est-ce à dire que la Compagnie du National est libre de vendre et de libérer toutes les autres actions ?

M. GORDON : Je crois que cela aussi s'explique par des événements passés. Il s'agit de dates différentes. Au cours de la période où le gouvernement détenait le capital-actions de la *Canadian Northern Railway Company*, il le possédait, mais lors de la fusion avec le Grand-Tronc, il ne prit pas en réalité à sa charge leur capital-actions.

M. COOPER : Le gouvernement possédait le capital-actions de la *Canadian Northern Railway Company*. En vertu d'une des dispositions de la loi sur la révision du capital, de 1937, ce capital fut cédé à la Compagnie du National, contre des actions de cette dernière. Cette loi stipulait entre autres que les actions ne pourraient être vendues dans aucun cas, sauf du consentement du Parlement. Le gouvernement n'a jamais possédé la moindre des actions des autres compagnies.

Le PRÉSIDENT : L'article 18 est-il adopté ?

Adopté.

Article 19, "Le Ministre doit inclure dans les comptes publics un état de l'aide fournie."

L'hon. M. CHEVRIER : Je propose d'amender cet article. A la ligne où il est écrit "de manière à indiquer la valeur des biens octroyés" biffer les mots "la valeur des" et écrire "de manière à indiquer les biens octroyés". En effet, l'article s'applique à d'autres chemins de fer que les chemins de fer Nationaux du Canada, et la loi dans sa forme actuelle (j'oublie dans quel article) exige que ces autres compagnies, elles aussi, indiquent non la valeur mais la superficie des biens octroyés. A mon avis, c'est à ce qu'on a voulu spécifier dans cet article.

Le PRÉSIDENT : Y a-t-il une autre légère rectification à apporter ici ?

L'hon. M. CHEVRIER : Oui. Comme l'a relevé M. Gordon, la note marginale en regard de l'article 18 se lit comme suit : "Sauf approbation du gouverneur en conseil . . .", alors qu'il est question du Parlement dans le corps de l'article. J'estime donc que la note devrait se lire comme suit : "Sauf approbation du Parlement, la Compagnie du National ne doit pas vendre de capital-actions, etc."

Le PRÉSIDENT : L'article est-il adopté ?

Adopté.

L'article 19 amendé est-il adopté ?

Adopté.

Article 20.

M. MACDONNELL : Je suppose qu'une personne s'est assurée, par une recherche très soigneuse, que rien ne manque dans la loi de 1937 pour exécuter ce qui l'a été. Quant à moi, je n'ai pas essayé de faire cette recherche, mais c'est toute la loi qui est abrogée par le présent bill.

L'hon. M. CHEVRIER : Sans doute, mais la majeure partie de la loi est insérée de nouveau dans le présent bill 308.

M. POULIOT : Monsieur Chevrier, l'article 20 implique-t-il que le National-Canadien devra rembourser au gouvernement le montant de \$1,218,000,000 annulé par la loi de 1937 ?

L'hon. M. CHEVRIER : Non.

Le PRÉSIDENT : Y a-t-il des questions à poser à propos de l'annexe A ?

Adopté.

A propos de l'annexe B ?

Adopté.

Le titre est-il adopté ?

Adopté.

Dois-je rapporter le bill ?

Convenu.

Merci, messieurs.

Le Comité s'ajourne.











