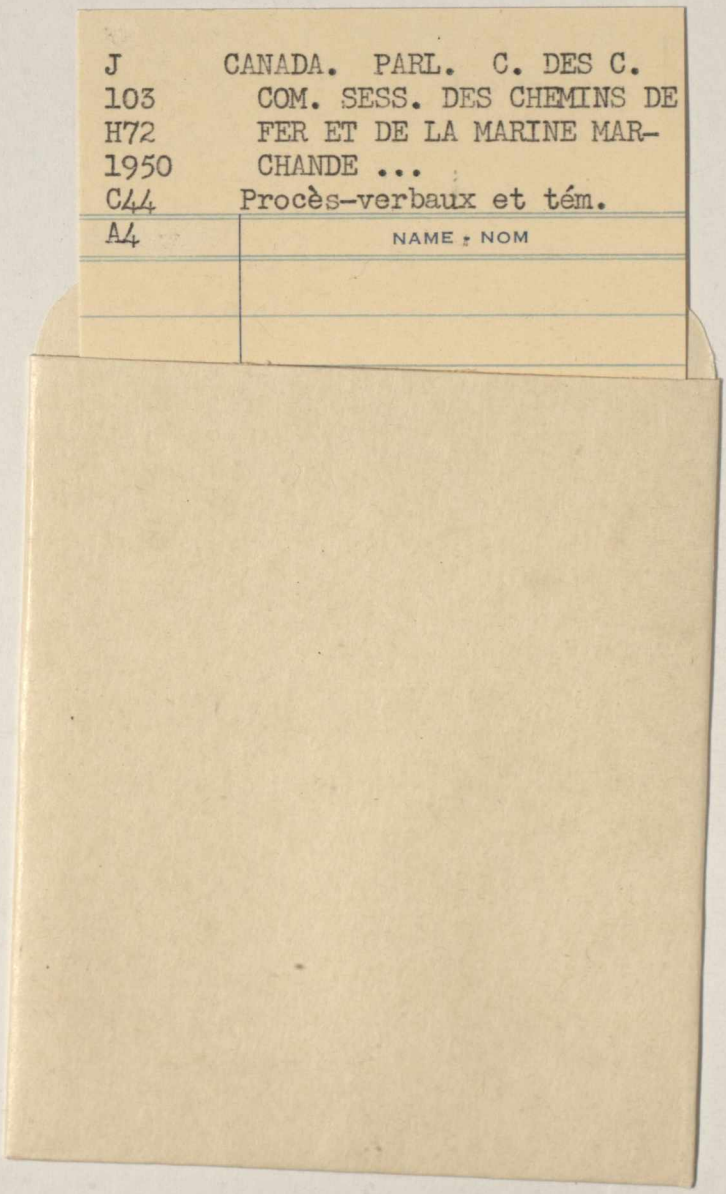

J
103
H72
1950
C44
CANADA. PARL. C. DES C.
COM. SESS. DES CHEMINS DE
FER ET DE LA MARINE MAR-
CHANDE ...
Procès-verbaux et tém.
A4
NAME : NOM

CHAMBRE DES COMMUNES

1950

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 1

SÉANCES DES VENDREDI 24 MARS ET LUNDI 27 MARS 1950

TÉMOINS:

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

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

ORDRES DE RENVOI

MARDI, 23 mars 1950.

Résolu,—Qu'un Comité sessionnel 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 lois qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, aux *Canadian National (West Indies) Steamships* et aux Lignes aériennes Trans-Canada, sous réserve cependant des droits du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics; que ledit Comité soit autorisé à assigner des personnes, à faire produire documents et dossiers, à faire rapport à l'occasion et que, nonobstant les dispositions de l'article 65 du Règlement concernant la restriction du nombre des membres, ledit Comité se compose de MM. Adamson, Beaudry, Bourget, Carter, Cavers, Chevrier, Cleaver, Follwell, Fraser, George, Gillis, Hatfield, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Picard, Pouliot, Thomas et Tustin.

Ordonné,—Que les rapports annuels de 1949 sur les opérations 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, le rapport des vérificateurs au Parlement au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited,* et les budgets de ces deux dernières compagnies portant sur l'année 1950, déposés aujourd'hui, soient déférés audit Comité, en même temps que les postes suivants du budget des dépenses de 1950-1951:

Crédit nº 493—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: chemins de fer Nationaux du Canada.

Crédit nº 494—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: chemins de fer autres que le National-Canadien.

Crédit nº 558—Bac transbordeur et termini de l'Île du Prince-Édouard. Déficit de 1950.

Crédit nº 559—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited.* Déficit au cours de 1950;

Et que la résolution adoptée par la Chambre le 24 février 1950, renvoyant certains crédits au comité des subsides soit annulée dans la mesure où ladite résolution se rapporte aux crédits nºs 493, 494, 558 et 559.

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

VENDREDI, 24 mars 1950.

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

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

Ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à réduire son quorum de treize à huit membres, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 65 (3) du Règlement.

Ordonné,—Que le rapport sur les opérations des Lignes aériennes Trans-Canada pendant l'année civile terminée le 31 décembre 1949 et le rapport des vérificateurs au Parlement, sur les Lignes aériennes Trans-Canada, relatif à l'exercice terminé le 31 décembre 1949, déposés aujourd'hui, soient déférés audit Comité.

Certifié conforme.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI, 24 mars 1950.

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. Qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre;

2. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 700 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement;

3. Que son quorum soit réduit de treize à huit membres et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 65 (3) du Règlement.

Le tout respectueusement soumis.

Le vice-président,
H. B. McCULLOCH.

PROCÈS-VERBAUX

VENDREDI, le 24 mars 1950.

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

Présents: MM. Carter, Follwell, George, Gillis, Hatfield, Helme, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch et Thomas.

Sur la proposition de M. McCulloch, il est

Décidé,—Que M. Cleaver soit élu président du Comité.

Sur la proposition de M. Mutch, il est

Décidé,—Que M. McCulloch soit élu vice-président du Comité.

En l'absence du président, le vice-président, M. McCulloch, prend la présidence.

Sur la proposition de M. Mott, il est

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

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

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

Sur la proposition de M. George, il est

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

Sur la proposition de M. Mutch, le Comité s'ajourne à 11 h. 15 du matin pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

LUNDI, le 27 mars 1950.

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

Présents: MM. Adamson, Carter, Cavers, Chevrier, Cleaver, Follwell, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot et Thomas.

Aussi présents: MM. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président, S. F. Dingle, vice-président, et T. H. Cooper, vice-président et contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada; J.-C. Lessard, sous-ministre des Transports.

M. Gordon, invité à donner lecture du rapport des chemins de fer Nationaux du Canada sur les opérations de l'année terminée le 31 décembre 1949, s'exécute et est interrogé à ce sujet.

MM. Dingle et Cooper sont appelés et interrogés.

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

REPRISE DE LA SÉANCE

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

Présents: MM. Adamson, Bourget, Carter, Cavers, Chevrier, Cleaver, Follwell, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot et Thomas—22.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada.

Il continue à interroger les témoins, MM. Gordon, Dingle et Cooper.

M. Gordon dépose un mémoire qu'il a présenté à la Commission royale du Transport, et qui est imprimé comme appendice "A" aux témoignages de la présente séance.

A 6 heures de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mardi 28 mars, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
le 27 mars 1950.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Vu que notre ordre du jour est plutôt chargé, il conviendrait que nous nous mettions à l'œuvre sans tarder. Je crois que le Comité, avant d'appeler le président du Conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada, aimerait entendre un bref exposé du ministre des Transports.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, je n'ai qu'un ou deux points à exposer au début. Je rappellerai d'abord au Comité que c'est la première fois depuis cinq ans que nous ouvrons nos délibérations sous la présidence d'un nouveau président. En votre nom, je félicite M. Cleaver d'avoir été élu par vous et aussi d'avoir accepté son élection.

Mes remerciements personnels vont à l'ex-président, M. Murray Clark, qui a demandé d'être dispensé cette année de ses fonctions; il estimait qu'ayant occupé cette charge depuis un nombre suffisant d'années, il était grand temps que le Comité élise un autre président. Vous désirez, je le sais, que je le remercie de la parfaite impartialité dont il a fait preuve en guidant les délibérations du Comité.

Des VOIX: Très bien, très bien.

L'hon. M. CHEVRIER: Et je suis certain que le nouveau président, M. Hughes Cleaver, suivra ce bel exemple.

Durant les cinq ans pendant lesquels j'ai dirigé le ministère des Transports, l'ex-président du Conseil d'administration, M. R. C. Vaughan, est venu témoigner devant le Comité. Cette année, nous avons le plaisir d'avoir comme témoin devant nous le nouveau président des chemins de fer Nationaux du Canada, M. Donald Gordon. M. Gordon n'est pas un inconnu. Il a comparu ici à d'autres titres pendant de nombreuses années. Je dirai seulement que je suis persuadé que les excellentes relations nouées depuis cinq ans entre le Comité et les administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada continueront de se manifester au cours des délibérations actuelles, comme au cours de celles à venir.

Je remercierai ensuite les membres du Comité de la promptitude avec laquelle ils se sont organisés et mis à l'œuvre. Il importe, je crois, de nous rendre compte que les administrateurs de la compagnie sont des gens très pris par les nombreuses fonctions qu'ils continuent d'exercer. Ils sont à la disposition du Comité aussi longtemps que ce dernier aura besoin de leurs services, mais je sais que son habitude est d'étudier les rapports et d'autres questions avec toute la célérité possible. C'est pourquoi je tiens à vous remercier de la promptitude que vous avez mise à élire et à organiser le Comité. C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon a la parole.

M. Donald GORDON, C.M.G. (*Président des chemins de fer Nationaux du Canada*): Monsieur le président, avant de donner lecture du rapport annuel

des chemins de fer Nationaux du Canada, je tiens à dire que je suis heureux de comparaître pour la première fois devant le Comité et d'y reconnaître les figures de vieux amis. J'espère que ma nouvelle charge pourra me permettre de rendre aux membres le même genre de bons offices et d'entretenir avec eux les mêmes bons rapports qu'autrefois.

Mes collègues de la direction et moi sommes venus ici munis, je l'espère, de renseignements qui nous permettront de répondre à toute question relative à des sujets pouvant intéresser les membres du Comité. Nous considérons ces derniers, dirai-je, comme les représentants de nos actionnaires, qui sont, bien entendu, les citoyens canadiens. Je répète que nous espérons être en mesure de répondre à toute question qui pourra être soulevée, mais si l'on nous pose des questions auxquelles nous ne pouvons répondre au juste immédiatement, je vous assure que nous pourrons le faire à très bref délai.

Avec votre permission, monsieur le président, je donnerai maintenant lecture du rapport annuel:

MONTRÉAL, le 10 mars 1950.

A l'honorable LIONEL CHEVRIER, C.R., député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Veuillez trouver ci-dessous un rapport de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada durant l'exercice 1949.

Le 31 décembre, M. Robert Charles Vaughan, C.M.G., mettant fin à sa longue et remarquable carrière dans les chemins de fer, a démissionné comme président du Conseil d'administration et directeur général du réseau. Il convient donc que le soussigné, qui a assumé ces fonctions le 1er janvier 1950, en vous envoyant le rapport du Conseil d'administration, fasse ressortir brièvement quelques points saillants de l'exploitation en 1949. Les détails de cette exploitation apparaissent plus loin dans ce rapport.

Le développement économique, différent et très inégal, des territoires desservis par le réseau national est resté intense au cours de l'année, malgré une tendance à se ralentir. Le National-Canadien continue d'être un facteur essentiel de ce développement.

Les recettes brutes du réseau ont atteint un nouveau sommet. Toutefois, l'avantage résultant des augmentations de taux et de prix des billets mises en vigueur au cours de l'année a été plus que contrebalancé par une petite réduction du nombre de voyageurs et du volume de marchandises transportés, ainsi que par d'autres augmentations importantes du coût de la main-d'œuvre et des matériaux. Comme conséquence, les recettes d'exploitation, qui sont de $500,723,386, n'excèdent les frais d'exploitation que de $22,221,726, ce qui, après paiement des impôts, des loyers de matériel et autres dépenses à l'état des revenus, ne laisse que $4,057,907 pour faire face aux $24,302,650 d'intérêts sur les obligations détenues par le public et aux $21,798,283 d'intérêts sur les avances de l'État.

Le 28 décembre 1949, il a été nécessaire à cause de la disette de charbon d'annoncer la réduction, à partir du 9 janvier 1950, du nombre de trains-voyageurs sur les lignes canadiennes du réseau. Cette réduction a existé jusqu'au 9 mars, date à laquelle les services ont été restaurés au complet.

Au cours de l'année, certains syndicats d'employés du réseau ont demandé de nouvelles augmentations de salaires et des changements dans les conditions de travail. Ces demandes sont, soit en voie de pourparlers, soit en voie de conciliation. Satisfaire à ces demandes aurait ajouté des millions de dollars aux frais d'exploitation du réseau.

En 1948, dans le but de contre-balancer en partie le coût grandissant de l'exploitation de ses propriétés, le National-Canadien par l'entremise de la *Railway Association of Canada,* a demandé à la Commission du Transport de l'autoriser à augmenter de 20 p. 100 les taux relevant de cette dernière. L'un des chemins de fer membre de l'Association ayant attaqué en appel la décision arbitrale accordant une augmentation générale intérimaire de seulement 8 p. 100, la demande originale a été entendue de nouveau vers la fin de l'année et de nouveaux arguments et témoignages ont été présentés. La décision éventuelle ne peut avoir aucun effet sur les résultats de l'exploitation en 1949.

La Commission royale du Transport a siégé pendant la plus grande partie de 1949 et poursuit encore l'importante enquête qui lui a été confiée. Le National-Canadien a pris une part active et constante aux travaux de la Commission. Les conclusions et les recommandations de cet organisme seront d'une importance capitale pour le réseau national.

La valeur des immobilisations au cours de 1949 s'est élevée à plus de 47 millions de dollars, dont environ 28 millions de dollars pour nouveau matériel roulant.

Au cours de l'année des obligations ont été rachetées à des taux d'intérêt avantageux.

On a exécuté quelques-uns des travaux d'entretien différés qui s'étaient accumulés durant la guerre et les années qui suivirent immédiatement.

Le 1er avril 1949, le National-Canadien s'est vu confier la direction et l'exploitation des *Newfoundland Railway and Steamship Services* et de certains systèmes de télécommunication. Depuis le 1er janvier 1950, le chemin de fer de Témiscouata est aussi ajouté au Réseau.

Au cours de 1949, ont été commencées, continuées ou complétées un bon nombre de constructions destinées à améliorer le service que le chemin de fer offre aux voyageurs.

Vers la fin de l'année, des plans ont été dressés en vue de la construction d'une aile à l'Hôtel Macdonald, à Edmonton, et de la prise de possession de l'Hôtel Newfoundland, à Saint-Jean.

Le développement du terminus de Montréal s'est continué en 1949. L'édifice de l'Aviation internationale, partie intégrante du plan d'ensemble des constructions, a été presque complété et est maintenant occupé par des organisations internationales d'aviation, des lignes aériennes et d'autres locataires. On a aussi beaucoup avancé dans la construction du terminus de marchandises à la gare Bonaventure, autre projet important qui figure au programme.

En résumé, le rapport de 1949 révèle un progrès continu et parallèle au progrès du Canada dans les domaines national et international. Le réseau est prêt à jouer et est en état de jouer un rôle de plus en plus important dans le développement du pays et l'utilisation de ses ressources naturelles dont l'abondance a été démontrée par la découverte de nouveaux champs pétrolifères et de gîtes de métaux vils et de métaux précieux.

Le 21 janvier 1950, le National-Canadien a subi une grande perte par la mort de M. N. B. Walton, C.B.E., vice-président exécutif du réseau.

Il est à propos de rendre hommage à la loyauté et à la valeur utile de tous les employés du National-Canadien au cours de l'année terminée.

Pour le Conseil d'administration,
Le président et directeur général,
D. GORDON.

ÉTAT DES REVENUS

ENSEMBLE DU RÉSEAU

	1949	1948
Recettes d'exploitation du chemin de fer:		
Marchandises	$394,424,463.00	$393,544,359.00
Voyageurs	43,287,240.00	41,562,141.00
Postes	5,085,327.61	4,761,629.31
Messageries	26,378,979.56	23,410,761.19
Télégraphes commerciaux	9,254,966.94	7,885,346.57
Toutes les autres	22,292,408.89	20,105,712.93
Total des recettes d'exploitation	$500,723,386.00	$491,269,950.00
Frais d'exploitation du chemin de fer:		
Entretien de la voie et des constructions	$ 88,402,550.81	$ 86,012,266.45
Entretien et dépréciation du matériel	106,916,137.23	98,339,520.24
Circulation	9,105,658.06	8,724,581.87
Transport	245,715,517.00	245,351,741.35
Exploitations diverses	5,761,783.41	5,211,242.46
Frais généraux	22,600,013.49	21,100,617.63
Total des frais d'exploitation	$478,501,660.00	$464,739,970.00
Revenu net d'exploitation	$ 22,221,726.00	$ 26,529,980.00
Impôts	11,192,273.13	10,318,631.31
Location de matériel—Débit net	5,197,969.65	5,712,481.95
Location de propriétés exploitées en commun—Débit net	284,665.92	323,237.04
Revenu net d'exploitation du chemin de fer	$ 5,546,817.30	$ 10,175,629.70
Autres revenus:		
Loyers de lignes et de matériel	$ 77,090.20	$ 67,280.34
Loyers divers	1,031,511.45	976,052.87
Revenu de propriétés immobilières	687,838.41	601,501.13
Exploitation des hôtels	1,053,279.49	915,175.07
Dividendes	167,836.00	298,558.40
Intérêts	2,845,631.42	2,914,998.49
Divers	789,973.83	470,583.87
Total des autres revenus	$ 6,653,160.80	$ 6,244,150.17
Prélevé à même le revenu:		
Loyers de lignes et de matériel	$ 699,844.10	$ 720,599.32
Loyers divers	617,751.99	538,872.22
Impôts divers	99,390.39	126,386.98
Résultats des propriétés exploitées séparément—Perte	581,816.94	973,613.68
Service de la dette non consolidée	333,994.64	282,713.40
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée	1,497,122.72	508,564.04
Diverses dépenses débitées au revenu	4,748,369.76	2,277,975.57
Profits et pertes—*Crédit net*	*436,220.25*	*306,054.73*
Total des prélèvements à même le revenu	$ 8,142,070.29	$ 5,122,670.48

Revenu net applicable au service des intérêts ..	$ 4,057,907.81	$ 11,297,109.39
Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public	24,302,650.99	23,202,817.69
Intérêts sur les prêts de l'État	21,798,283.58	21,627,032.82
Déficit	*$ 42,043,026.76*	*$ 33,532,741.12*

Les charges fixes du réseau qui figurent à l'état ci-dessus sont:		
Loyers de voies et de matériel	$ 699,844.10	$ 720,599.32
Intérêts sur la dette non consolidée	333,994.64	282,713.40
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée	1,497,122.72	508,564.04
Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public	24,302,650.99	23,202,817.69
Intérêts sur les prêts de l'État	21,798,283.58	21,627,032.82
	$ 48,631,896.03	$ 46,341,727.27

SOMMAIRE DE L'EXPLOITATION

Voici un sommaire de l'exploitation. L'état des revenus apparaît en regard.

	1949	1948
Recettes d'exploitation	$500,723,386.00	$491,269,950.00
Frais d'exploitation	478,501,660.00	464,739,970.00
Revenu net d'exploitation	$ 22,221,726.00	$ 26,529,980.00
Impôts, location de matériel et autres inventaires.....	18,163,818.19	15,232,870.61
Applicable au paiement des intérêts.....	$ 4,057,907.81	$ 11,297,109.39
Intérêts sur les obligations entre les mains du public...	24,302,650.99	23,202,817.69
Applicable au paiement des intérêts dus à l'État.....	*$ 20,244,743.18*	*$ 11,905,708.30*
Intérêts dus à l'Etat	21,798,283.58	21,627,032.82
Déficit	*$ 42,043,026.76*	*$ 33,532,741.12*

Le déficit plus prononcé en 1949 qu'en 1948 est dû en partie au déséquilibre qui continue d'exister entre les taux de chemins de fer et les frais d'exploitation, en partie à une diminution de 5 p. 100 dans le volume de trafic et en partie à l'absorption dans le réseau, à partir du mois d'avril, des *Newfoundland Railway and Steamship Services*. D'autres charges figurant à l'état des revenus ont augmenté par suite du change étranger et de primes sur obligations rachetées. La somme applicable au paiement d'intérêts a été de ce chef réduite à $4,057,907.81, soit $7,239,202 de moins qu'en 1948. Ceci ajouté à une augmentation de $1,099,833 d'intérêts sur les obligations détenues par le public et $171,251 d'intérêts sur les prêts de l'État a fait que la somme applicable au service des intérêts a été de $8,510,286 inférieure à celle obtenue en 1948.

Recettes d'exploitation

L'absorption des *Newfoundland Railway and Steamship Services* a augmenté les recettes d'exploitation de $7,756,495. Les augmentations de taux de marchandises obtenues en 1948 et 1949 représentent $23,464,100 de recettes de plus en 1949 qu'en 1948. Le trafic-marchandises a diminué de 6·44 p. 100. La diminution s'est fait surtout sentir dans le transport du charbon, du bois à papier, du bois d'œuvre, de la pâte de bois, du papier et des bestiaux. Des augmentations ont été enregistrées dans le transport du grain, du minerai et des concentrés, et des produits du pétrole. Le trafic-voyageurs a diminué de 9·7 p. 100, le volume des messageries a augmenté de 7·6 p. 100 et celui des affaires des télégraphes, de 6·3 p. 100.

Frais d'exploitation

Les frais d'exploitation ont augmenté de $13,761,690, dont $10,340,526 imputables sur le compte des *Newfoundland Railway and Steamship Services*. Les augmentations de salaires et les changements dans les conditions de travail en 1948 et 1949 ont majoré les frais du Réseau par comparaison avec ceux de 1948, de $7,356,000. La hausse des prix du combustible, des traverses, des rails et autres matériaux les ont majorés de $5,399,000. La diminution de trafic a rendu nécessaire l'emploi de moins de matériaux et de main-d'œuvre en 1949 qu'en 1948. On trouvera aux pages 23, 24 et 25 le détail des frais d'exploitation.

L'entretien de la voie et de l'infrastructure a coûté $3,699 par mille exploité. On a pu faire au cours de l'année quelques travaux d'entretien différé et de ce chef 8 millions de dollars ont été imputés sur le compte de la réserve pour entretien différé.

Le chiffre des dépenses pour l'entretien du matériel accuse une augmentation apparente de $8,576,617 sur celui de 1948, mais $3,500,000 de cette somme ont été imputés en 1948 sur le compte des réserves pour entretien différé. Aucun montant n'a été imputé sur le compte des réserves en 1949.

Les frais de transport accusent peu de changements. Les augmentations de salaires et de prix ont été contre-balancées par la diminution du volume du trafic transporté. Le nombre de tonnes-milles brutes par heure-train, l'un des moyens de mesurer le rendement de l'exploitation, est passé de 25,900 à 27,000. Une réduction appréciable a été réalisée dans la consommation du charbon, qui est tombée de 121 livres par mille tonnes-milles brutes à 117 livres dans le service des marchandises. Une réduction équivalente est à noter dans le service des voyageurs où la consommation par mille de wagon-voyageurs a été réduite de 15 à 14 livres de charbon.

Autres prélèvements à même le revenu

Le change étranger a coûté $1,568,499. La prime de 5 p. 100 sur les obligations-or, garanties 40 ans, rachetées le 1er octobre, y compris l'escompte non amorti, a coûté $3,826,000.

Immobilisations

Elles se sont élevées, en 1949, à $47,010,441 (on en trouvera le détail à la page 28), dont $28,332,025 pour nouveau matériel roulant.

Finance

Deux émissions d'obligations ont été lancées au cours de l'année. Le 3 janvier ont été émis 35 millions de dollars d'obligations à 3 p. 100, 17 ans. Ces obligations ont été vendues au coût pour la Compagnie de 3·075 p. 100. Le 15 septembre, ont été émis 70 millions de dollars d'obligations à $2\frac{7}{8}$ p. 100, 20 ans, le coût pour la Compagnie étant de 2·96 p. 100. Le produit a été employé à financer les immobilisations et à racheter, le 1er octobre 1949, $57,728,500 d'obligations à 5 p. 100, échéant le 1er octobre 1969. Cette dernière opération a permis de réaliser une économie de $1,382,548.

État de la propriété

On n'a pas encore réussi à exécuter tous les travaux d'entretien différé, principalement aux rails, ballast et ponts de chevalets en bois, qui se sont accumulés durant la guerre. Les réserves constituées pour cet entretien ont été entamées

par les augmentations de salaires et de prix qui se sont produites depuis. Les dépenses d'entretien en seront affectées dans l'avenir. Des progrès constants ont été réalisés dans l'installation des traverses imprégnées. Comme ces dernières forment 65 p. 100 du total des traverses, le nombre des nouvelles traverses est tombé de 270 à 133 par mille de voie et l'on espère obtenir encore un meilleur rendement.

A la fin de 1949, par rapport à la fin de 1948, il y avait une légère réduction dans le matériel prêt à servir. La comparaison est celle-ci: locomotives de trains de marchandises de 72 p. 100 à 68·7 p. 100; locomotives pour trains de voyageurs de 76·8 p. 100 à 73·7 p. 100; wagons de marchandises de 94·5 p. 100 à 93·5 p. 100. Afin de satisfaire aux exigences du trafic, quelques vieux modèles ont été gardés en service, ce qui a détérioré l'état moyen du matériel. Les achats que l'on se propose de faire en 1950 permettront de mettre au rancart une partie de ce matériel roulant suranné.

Contrôle automatique du trafic

En 1949, a été complétée dans la subdivision de Drummondville, entre West-Junction et Sainte-Rosarie, sur une distance de 116·1 milles, l'installation d'un système de contrôle centralisé du trafic. Il y a maintenant 301·2 milles de lignes sur lesquelles la circulation est réglée de cette manière. Les autres milles se trouvent dans la région Atlantique, entre Pacific-Junction et Windsor-Junction.

Le règlement centralisé du trafic est un système d'exploitation ferroviaire par lequel des signaux électriques donnés par un agent du mouvement d'un point de contrôle central sont substitués à des ordres de marche ou à l'autorité des indicateurs.

Au cours de l'année on a complété jusqu'à concurrence de 95 p. 100 l'installation de disques de fermeture automatique entre Spence's-Bridge et Hope (C.-B.). Entre Red-Pass-Junction et Jackman (C.-B.), 80 p. 100 du travail d'installation de disques a été exécuté.

Autres constructions

On a continué de travailler à la réalisation des importants projets suivants:

A Montréal, au cœur du secteur industriel de la basse ville, se continue d'après les plans la construction des plus grands hangars pour marchandises en lots brisés et des plus modernes entrepôts de marchandises au Canada. Au cours de l'année, le hangar pour les marchandises sortant et une partie de deux des trois quais de transfert couverts ont été construits. On continue de travailler aux autres constructions, qui comprennent un hangar pour marchandises entrant, un édifice de bureaux de quatre étages et des quais de transfert. Il y aura aussi une nouvelle disposition et un agrandissement de la gare de triage. La complétion du projet est prévue pour 1951. De grands élargissements de rues seront entrepris par la ville lorsque la construction du terminus à marchandises sera terminée.

La nouvelle disposition de la gare de Mimico (Ont.) et son amélioration ont été poursuivies et 42 p. 100 des travaux ont déjà été terminés. Cette gare de marchandises a été construite il y a plus de 40 ans et la disposition des voies et des hangars à marchandises a été jugée inadéquate aux exigences du trafic actuel. Les changements projetés porteront la capacité de la gare de 3,133 à 4,176 wagons.

Une annexe à l'atelier de locomotives de Stratford (Ont.) a été construite. Elle était devenue nécessaire pour abriter les "Northern" et autres locomotives de grande taille. Elle permettra de visiter et de réparer plus rapidement les locomotives, réduisant ainsi la durée de leur non-emploi.

La reconstruction des ateliers de réparation des wagons de marchandises et des voitures de voyageurs à la Pointe-Saint-Charles (P.Q.) a été complétée dans la proportion de 65 p. 100.

L'élargissement de la gare de marchandises à Vancouver, rendu nécessaire par l'augmentation du trafic, a été complété dans la proportion de 75 p. 100.

On a commencé de construire un nouveau hangar à marchandises et les voies qui le desservent à Edmonton (Alb.), afin de pouvoir faire face aux exigences d'un trafic fortement accru. A la fin de l'année, 27 p. 100 des travaux étaient terminés.

Terminus de Montréal

A la conférence de l'Aviation Internationale tenue à Chicago en 1944, le Canada a eu l'honneur d'être choisi comme siège central du monde aéronautique. Montréal est devenu le siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale dont 56 nations font partie et de l'Association internationale du Transport aérien qui sert environ 70 lignes aériennes. Pour loger ces organisations et d'autres sociétés, le National-Canadien, à la suite d'un arrangement conclu avec le gouvernement canadien, a construit l'édifice de l'Aviation internationale adjacent à la gare centrale de Montréal. A la fin de l'année, cet édifice était complété dans la proportion de 95 p. 100. Les locataires ont commencé à l'occuper le 15 juillet dernier et presque tout l'espace est maintenant loué. Les principaux locataires sont l'O.A.C.I. avec bureaux pour les représentants de 17 nations, l'A.I.T.A. et les lignes aériennes Trans-Canada. Les bureaux de billets des lignes aériennes, dans le hall, avec entrée rue Dorchester, seront terminés au printemps de 1950. L'édifice comprend un cafeteria pour les employés.

La nouvelle chaufferie, rue Nazareth, qui sert tout le secteur occupé par le terminus, a été achevée et fonctionne actuellement.

Les plans en vue d'autres travaux sont prêts. Ils comprennent une nouvelle disposition et le prolongement du réseau de voies dans le secteur de la gare centrale afin de faciliter la construction d'édifices au-dessus des voies. Des plans sont en train d'être dressés pour la construction dans ce secteur d'un édifice à bureaux et d'un hôtel.

Matériel

Des livraisons substantielles de nouveau matériel commandé en 1947, 1948 et 1949 ont été faites durant l'année. Elles comprenaient:

Matériel pour marchandises

572	wagons fermés de 50 tonnes
1000	wagons de 40 tonnes pour automobiles
1000	wagons à haussettes de 70 tonnes
368	wagons à réfrigération par le haut
50	wagons-plates-formes pour Terre-Neuve
75	wagons-citernes de 8,000 gallons

Matériel pour voyageurs et messageries

8	voitures de 1re pour Terre-Neuve
50	wagons à réfrigération par le haut

Locomotives

37	Diesel-électriques de manœuvre de 1,000 c.-v.
6	locomotives pour Terre-Neuve

MATÉRIEL DE SERVICE
20 wagons-bascule automatique
3 locomotives-grues Diesel
8 charrues à neige en acier

Le matériel qui était commandé à la fin et de l'année et dont on attend la livraison au cours de 1950 comprend:

MATÉRIEL POUR MARCHANDISES
490 wagons-plates-formes de 60 tonnes
2 wagons-plates-formes surbaissés de 135 tonnes

MATÉRIEL POUR VOYAGEURS ET MESSAGERIES
25 wagons climatisés
20 wagons-lits
50 fourgons à bagages

LOCOMOTIVES
3 Diesel-électriques de manœuvre de 1,000 c.-v.
8 Diesel-électriques de lignes de 1,500 c.-v.
18 Diesel-électriques de 600 c.-v.
3 électriques

Les ateliers de la Compagnie ont continué de moderniser le matériel pour voyageurs, d'après le programme arrêté et 37 voitures ont été remodelées durant l'année, savoir:

8 wagons-lits-salons-buffets
23 wagons-lits
2 wagons-salons
4 wagons-restaurants

LOCOMOTIVES DIESEL

L'emploi de locomotives Diesel par le National-Canadien n'est pas nouveau. Le réseau a fait œuvre de pionnier dans l'emploi de ce genre de traction quand, en 1925, il aida à dessiner et à mettre en service la première locomotive Diesel en Amérique du Nord.

Sans compter ses automotrices au pétrole et à l'électricité, la Compagnie a maintenant en service 148 locomotives électriques à moteurs diesel, de neuf modèles différents.

Suivant son programme de modernisation, en 1949, le chemin de fer a mis en service 37 locomotives de manœuvre Diesel-électriques de 1,000 c.-v. portant son parc de locomotives de ce genre à plus de cent unités. Il a été commandé huit locomotives Diesel-électriques de grande ligne de 1,500 c.-v. pour service des marchandises. Leur livraison est attendue au début de 1950. En décembre, l'essai en service-voyageurs a été commencé, entre Montréal et Winnipeg, d'une locomotive Diesel-électrique à trois accumulateurs de 4,500 c.-v.

L'an dernier, plus qu'en 1948, les locomotives Diesel-électriques ont supplanté les locomotives à vapeur. Les locomotives Diesel en service des marchandises ont parcouru 2,010,866 milles soit 4 p. 100 du nombre de milles parcourus en service des marchandises. Les locomotives Diesel de manœuvre ont parcouru 4,192,824 de milles, une augmentation de 19·1 p. 100 sur le chiffre de 1948. Le parcours de toutes les locomotives Diesel en 1949 a été de 6,358,843 milles, soit 6·8 p. 100 du parcours total de toutes les locomotives du Réseau.

LE CHEMIN DE FER DE TERRE-NEUVE

Lorsque Terre-Neuve est devenue province canadienne en avril, le National-Canadien s'est vu confier l'exploitation du *Newfoundland Railway* comprenant 705 milles de voies d'un écartement de 3'6". La ligne principale, longue de

547 milles, traverse l'île de Saint-Jean à Port-aux-Basques, où elle est raccordée par bateaux avec le continent à North-Sydney (N.-É.). Elle dessert des centres tels que Gander, Grand-Falls et Corner-Brook. Des embranchements relient la ligne principale avec Harbour-Grace et Carbonear, avec Placentia et Argentia, avec Lewisporte et avec Bonavista. Une flotte de quatorze vaisseaux assure les services de marchandises et de voyageurs.

Le matériel roulant du district de Terre-Neuve comprend 46 locomotives à vapeur et trois Diesel, 98 voitures à voyageurs, 1,004 wagons à marchandises et 154 wagons de réparation de la voie.

Parmi les propriétés dont l'exploitation a été confiée au National-Canadien se trouve la cale sèche de Saint-Jean qui, en plus de radouber les vaisseaux de la Compagnie, exécute les travaux généraux d'un chantier de radoub.

L'acquisition des lignes de Terre-Neuve a augmenté le personnel du Réseau d'environ 4,200 personnes.

Le chemin de fer de Témiscouata

Le National-Canadien s'est vu confier, à partir du 1er janvier 1950, la direction et l'exploitation du Chemin de fer de Témiscouata qui a été acheté par Sa Majesté en 1949. Le chemin de fer comprend 81·5 milles de voie entre Rivière-du-Loup (P.Q.), et Edmundston (N.-B.), et ces deux points terminus sont raccordés au National-Canadien. Il comprend aussi un embranchement et des emprises, longs de 31·3 milles allant vers l'ouest d'Edmundston à Connors. Le territoire desservi est largement forestier et agricole. Les produits forestiers représentent une proportion importante du chargement total des marchandises transportées.

Longueur des lignes exploitées

Avec le *Newfoundland Railway* et le Chemin de fer de Témiscouata, le Réseau comprend maintenant 33,046·5 milles de voies de classes diverses. C'est le seul chemin de fer desservant les dix provinces du Canada. De plus, les longueurs de ses lignes aux États-Unis sont les suivantes: Maine, 133·37 milles; Connecticut, 80·65; Massachusetts, 67·63; New-Hampshire, 124·36; Vermont, 433·75; New-York, 44·03; Michigan, 1,846·41; Indiana, 191·69; Illinois, 111·70; Wisconsin 8·36; Minnesota, 276·79, soit un total de 3,318·74 milles de voies dans 11 États.

Tarifs de marchansises

Ainsi que le faisait remarquer le rapport annuel de 1948, l'augmentation générale des taux de marchandises de 21 p. 100 (sujette à certaines exceptions) accordée par la Commission du Transport et en vigueur le 8 avril 1948 n'a pas réglé cette question d'importance vitale. Les chemins de fer canadiens continuent d'avoir un besoin urgent de nouvelles augmentations et cette question de taux a été étudiée par la Commission pendant toute l'année dernière, mais le seul allégement accordé a été une augmentation générale intérimaire de 8 p. 100 qui est loin de satisfaire aux besoins du National-Canadien.

Au début de 1949, il y avait en marche une enquête générale sur les taux de marchandises, la demande des chemins de fer pour une nouvelle augmentation de 20 p. 100 et une nouvelle étude de l'augmentation accordée de 21 p. 100 que le Gouverneur en conseil avait ordonné à la Commission du Transport d'entreprendre concurremment avec son étude de la demande des chemins de fer d'une

augmentation de 20 p. 100. La province de la Colombie-Britannique avait aussi demandé qu'on enlève des tarifs ferroviaires le "tarif différencié en montagne".

L'audition de la demande de 20 p. 100 d'augmentation ainsi que la nouvelle étude de l'augmentation de 21 p. 100 ont eu lieu à Ottawa au début de l'année, après quoi la Commission a pris le temps de délibérer. Le 22 septembre, la Commission a rendu un jugement majoritaire accordant une augmentation intérimaire de taux de marchandises de 8 p. 100 prenant effet le 27 juillet 1948, daté de la demande, et une augmentation de 8 cents la tonne pour le charbon et le coke; mais elle différait son jugement final sur la demande jusqu'à complétion de l'enquête et des études faites par elle-même et la Commission royale du Transport et jusqu'à ce que certaines questions mentionnées dans son jugement aient été tranchées.

Avec la permission de la Commission, la décision de celle-là de différer son jugement final sur la demande des chemins de fer a été attaquée devant la Cour suprême du Canada par l'un des chemins de fer requérants. Cet appel a été maintenu et la Cour a opiné qu'en agissant comme elle l'avait fait la Commission avait failli à un devoir que lui imposait la loi. La Commission entreprit alors de revenir sur sa décision et tint de nouvelles séances à Ottawa au début de février 1950. Son jugement final ne peut avoir aucun effet sur les résultats de l'exploitation du réseau en 1949.

Le 23 avril, à la suite de la demande de la province de Colombie-Britannique, la Commission ordonna aux chemins de fer de déposer des tarifs en vigueur le ou avant le 1er juillet 1949, renfermant des taux qui tiendraient compte de la disparition complète du "tarif différencié en montagne".

Aux États-Unis une autre augmentation de 10 p. 100 des taux de marchandises a été accordée par l'*Interstate Commerce Commission* à partir du 1er septembre. Elle remplace une augmentation intérimaire de 6 p. 100 en vigueur le 11 janvier. Les taux de marchandises aux États-Unis sont maintenant de 57·3 p. 100 plus élevés que ceux en vigueur en 1946.

La Commission royale du Transport

Pendant toute l'année le chemin de fer a apporté son aide à l'enquête menée par la Commission royale du Transport. Les vues et les recommandations du chemin de fer sont contenues dans un long mémoire qui a été déposé et sera complété par des témoignages oraux devant la Commission.

Le mémoire s'emploie surtout à amener la Commission royale à reviser la comptabilité du capital des chemins de fer Nationaux du Canada et à faire rapport sur l'opportunité d'établir et de maintenir ses charges fixes sur un pied analogue à celui des autres grands chemins de fer en Amérique du Nord.

Le mémoire officiel fait valoir que, par comparaison avec d'autres chemins de fer, une proportion exagérée du capital du National-Canadien est représentée par des obligations productives d'intérêts. Le rapport financier annuel donne ainsi une fausse idée de l'excellence réelle de la direction du réseau. Il est évident qu'étant donné le caractère des revenus de ce réseau une forte proportion de son capital devrait consister en valeurs non productives. Une demande à cet effet a été faite à la Commission royale.

Le National-Canadien a aussi préconisé l'adoption d'une méthode uniforme de comptabilité par les chemins de fer canadiens, prescrite d'après des classifications édictées par la Commission du Transport en vertu d'une autorité statutaire.

Le mémoire soutient aussi qu'il est désirable de modifier la loi sur les tarifs forfaitaires passée en 1938. Le but de cette loi était d'adoucir jusqu'à un certain point la sévérité de la loi qui oblige les chemins de fer à accorder les mêmes taux à tous, ceci pour leur permettre de faire face à la concurrence des bateaux et des véhicules automobiles. La loi s'est révélée bonne en son principe, mais l'expérience enseigne qu'elle renferme un certain nombre de clauses qui réduisent sérieusement son efficacité et empêchent le public et les chemins de fer de bénéficier pleinement de cette méthode d'établir les taux, et cela sans avantage compensatoire. Les amendements proposés par le National-Canadien feraient disparaître ces restrictions, sans toucher aux principes de base de la loi de 1938.

Le National-Canadien approuve le mémoire de la *Railway Association of Canada* couvrant en détail les aspects législatifs et réglementaires de la concurrence du transport routier.

Pourparlers au sujet des salaires

Après l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération canadienne et après que le National-Canadien eut été chargé de la direction et de l'exploitation du *Newfoundland Railway*, des accords ont été conclus avec les syndicats représentant les employés de Terre-Neuve par lesquels leurs salaires et leurs conditions de travail ont été mis sur le même pied que ceux et celles des employés du réseau occupant des emplois équivalents dans les provinces Maritimes. Les augmentations de salaires obtenues de ce fait ont été rendues rétroactives au premier avril 1949.

Le 16 juin, le chemin de fer fut avisé de deux demandes officielles de la part des syndicats qui représentent la plupart des employés autres que ceux affectés à l'exploitation sur les lignes canadiennes. Un groupe de syndicats demanda une augmentation générale de salaires de 7 cents l'heure et la semaine de 5 jours et de 40 heures, sans réduction des salaires payés actuellement pour une semaine de 48 heures. L'autre groupe demanda une augmentation générale de 10 cents l'heure, la semaine de 5 jours et de 40 heures et la retenue des cotisations syndicales. Les pourparlers engagés n'aboutirent pas à la conclusion d'une convention et, aux termes de la Loi des relations industrielles et des enquêtes en matière de différends industriels, 1948, deux Commissions de conciliation ont été instituées. Elles ont siégé à Montréal au début de janvier 1950 et des mémoires ont été présentés par le chemin de fer et les représentants des employés. Après réception de ces mémoires, elles ont ajourné leurs séances jusqu'à la fin de février pour permettre aux deux parties de préparer leur réfutation respective.

Comme suite d'une recommandation faite par l'*United States Presidential Emergency Board*, le National-Canadien a dû accorder à ses employés sur ses lignes aux États-Unis, autres que ceux affectés à l'exploitation, une augmentation générale de salaires de 7 cents l'heure, rétroactive au premier octobre 1948, et la semaine de 5 jours et 40 heures, sans réduction de salaires, à partir du premier septembre 1949. D'autres demandes considérables en faveur des employés aux États-Unis ont été reçues et font actuellement l'objet de pourparlers et de mesures de médiation.

Hôtels

En 1949, les 8 grands hôtels du National-Canadien ouverts toute l'année ont hébergé 612,608 personnes contre 634,197 en 1948; le nombre de repas servis a été de 2,175,446 contre 2,288,274 l'an dernier et les recettes brutes ont été de $7,629,960 contre $7,488,789 l'année précédente.

Dans ces chiffres ne figurent pas ceux de l'hôtel Vancouver qui est exploité en commun avec le Canadien-Pacifique, ni l'hôtel Newfoundland, à Saint-Jean, dont l'exploitation a été confiée au National-Canadien tard dans l'année.

A la suite d'une entente avec la ville d'Edmonton un contrat a été accordé pour la charpente d'acier d'une annexe de 16 étages à l'hôtel Macdonald. Elle renfermera 300 chambres et fera plus que doubler la capacité de l'édifice actuel construit il y a trente-cinq ans. Le développement des ressources naturelles de l'Alberta et en particulier de ses champs pétrolifères près d'Edmonton, de même que l'importance stratégique grandissante de la région au nord de la ville, font qu'Edmonton est l'une des villes canadiennes qui grandissent le plus rapidement.

Les trois hôtels d'été: Jasper-Park Lodge, Minaki Lodge et Pictou Lodge, ont connu une autre saison excellente, ayant reçu à peu près le même nombre d'hôtes que l'année précédente, soit 61,059 au lieu de 61,236. Nombre de ces hôtes venaient des États-Unis. Les recettes brutes ont augmenté de $908,117 à $1,048,103.

Télégraphes

Quant au nombre de dépêches, de télétypes privés et de réseaux radiophoniques, les affaires du service des télégraphes se sont élevées à un chiffre sans précédent dans son histoire.

Une augmentation des taux de dépêches télégraphiques, en moyenne d'environ 15 p. 100, a été accordée par la Commission de transport à partir du 4 juillet.

Le 1er avril, le National-Canadien s'est vu confier l'exploitation des services de Postes et Télégraphes de Terre-Neuve.

Nouveaux champs pétrolifères

La découverte d'une nouvelle nappe de pétrole formant presque un cercle autour d'Edmonton, de Joseph-Lake, à 20 milles au sud-est jusqu'à Barrhead, à 50 milles au nord-ouest, indique que cette partie de l'Alberta renferme l'une des importantes réserves de pétrole au monde. Cette région est desservie en grande partie par le National-Canadien. Ce dernier est le seul chemin de fer desservant le champ de Redwater qui, ayant une réserve estimative de 500 millions de barils, est le plus gros champ de pétrole encore découvert au Canada. En 1949, afin de desservir ces champs pétrolifères, la Compagnie a construit 40,000 pieds de voies de quais de dépassement et industrielles, et a transporté une grosse quantité de matériel de forage et autre.

Le chemin de fer a conservé ses titres aux droits miniers sur plus de 3 millions d'acres de terre en Saskatchewan et a récemment fait les arrangements voulus pour louer ses droits d'exportation et de mise en valeur contre loyer et redevance tréfoncière.

Aide au développement

Le service du développement du Bureau des recherches et du développement s'occupe surtout d'étudier les ressources naturelles, de travailler à leur développement, d'amener des industries à s'établir en bordure de nos lignes, d'enquêter sur les grandes et petites villes industrielles que nous desservons, d'analyser les marchés, d'étudier le coût des transports et de fournir les services d'ingénieurs industriels.

Au cours de l'année, le Bureau a été invité par le gouvernement de Terre-Neuve à étudier les ressources naturelles et le potentiel industriel de cette province.

En fournissant son aide, il travaille de concert et en harmonie avec les bureaux industriels municipaux, provinciaux et fédéraux.

Colonisation et agriculture

Quelque 94,000 immigrants sont arrivés au Canada en 1949. Le service de la colonisation et de l'agriculture du chemin de fer a continué d'appliquer sa ligne de conduite qui consiste à établir les immigrants sur des terres vacantes desservies par le réseau et à encourager l'immigration vers notre pays. Des services spécialisés ont été fournis à ces nouveaux citoyens, du port de débarquement au point de destination. Le manque de places sur les vaisseaux et le change en dollars continuent à créer de grosses difficultés.

Dans le domaine agricole, le service a travaillé en étroite coopération avec les ministères intéressés de l'État et toutes les branches de l'industrie agricole.

Laboratoire de recherches

Le laboratoire de recherches du chemin de fer est unique en son genre au Canada et le champ de ses recherches et de ses tests est considérable. Sa principale fonction est de mettre à l'épreuve les matériaux employés par le chemin de fer et de s'assurer qu'ils répondent à nos devis et nos standards. De plus, il étudie les moyens d'améliorer la qualité des matériaux, leur utilisation et le processus de leur fabrication, de même que les méthodes de surveillance et de contrôle.

Relations patronales-ouvrières

Le réseau continue à prendre un vif intérêt aux relations avec son personnel de plus de 111,000 employés, chiffre qui fait de lui le plus gros employeur canadien. Ses ex-employés pensionnés sont au nombre de 15,671. Il a versé en 1949 la somme de 311 millions de dollars en salaires et traitements.

Viennent ensuite le bilan et divers tableaux donnant des renseignements plus circonstanciés, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Gordon. Je suppose que les membres du Comité aimeraient avoir maintenant la permission de poser des questions à M. Gordon sur le rapport dont il vient de donner lecture.

M. FOLLWELL: Afin de nous rafraîchir la mémoire, pourrait-on nous donner lecture des règles relatives aux fonctions des membres du présent Comité?

Le PRÉSIDENT: Si le secrétaire veut bien donner lecture des ordres de renvoi, nous serons au fait.

Le SECRÉTAIRE:

"*Ordonné*,—Que les rapports annuels de 1949 sur les opérations 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, le rapport des vérificateurs au Parlement au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* et les budgets de ces deux dernières compagnies portant sur l'année 1950, déposés aujourd'hui, soient déférés audit Comité, en même temps que les postes suivants du budget des dépenses de 1950-1951:

Crédit n° 493—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: chemins de fer Nationaux du Canada.

Crédit n° 494—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: chemins de fer autres que le National-Canadien.

Crédit n° 558—Bac transbordeur et termini de l'Île du Prince-Édouard. Déficit de 1950.

Crédit n° 559—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited.* Déficit de 1950;

Et, que la résolution adoptée par la Chambre le 24 février 1950, renvoyant certains crédits au comité des subsides soit annulée dans la mesure où ladite résolution se rapporte aux crédits n°s 493, 494, 558 et 559."

Je crois que c'est tout sur ce point.

Le PRÉSIDENT: C'est là le texte des ordres de renvoi. Je m'excuse.

Le SECRÉTAIRE: Voici la suite des ordres de renvoi:

"*Ordonné*,—Que le rapport sur les opérations des Lignes aériennes Trans-Canada pendant l'année civile terminée le 31 décembre 1949 et le rapport des vérificateurs au Parlement, sur les Lignes aériennes Trans-Canada, relatif à l'exercice terminé le 31 décembre 1949, déposés aujourd'hui (savoir vendredi 24 mars 1950), soient déférés audit Comité."

M. GILLIS: Monsieur le président, le rapport annuel du National-Canadien accuse un revenu net d'exploitation d'environ 4 millions de dollars, tout en accusant un déficit de quelque 42 millions de dollars. M. Gordon pourrait-il nous expliquer le pourquoi de cet état de choses et nous dire quelles mesures pourraient être prises en vue de le corriger?

M. GORDON: L'état des revenus de l'ensemble du réseau, à la page 6 du rapport, vous fournira l'explication désirée.

La somme de $4,057,907 indiquée à l'état représente le revenu net d'exploitation après déduction des frais d'exploitation et autres, revenu qui est déficitaire de la somme requise pour payer l'intérêt sur les obligations de la dette consolidée aux mains du public. En sus de cette somme, qui s'élève à $24,302,650.99, il faut compter la somme de $21,798,283.58, qui représente les intérêts dus à l'État sur des prêts consentis par ce dernier au chemin de fer durant une certaine période de temps. Comme ces deux sommes forment un total approximatif de 46 millions de dollars il nous manque quelque 42 millions de dollars pour faire honneur à ces obligations.

M. GILLIS: Serait-il raisonnable de demander au gouvernement de renoncer aux intérêts dus sur ces prêts?

M. GORDON: J'ai présenté un rapport là-dessus à la Commission royale du Transport, qui est en train d'étudier la question. Vous aurez peut-être pris note de plusieurs propositions que j'ai présentées et qu'il serait raisonnable, à mon avis, de mettre à exécution en vue de reviser la capitalisation du réseau, de façon que la moyenne de ses recettes gagnées au cours des années puisse lui fournir une occasion équitable de s'acquitter de toutes ses obligations.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je avoir la permission de fournir une explication en réponse à la question: "Est-il équitable de demander au gouvernement de remédier à cette situation sur les deux points en questions?"

Le gouvernement y a déjà remédié dans une certaine mesure, en 1937 ou 1938, conformément à la Loi de la revision du capital. Une grosse réduction de l'intérêt dû sur les prêts du gouvernement a abaissé fortement le total du compte capital.

Quant à savoir si le gouvernement devrait réduire l'intérêt dû sur les obligations aux mains du public, c'est là une autre affaire, à mon avis, et je crois que le

gouvernement n'y peut rien. Il se peut que la Commission royale, en face d'avis présentés, formule certaines recommandations, mais j'estime que nous devrions y regarder à deux fois avant de demander au gouvernement d'y donner suite, en ce qui concerne ces emprunts. Quant aux prêts dus au gouvernement et productifs d'intérêt, je crois que, dans les circonstances actuelles, il serait raisonnable de demander au gouvernement de renoncer à l'intérêt en question.

M. GORDON: La capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada ainsi que les vues de ces derniers sur cette question ont été déférées par le gouvernement à la Commission royale du Transport, qui est en train d'étudier l'une et les autres. Je ne sais pas au juste s'il est dans les règles et convenable de discuter un sujet que la Commission est en train d'étudier, mais j'ai exposé d'une manière circonstanciée mes vues à la Commission et je serais heureux de faire parvenir un exemplaire de mon mémoire à tout membre du Comité qui aimerait en avoir un.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous interrompre? Je crois, monsieur Gordon, que la plupart des membres aimeraient avoir l'occasion d'examiner un exemplaire authentique de votre mémoire. Donc, si le Comité y consent, je demanderai à la Commission d'en adresser un aux sténographes du Comité et nous le ferons publier à titre d'appendice aux Témoignages d'aujourd'hui.

M. FULTON: Pouvons-nous demander à M. Gordon s'il peut mettre à notre disposition des exemplaires dès maintenant, car si les recommandations sont imprimées, nous ne pourrons en prendre connaissance avant deux ou trois jours.

M. GORDON: Oui, nous pouvons accéder à la demande.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il nous convienne, en tant que Comité, d'entreprendre la moindre discussion sur la déclaration de M. Gordon pendant que la question est encore en instance devant la Commission.

M. MUTCH: Je désirerais être de votre avis, monsieur le président; mais si j'étais intéressé de l'extérieur, à la chose, je ne le serais pas.

L'hon. M. CHEVRIER: L'Orateur a décrété, d'abord, qu'il ne pouvait y avoir de débat à la Chambre sur certains sujets qui sont actuellement à l'étude à la Commission des transports. Et il a aussi rendu une décision du même genre à propos des questions qui subissent maintenant l'examen de la Commission royale des transports, ce qui indiquerait qu'alors que certaines choses peuvent être débattues, sûrement d'autres ne peuvent l'être.

Je ne propose pas au Comité de ne pas discuter les sujets à l'étude à la Commission royale; mais en d'autres termes, lorsqu'un sujet a été déféré à un organisme comme la Commission royale des transports je me demande s'il est convenable de débattre ces questions ici. C'est toutefois là une décision qui regarde le Comité.

M. MUTCH: Le ministre ayant dit ce qu'il a dit, puis-je ajouter quelle est ma raison pour acquiescer? C'est l'habitude au Comité, après lecture du rapport du président du chemin de fer, de se mettre à l'examiner méthodiquement, page par page.

Avec l'approbation du Comité je propose donc que nous commencions l'étude de la page 6, parcourions le rapport en entier et étudiions chacune des questions, car si nous nous mettons à approfondir, nous n'aurons pas fini avant deux semaines.

M. KNIGHT: Puis-je soulever une objection: n'est-ce pas l'usage, sur réception d'un rapport de ce genre, de permettre à certains membres du Comité de présenter des observations générales avant de l'étudier à fond?

M. MUTCH: Je n'ai pas voulu m'opposer à cette pratique, mais à propos d'examen suivi, comme nous avons sous les yeux tous les travaux de la compagnie, il m'a paru que pendant que le rapport du président était frais à nos esprits, nous devrions saisir l'occasion de ramener nos questions à la période actuelle, que c'était là un procédé plus ordonné. Nous en serions exactement au même point. Je propose la chose en me fondant sur ma propre expérience. Je ne faisais pas d'abord la proposition, monsieur le président, mais j'ai pensé, comme nous avons devant nous tout le bilan d'activité et que le rapport du président est frais à nos mémoires, nous devrions saisir l'occasion de ramener les questions aux articles qui se présentent à tour de rôle. C'est une méthode plus suivie. Nous en serons absolument au même point. Ce n'est qu'une proposition, mais je m'en remets au Comité.

Le PRÉSIDENT: Avant de commencer, réglons, je vous prie, ces points-là. Je désire me renseigner sur cette communication qu'il est question de distribuer aux membres du Comité. Je suppose que c'est une recommandation de M. Gordon à propos de la méthode de reviser ou remanier la capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est une déclaration qui a été soumise à la Commission royale par le président des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. GILLIS: Que nous servirait actuellement de délibérer sur ce rapport annuel puisque tout ce qui est maintenant à l'étude à la Commission royale et tout ou presque tout ce qui a été présenté par M. Gordon est contenu en ce rapport?

M. GORDON: Non, je ne pense pas que ce soit le cas. La déclaration présentée à la Commission royale traite de certaines propositions spécifiques au sujet de la capitalisation et d'autres questions dont ladite Commission a été saisie. Je puis dire que le National-Canadien lui a présenté un mémoire préliminaire plutôt touffu: ce n'est pas celui dont je parle. Celui auquel je fais allusion est une déclaration personnelle se limitant à l'étude de quelques sujets principaux. Le rapport annuel que nous avons sous les yeux envisage le fonctionnement des chemins de fer comme tel, son travail de tous les jours: c'est tout à fait différent.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je mentionner à M. Gillis que d'après l'ordre de renvoi, le Comité a été chargé d'étudier les rapports annuels et non le mémoire présenté à la Commission royale?

M. GILLIS: Si ce dernier n'était pas à l'étude à la Commission royale, ce serait relativement simple d'en poursuivre l'examen. Je m'en remets cependant au Comité.

M. GEORGE: Serait-il régulier de consigner au compte rendu les recettes et dépenses d'exploitation du réseau par régions?

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous régler ce point-ci: est-ce le désir du Comité de faire imprimer comme appendice au compte rendu de la séance un exemplaire de la déclaration soumise par M. Gordon à la Commission royale et mentionnée en son rapport comme portant sur la capitalisation des Chemins de fer Nationaux du Canada? Est-on en faveur de la proposition?

Adopté.

(La déclaration se trouve à l'appendice A.)

Voyons maintenant les problèmes soulevés par M. Mutch et d'autres membres du Comité sur la manière dont nous devrions poursuivre le travail. Pendant que M. Gordon lisait le rapport, je me demandais précisément quelle serait la

meilleure méthode à suivre pour notre besogne, et je pense que ce devrait être sous forme d'interrogatoire. Je ne crois pas qu'il convienne actuellement de forcer le président des chemins de fer Nationaux du Canada et son nombreux personnel ici présents à écouter les allocutions ou commentaires que les membres du Comité désirent faire. Notre tâche, semble-t-il, devrait se restreindre pour le moment à des questions et réponses.

Vaut-il mieux limiter questions et réponses à un examen page par page des sujets du rapport ou de tout le rapport, franchement je n'en sais pas assez sur le problème pour proposer de méthode à suivre: commençons donc et nous verrons comment cela marche. Qui veut ouvrir le débat?

M. CARTER: Je désire être renseigné sur un point. Des questions traitées dans le présent rapport sont à l'étude à la Commission des Transports et à d'autres organismes. Ai-je raison d'en conclure que nous ne pouvons les discuter?

Le PRÉSIDENT: Je ne désire pas poser de règle à l'avance. Pour ma part, j'aime toujours que le travail du Comité se poursuive agréablement et tant que vous resterez dans de justes bornes, je n'interdirai pas les questions.

M. KNIGHT: Vous avez laissé entendre que ce pourrait être une perte de temps pour le président d'écouter les expressions d'opinion. En ma qualité de simple député, de membre du Comité, je ne prétends pas que nous ayons, surtout en matière financière, rien de bien important à alléguer, mais je crois qu'à titre de simples citoyens nous avons des points de vue dont le président du réseau devrait prendre connaissance, et votre réponse laisse entendre que si nous pouvons éviter maintenant une perte de temps pour le président, nous aurons peut-être l'occasion de nous reprendre plus tard.

L'hon. M. CHEVRIER: Je pense qu'elle se présentera lorsque nous aurons atteint le poblème qui vous intéresse dans le rapport. S'il n'en est pas question en particulier, il y aura après l'étude du rapport occasion de soulever des questions d'intérêt général.

Le PRÉSIDENT: Pour que le travail se poursuive dans de justes bornes je crois que lorsqu'un membre a la parole et pose des questions il doit avoir seul le droit de parler, à moins évidemment qu'il accepte d'être interrompu.

M. GEORGE: Je veux simplement savoir s'il est possible de faire consigner au compte rendu le détail, par région, des deux principaux postes, recettes et dépenses, à la page 6.

M. GORDON: Si vous prenez la page 23, vous verrez le tableau général des recettes et dépenses d'exploitation, que nous y avons étalées. Le détail par région serait dans l'ordre des possibilités techniques mais ne renseignerait guère. Il nécessiterait bien de la besogne, car la circulation enjambe les régions, et il est malaisé de fixer exactement les recettes et dépenses appartenant à n'importe quelle région particulière. Nous avons fait la division par régions plutôt par commodité qu'en vue de l'analyse statistique.

M. GEORGE: Donc en d'autres termes, la région de l'Atlantique n'indique ni profit ni perte, suivant le rapport.

M. GORDON: D'après nos livres c'est le cas. Je crois que vous aimeriez que cela se fasse, mais vous allez vous jeter en toutes sortes de problèmes compliqués relativement à la région de départ et à celle d'arrivée, et je puis dire de nouveau que notre système de divisions régionales se fonde sur la circulation plutôt que sur les recettes et les dépenses d'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous laisser la question ainsi: M. Gordon y réfléchira, et s'il est d'avis qu'une déclaration utile au Comité peut se préparer sans trop de dépenses, il la fera préparer.

M. GORDON: D'accord, mais cette déclaration ne peut s'élaborer rapidement, elle prendra bien du temps.

Le PRÉSIDENT: Si vous trouvez qu'elle serait inutile, le Comité est tout à fait d'avis, je pense, d'abandonner l'affaire à votre discrétion.

M. GORDON: Je désire, durant la suspension des séances, parler à M. Cooper à ce sujet.

M. GEORGE: Je n'ai pas l'intention d'imposer au réseau de travail oiseux, mais je me demandais si le tableau détaillé existait.

M. MOTT: Ce rapport-ci est un exposé des opérations de la compagnie. Nous n'y voyons pas de nouvelles propositions relatives à l'avenir. Prenez par exemple ma ville de New-Westminster, nous occupons-nous de son avenir, y fait-on des projets d'avenir? Par exemple, vous payez loyer sur une ligne, reliant New-Westminster à Vancouver et qui n'a pas de véritables terminus, et il y a là un terrain disponible, et autres choses du genre. Existe-t-il au sein de la compagnie quelque organisme, institué pour assurer le progrès futur de cet endroit particulier?

M. GORDON: Quant à votre premier point, je dirai que le rapport comprend en particulier une revue des travaux de 1949, mais qu'ils ne doivent servir d'indication pour l'avenir quant à votre question générale, nous avons un département très bien organisé de recherches et améliorations dont le rôle est de se tenir sans cesse au courant des événements en tout territoire ou région particulière du Canada; et spécialement en votre district il y a un certain nombre de sujets à l'étude mais qui n'ont pas encore atteint l'étape qui m'autorise à présenter une déclaration précise à leur égard. Tout ce que je puis dire, c'est que nous sommes conscients de la nécessité de suivre la marche du progrès, surtout dans le territoire que nous desservons directement et, de façon générale, nous veillons à ce que notre département de recherches et d'améliorations soit muni de l'outillage et du personnel nécessaires.

M. MOTT: Le motif de ma demande, c'est que j'ai communiqué avec le département là-bas et qu'il n'y a guère de chance d'en recevoir de réponse satisfaisante.

M. GORDON: Si vous avez, monsieur Mott, une question précise que vous désirez faire étudier relativement à votre district, je serai heureux de m'en occuper personnellement lorsque vous m'en aurez fait part.

M. HATFIELD: Monsieur le président, les autorités du réseau sont-elles maintenant prêtes à recevoir des propositions de la part du Comité?

M. GORDON: Je ne puis parler qu'en mon nom, mais j'accepte toutes les sortes de propositions.

M. HATFIELD: A la page 18 du rapport, on dit que la compagnie a conservé des titres à des droits miniers sur trois millions d'acres de terres en Saskatchewan. Quelles sont ces terres?

M. GORDON: C'étaient des terres qui furent d'abord données à certaines lignes du *Canadian Northern* à l'époque de la construction du chemin de fer, et elles ont été par conséquent liquidées depuis au cours d'une longue période. L'affaire est antérieure à l'établissement du réseau. Il y a toutefois depuis 1923 vente régulière mais, étant donné le caractère technique des transactions relatives à ces

terres arables, le réseau s'est réservé les droits miniers. En d'autres termes nous détenons encore ces droits miniers, et avons conclu, comme le dit le rapport, un accord avec une société pour mener les travaux d'exploration, sous le régime d'un bail, à condition que nous recevions une part de redevance si l'on découvre de l'huile.

M. FULTON: Pouvez-vous nous donner quelques détails sur l'accord, monsieur Gordon?

M. GORDON: Je désire répondre à cette question d'abord en faisant observer ceci au Comité: je doute qu'il soit dans l'intérêt de la compagnie de donner des détails sur ce qui, après tout, est un contrat privé.

M. FULTON: Je voulais seulement connaître le loyer annuel que touche la compagnie. Si les négociations sont encore en cours, je comprends qu'il ne puisse être dévoilé, mais si le contrat est conclu, il n'y a pas de raison de taire ces renseignements. Je ne veux pas nuire aux négociations ou causer d'embarras financiers à la compagnie, mais si la chose est réglée, ne pouvons-nous avoir l'information?

M. GORDON: Je puis peut-être vous dire ceci, monsieur Fulton: le contrat est sur une base plus ou moins reconnue comme modèle, mais il comprend une variété de points qui, dans des conditions données, représentent, je crois, le champ d'affaires privé de la compagnie en question. Je ne sais moi-même s'il convient ou non de dévoiler les termes de contrats de ce genre; mais je suis à l'entière disposition du Comité et j'apprécierais l'avis du Ministre à ce sujet.

L'hon. M. CHEVRIER: Voici ce que j'allais dire, monsieur le président. Dans le passé nous avons suivi l'usage de ne pas donner d'information que les autorités des chemins de fer Nationaux du Canada jugeaient utilisable par leurs concurrents; c'est une règle qui a été suivie, et à la Chambre en réponse aux questions, et au Comité. Si le Comité est cependant d'avis que le renseignement doit être donné, il est le maître de sa ligne de conduite. Mais par le passé, lorsqu'un dirigeant des chemins de fer Nationaux du Canada soulignait qu'il n'était pas dans l'intérêt de la compagnie de fournir certains renseignements et qu'il y avait un doute à ce sujet, le Comité a d'habitude jugé qu'il ne fallait pas les divulguer. Je me rappelle le cas d'informations spéciales sur les traitements des dirigeants des chemins de fer Nationaux du Canada. Le National-Canadien jugea qu'il ne fallait pas les dévoiler en public.

M. FULTON: Monsieur le président, je suis sûrement de l'avis du Ministre en ce qu'on ne doit pas donner d'informations utilisables par les concurrents de la compagnie, mais s'agit-il ici d'un sujet dont la divulgation le serait?

L'hon. M. CHEVRIER: Il me semble que ce n'est pas à moi d'être juge en la matière.

M. FULTON: Non.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne devrais pas chercher à l'être.

M. FULTON: Mais d'autre part, j'aurais cru que la mise en valeur du pays constituerait pour la compagnie une source future de revenus et, certes, ces détails devront figurer dans le rapport quand ils seront réalisés. Nous ne pourrons sûrement passer sous silence des postes de ce genre. J'espère qu'à l'avenir on ne nous empêchera pas d'obtenir des renseignements sur la provenance des revenus. Nous devrons, dans les prochaines années, être en position de connaître et de recevoir toutes ces informations. Je n'accepte pas l'idée que c'est là une chose sans avantage notoire pour le pays; mais si la question est actuellement

étudiée avec des compagnies intéressées, je n'insiste pas. Toutefois, j'estime que, le temps venu, les recettes résultant de ces accords devront figurer au compte des revenus, et que nous aurons plein droit de faire enquête sur chacun des contrats.

Le PRÉSIDENT: Si vous me permettez une légère interruption, M. Gordon a demandé du temps pour réfléchir à l'affaire afin de voir jusqu'à quel point il peut accéder à votre demande, monsieur Fulton: pour le moment nous laisserons la chose en suspens. J'avais l'impression qu'il y aurait des questions générales sur le rapport, mais je me trompe sans aucun doute, les membres s'intéressent à des points particuliers. Passerons-nous maintenant aux articles du rapport?

M. ADAMSON: Monsieur le président, je désire poser une question.

Le PRÉSIDENT: Certainement, monsieur Adamson.

M. ADAMSON: Le réseau, comme tous les autres, voit son matériel roulant, ses gares et plusieurs autres de ses biens se détériorer. J'aimerais savoir si les compagnies établissent maintenant un programme—un véritable programme de modernisation et de conversion de ses locomotives à vapeur en diesels—si ces améliorations feraient leurs propres frais et en combien de temps, et savoir aussi quelle somme de remplacement de matériel désuet ou quelles améliorations l'administration voudrait réaliser si elle n'était à cette heure tellement à court d'argent. Je songe en particulier au trafic de banlieue de nos grandes villes, et aussi à la convenrsion des locomotives des principaux trains de passagers en diesels, à la modernisation des gares sur les principales lignes et ailleurs. Je me rends compte que je réclame du président un exposé bien général, mais je pense qu'il y a là un réel problème. Ainsi la gare d'où je pars fut construite deux ans avant la rébellion indienne; c'est encore la même, et tout le monde dans le district dit que la compagnie perd énormément d'argent par suite de l'usure, surtout à cause du matériel à fournir en vue d'une circulation dont le développement leur paraît possible. Je désire, monsieur le président, que vous nous parliez, peut-être pas maintenant mais en quelque occasion, des possibilités de succès. Qu'en coûterait-il à présent pour moderniser le chemin de fer et quels seraient les revenus éventuels? J'ai à l'esprit une déclaration de ce genre présentée par le président du *Cheasepeake and Ohio Railway* tout récemment.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Adamson. Voilà, je crois, une question très importante qui, comme vous l'avez dit avec raison, exigera une grande attention. On en prendra note et nous obtiendrons une réponse d'ici le départ de M. Gordon. Vous demandez, je pense, quelles seraient les dépenses d'immobilisation entraînées, les économies et l'augmentation de revenus réalisables.

M. ADAMSON: Parfaitement.

M. GORDON: Je serais prêt dès maintenant à tenter de donner une réponse que je pourrais développer plus tard si on le désire. De façon générale, la question se ramène à trois points. Quiconque jetant un coup d'œil sur les affaires des chemins de fer pendant la crise qui débute autour de 1930 trouvera que les dépenses d'améliorations ont été certes alors fort restreintes, et par conséquent une grande partie du matériel a vieilli. La seconde période en fut une où le chemin de fer fut mis à mal du fait de l'activité du temps de guerre; le matériel roulant, la superstructure de la voie et que sais-je encore étaient tous détériorés; il est vrai en outre que de très grosses sommes d'argent ont été dépensées. Ainsi, de 1940 à 1949, M. Cooper me fait observer que plus de 200 millions de dollars ont été versés pour du nouveau matériel. C'est une très

grande entreprise, et rappelez-vous que vous ne pouvez moderniser un chemin de fer en une nuit. Cela prend du temps et, autant que je puis juger des améliorations effectuées, le renouvellement de matériel dans les dernières années s'est accompli à un rythme maximum eu égard aux conditions, au matériel et aux crédits disponibles. Je ne vois pas qu'on puisse douter qu'il ne soit fait autant d'améliorations que possible. Et quand nous aborderons le budget vous constaterez que nous y avons inscrit une somme d'environ trente-sept millions de dollars pour 1950. On ne pouvait, je crois, aller plus vite, car il faut tenir compte de l'exécution matérielle d'un programme de ce genre: elle doit être logique. Le troisième point de votre demande concernait l'avenir, n'est-ce pas?

M. ADAMSON: En effet.

M. GORDON: Je ne puis répondre là-dessus car nous n'avons pas étudié la chose suffisamment, semble-t-il. Nous avons un plan de modernisation des locomotives auquel il a été fait allusion en notre exposé. Nous ne sommes pas prêts à dire quelle peut en être l'étendue et n'avons pas terminé le calcul des économies qui pourraient être ainsi réalisées. C'est une étude que poursuit régulièrement un bureau de fonctionnaires des chemins de fer et nous croyons et espérons avoir des vues plus justes à ce sujet dans le courant de l'année. J'ai déclaré l'autre jour, lors d'une allocution à une réunion à Toronto, que nous n'étions pas encore prêts à dire que l'installation de diesels résout complètement le problème. Des gens croient y voir la solution officielle à tous les problèmes des chemins de fer. Il y a un certain nombre de problèmes particuliers au Canada, exigeant chacun un examen attentif avant que nous puissions nous présenter ici avec une proposition d'ensemble. Mais nous avons en tête, de façon très précise, un plan de réalisation d'un programme concernant tous les points que vous avez mentionnés: avantages de modernisation et de choses comme l'installation de diesel; ce qu'on pourrait appeler une nouvelle voie d'accès, le trafic de banlieue et ainsi de suite. Nous désirons être sûrs des résultats que nous obtiendrons en matière d'économies ou d'amélioration du service avant de nous lancer en des dépenses de ce genre. Avant d'entreprendre ces dernières il nous faut être certains que les revenus suffiront en ce cas à réaliser une affaire sérieuse; et par principe, la compagnie soumettra sans doute toutes ces questions et recommandations à l'étude du Comité.

M. ADAMSON: Ce rapport peut-il être remis au ministre des Transports ou au président du Comité sous quelque forme pendant la présente session?

M. GORDON: J'ai discuté le sujet avec M. Dingle, notre nouveau vice-président de l'exploitation, et je crains que nous ne soyons pas encore prêts à présenter une recommandation précise au sujet de ce qu'on pourrait appeler notre programme de "dieselisation". Est-ce cela, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Exactement. Nous avons progressé grandement en ce domaine. Nous utilisons maintenant à peu près 140 locomotives diesel. Nous amplifions tout notre programme. Beaucoup de wagons de nouveaux modèles sont maintenant en usage, et d'autres sont prêts à être livrés. Quant aux installations des gares et ainsi de suite, notre budget de l'an dernier ne prévoit pas entièrement chaque poste; pour des raisons évidentes, on ne peut le faire. Il y a une limite à ce que nous pouvons accomplir chaque année et nous faisons de notre mieux pour améliorer d'année en année les gares, le réseau et autres installations de ce genre.

M. ADAMSON: J'ai entendu dire que les trains modernes, à trafic peu dense roulant sur les lignes des États-Unis, rapportent très rapidement le prix qu'ils ont coûté.

M. GORDON: On doit aussi se rappeler quand on examine ces divers sujets, comme celui qui vient d'être mentionné, que le volume du trafic influe beaucoup sur les revenus. Lorsque ce volume est suffisamment élevé, le rapport de ces nouvelles améliorations arrive très vite à compenser les frais subis, ce qui constitue une économie, mais à ce point de vue, si vous dépensez de fortes sommes à exécuter les mêmes perfectionnements en certaines des régions que nous avons à desservir, le volume du trafic ne sera jamais compensateur. Je me suis rendu compte, dans le court laps de temps que j'ai été en fonctions, que tout le monde sait diriger une compagnie de chemin de fer. Mes paroles ne sont pas malveillantes, mais j'ai appris en fait que chacun se croit un directeur expert: nous recevons donc nombre de suggestions d'améliorations, au sujet de ce qu'on croit qui devrait se faire, fondées sur des observations personnelles qui, je me permets de le noter, ne tiennent pas compte du contre-coup que ces suggestions produiraient sur le réseau. Ce que je prétends, c'est qu'une fois ces installations modernisées, nous avons manqué du temps et de l'occasion, vu le matériel et les crédits que nous n'avons pu recevoir, pour examiner sérieusement si oui ou non un nouveau programme produirait de meilleurs résultats. C'est possible, mais nous ne pouvons lancer cette initiative en nous appuyant simplement sur quelques chiffres ou en choisissant certains modèles de matériel. Il y faut un programme bien plus minutieux. Il nous est impossible de dépenser des millions de dollars sans dresser un programme complet, sans quoi la situation serait en bien pire condition qu'au début. Voilà, à mes yeux, le problème principal que nous avons à envisager.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Gordon. Monsieur Cavers, vous désiriez parler.

M. MACDONALD: A la suite des propositions présentées par M. Adamson, puis-je vous demander, monsieur le président, quel sera le coût des besoins de la compagnie? Dans les années 1930, comme l'a déclaré M. Gordon, l'état économique régnant au Canada a empêché d'accomplir beaucoup de choses. Puis, au tout début de la décennie de 1940, la guerre et le gros volume du trafic soumirent la superstructure à une rude épreuve. Quelles sont vos intentions au sujet de la réfection et de la construction de ces superstructures, surtout sur les grandes lignes fréquentées?

M. GORDON: Nos intentions sont de procéder à peu près aussi vite que possible à restaurer les superstructures dans un état qui pourrait être appelé de première excellence. Là encore, il est impossible de généraliser. Je pense par exemple à l'examen de la situation dans le secteur de la Colombie-Britannique, où les mêmes difficultés les plus diverses réapparaissent chaque année. Chaque année l'entretien des voies à lui seul nous coûte des millions de dollars. J'ai naturellement dit: "Pourquoi ne pas adopter une méthode qui nous permettra d'épargner cette somme chaque année?" J'ai donc étudié la question et constaté que la ligne avait été construite en premier lieu par le *Canadian Northern* au meilleur marché possible et percée en utilisant la déclivité la plus avantageuse. Quant à nos frais d'exploitation, ils sont bien inférieurs à ceux du Pacifique-Canadien dans le même secteur parce que sa ligne est construite sur des pentes plus raides, alors que la nôtre suit le pied des montagnes. Le satané embêtement, ce sont les éboulements qui obstruent notre ligne.

J'ai fait venir les hauts fonctionnaires de l'exploitation et après longue discussion leur ai dit: "J'ai entendu l'exposé de tous vos problèmes et de ce qui se produit chaque année. Vous m'avez montré une foule de photos et rapports,

mais combien d'argent faudrait-il pour établir en ce très court secteur d'environ 42 milles de longueur, une bonne ligne de chemin de fer? Il s'agit, dis-je, du pire des secteurs. On me dit que la construction d'une ligne offrant la certitude raisonnable d'éliminer les embarras coûterait entre 150 et 175 millions de dollars". Je me suis alors rassis et ai proposé d'étudier la question plus à fond. Je ne suis pas encore devenu assez désinvolte pour croire que 150 millions de dollars est une bagatelle.

Il est facile de s'asseoir et de dire après réflexion que vous dépenserez cette somme, mais il ne faut pas oublier que vous parlez d'un programme qui prendrait vingt ou vingt-cinq ans à réaliser et qui ne pourrait s'accomplir en une nuit.

M. MUTCH: Il pourrait cesser de neiger au bout de 20 ans.

M. FULTON: Vous faites allusion à la région de la gorge profonde de la rivière Fraser?

M. GORDON: Oui. Nous avons bien des embarras causés tous les ans par des avalanches, des effondrements et des inondations. Ainsi actuellement nous prévoyons la possibilité, ou plus encore, la probabilité d'autres inondations. Que pouvons-nous faire? Nous pouvons envoyer dans ce secteur une certaine quantité de matériel, dresser des plans, mais s'il doit y avoir une inondation, nous ne pouvons absolument rien faire pour empêcher de très sérieuses interruptions de service. Tout ce que nous pouvons faire, c'est d'apporter un palliatif.

M. KNIGHT: Si quelqu'un désire continuer à traiter ce sujet, je n'ai pas d'objection, mais j'aimerais soulever une autre question générale importante. M. Adamson a parlé de la détérioration et du vieillissement du matériel. Ce que je veux signaler est de nature plus impondérable et je pense pouvoir l'exposer à propos du dernier chapitre, celui de la page 19.

L'hon. M. CHEVRIER: J'espère que ce n'est pas une question d'ordre spirituel?

M. KNIGHT: C'est possible. Mes observations rentrent dans le chapitre des relations ouvrières, placé à la fin du rapport à la page 19, et dans lequel j'engloberais les relations publiques.

Le PRÉSIDENT: Avant d'aborder ces points de détail, y a-t-il d'autres questions générales?

M. KNIGHT: Ma question est d'ordre général, vous le verrez quand j'aurai terminé.

Le PRÉSIDENT: Votre question me semble se rattacher à un sujet particulier que nous atteindrons en parcourant le rapport page par page. Je ne veux pas écourter la discussion, mais je tiens à faire de mon mieux pour faciliter la besogne du Comité.

M. KNIGHT: Je crois que nous nous contrecarrons. A vrai dire, la principale raison qui me pousse à soulever la question, c'est que je crois pouvoir l'insérer à ce point. Autrement, je crains que vous ne décidiez qu'elle est d'ordre trop général.

Le PRÉSIDENT: Bien, essayez de l'exposer.

M. FULTON: Je ne veux pas couper la parole à M. Knight, mais je me souviens que par les années passées nous avons discuté le rapport page par page. J'allais proposer que, pour continuer à délibérer avec ordre, il conviendrait mieux d'adopter à présent cette méthode.

Le PRÉSIDENT: D'accord, mais je ne veux pas être injuste à l'égard de M. Knight. Vous avez entendu les observations de M. Fulton, monsieur Knight. Votre question est-elle générale ou se rattache-t-elle uniquement au chapitre des relations ouvrières?

M. KNIGHT: D'après moi, c'est une question tout à fait générale.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais se rapporte-t-elle à un sujet particulier ou est-elle générale?

M. KNIGHT: Laissez-moi l'exposer. Elle concerne les relations avec le grand public et l'état des relations ouvrières au sein de la compagnie, par quoi je veux dire l'état des relations entre la direction et les employés et de celles entre la direction et le Conseil d'administration, ainsi que ce que j'appellerai la baisse, réelle ou imaginaire, du moral.

Le PRÉSIDENT: Continuez et posez la question à M. Gordon. Posez une question; ne vous bornez pas à un énoncé verbal.

M. KNIGHT: Cela va être difficile. Je vais demander à M. Gordon son opinion sur cette question générale.

Le PRÉSIDENT: Posez-lui la question et il répondra.

M. KNIGHT: Je désire aussi exposer un peu la chose. Nous avons autorisé M. Adamson à présenter sa question. Je ne veux pas toutefois faire perdre du temps au Comité.

M. MUTCH: Monsieur le président, je ne veux pas être verbeux, mais je dirai que j'ai souvent fait partie du Comité. J'estime qu'il n'y a aucun problème concernant la direction qui ne puisse être posé et résolu lors de l'étude des rapports du National-Canadien. Si nous voulons éviter des répétitions, il faut attendre que nous en soyons au chapitre en question. Je m'inclinerai devant un désaccord courtois sur un point ou un autre. Je compte faire des déclarations sur certains points et compte que le président les contredira s'il le peut. En général, pour éviter les répétitions et pour la poursuite méthodique de nos délibérations, nous pourrions très bien consacrer une demi-heure à la question de M. Knight quand nous en serons aux relations avec les employés.

Le PRÉSIDENT: Je crois que mettre la chose aux voix nous épargnerait du temps. Combien de membres sont en faveur de l'examen du rapport point par point à partir de la page 7?

M. FULTON: A partir de la page 6?

Le PRÉSIDENT: Très bien. A partir de la page 6.

M. MCLURE: Je désire poser une question ayant trait à la page 4.

Le PRÉSIDENT: Parfait, commençons à la page 4 et M. McLure a la parole.

M. MCLURE: On a fait allusion il y a un instant à un montant de 21 millions de dollars, comme intérêt dû sur les prêts de l'État. Pouvons-nous avoir la somme des impôts que les chemins de fer Nationaux du Canada versent au gouvernement fédéral? Par exemple, ils paient ou sont censés payer un fort impôt de 8 p. 100 sur leurs achats. Ce doit être un revenu énorme pour le gouvernement. Si nous trouvons qu'ils versent de lourds impôts, nous pouvons nous faire une idée de la raison pour laquelle le gouvernement ne leur réclame pas cet intérêt.

M. GORDON: Monsieur le président, si je comprends bien, M. McLure s'informe du montant des impôts payés au gouvernement fédéral?

M. MCLURE: Oui.

M. GORDON: Comme distinct des impôts provinciaux ou municipaux?

M. MCLURE: Je ne m'informe pas de ce qui est payé aux gouvernements provinciaux.

M. GORDON: Non. Les chiffres que j'ai sous les yeux dans le rapport de 1949 donnent $1,942,539 comme versement d'assurance-chômage; $121,510 comme timbres d'accise et $8,203,000 comme taxes le vente.

Le PRÉSIDENT: Ce dernier montant est imputé sur le compte capital?

M. GORDON: M. Cooper me rappelle qu'il peut y avoir des droits de douanes sur les matériaux importés, mais je n'en ai pas les chiffres.

Le PRÉSIDENT: Les taxes de ventes font partie du compte capital et non de l'état des revenus?

M. GORDON: Elles font partie des frais d'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Les taxes de vente?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Celles sur l'achat de nouveau matériel?

M. GORDON: Celles sur tout achat assujéti à une taxe.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. MUTCH: Monsieur le président, nous pourrions discuter ces postes quand nous en serons aux pages 24 et 25.

M. GORDON: Les taxes de ventes sur le nouveau matériel font partie des frais d'établissement.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je croyais, en effet.

M. FULTON: Monsieur le président, le crédit annuel du Parlement pour couvrir le déficit, une fois versé, porte-t-il aussi intérêt ou est-il un paiement tout simple?

M. GORDON: Non, ce n'est qu'un paiement tout simple.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur la page 5?

M. GILLIS: Je désire en poser une à propos de la page 4. Peut-être qu'il n'est pas juste de la poser à M. Gordon.

M. GORDON: Je ne puis imaginer de question qu'il ne serait pas juste de me poser.

M. GILLIS: Il est indiqué à la page 4 que, le 28 décembre, la pénurie de charbon obligea à réduire le nombre de certains trains. Ce n'est pas votre faute, je le sais, mais il se peut que certains de vos subordonnés soient capables de l'expliquer. Je désire savoir pourquoi les chemins de fer Nationaux du Canada, surtout dans la région de l'Atlantique, ont laissé s'amoindrir leurs dépôts de charbon au point d'être forcés de réduire le service de 25 p. 100 dans une région où le sous-sol est très riche en charbon, pourquoi nous n'avons pu utiliser notre propre combustible en des régions carbonifères, plutôt que d'être forcés par notre faute de dépendre pour nos besoins du charbon des États-Unis. Voilà qui est inexcusable, je crois, car l'an dernier les mines de la Nouvelle-Écosse étaient exploitées à rendement partiel, et le charbon était disponible. Les États-Unis se sont mis dans un pétrin très évident à cet égard, il y a deux ans. Je désire une explication précise de cet événement.

M. GORDON: Monsieur le président, sur le premier point je dirais que la réduction du nombre des trains-voyageurs effectuée dans la région des Maritimes ne provenait pas d'une pénurie locale de charbon. Précisons nettement. Si le

nombre des trains-voyageurs a été réduit d'un quart, c'est par suite d'une pénurie générale de charbon, en particulier dans la région du trafic lourd, dite la région centrale. Si nous n'avions pris cette mesure de précaution dans tout le pays, le trafic en notre région centrale aurait été très vite complètement paralysé. Il nous fallut amener du charbon de nos dépôts des Maritimes. C'eût été ridicule d'arrêter le trafic dans la région centrale et de le continuer dans les Maritimes, car il aurait été complètement bouleversé. Il fallait faire marcher des trains sur la ligne transcontinentale, sans quoi des marchandises auraient été immobilisées dans tous les coins du pays. Nous nous sommes rendu compte qu'il fallait ne pas arrêter le trafic. Nous avons donc opéré des réductions de trains égales dans tout le pays et transporté du charbon des endroits bien approvisionnés à ceux mal approvisionnés.

Quant à la deuxième partie de votre question, ce sujet a donné lieu à beaucoup de malentendus. J'ai fait préparer un relevé sur l'emploi économique du charbon de l'Est canadien. Pourvu que l'on puisse nous livrer du charbon pour envoi par le parcours le moins coûteux à chaque localité de consommation en particulier et compte tenu de l'aide actuelle sous forme de subventions et le reste, nous estimons que la zone économique où nous pouvons utiliser et transporter du charbon des provinces Maritimes s'étend vers l'ouest jusqu'à Côteau, soit 39 milles à l'ouest de Montréal, et jusqu'à Fitzpatrick, soit 123 milles à l'ouest de Québec.

En assumant que c'est la zone dans laquelle nous pouvons employer du charbon des provinces Maritimes, nous estimons que nos besoins, cette année, s'établiront à 2,330,000 tonnes nettes si les exploitants peuvent nous les fournir. A l'heure actuelle, les fournisseurs des provinces Maritimes ne nous ont offert qu'une quantité de 1,120,000 tonnes. Nous devrons transporter cette année 1,110,000 tonnes de charbon des États-Unis dans cette zone parce que nous ne pouvons en obtenir suffisamment des provinces Maritimes.

Maintenant, pour ce qui regarde le détail de ce chiffre global, nous prenons la région de l'Atlantique proprement dite. Je puis vous dire que, dans les conditions actuelles, nous pouvons tout juste obtenir des fournisseurs locaux le charbon qu'il nous faut pour la région de l'Atlantique.

Nos besoins dans la région de l'Atlantique se totalisent à 1,120,000 tonnes et nous nous proposons maintenant d'acheter,—toute la quantité n'est pas garantie,—mais nous estimons pouvoir obtenir de la plupart des fournisseurs des approvisionnements qui répondraient tout juste à nos besoins dans la région de l'Atlantique. Mais les chemins de fer de la région de l'Atlantique achèteraient 1,120,000 autres tonnes si les provinces Maritimes pouvaient fournir cette quantité.

Notre programme consiste à acheter ce charbon si nous pouvons nous le procurer économiquement et s'il est de la qualité qu'il nous faut. Ces fournisseurs sont renseignés sur ce point. Nous leur avons dit carrément quels étaient nos besoins et nous les avons invités à faire des offres.

M. THOMAS: Je me demande si M. Gordon pourrait nous donner des précisions sur le charbon de l'Alberta comme il l'a fait dans le cas du charbon des provinces Maritimes?

M. GORDON: Il me ferait plaisir de fournir ces données.

M. GEORGE: Quant au charbon des provinces Maritimes, le problème tient-il au prix ou à l'incapacité des exploitants de le produire en quantité voulue?

M. GORDON: Non. C'est le prix qui a causé des difficultés dans le passé. Nous aurions acheté plus de charbon si nous avions été disposés à acquitter le prix demandé.

A l'heure actuelle, la région de l'Atlantique constitue la zone où le charbon des provinces Maritimes peut faire concurrence au charbon d'autres sources, eu égard à la dévalorisation du dollar canadien et compte tenu aussi de l'effet des subventions. Cette zone économique a été étendue au point où nous pouvons utiliser 1,120,000 tonnes de plus. La production totale des exploitants ne suffit pas à répondre aux commandes des chemins de fer et aux besoins des autres usagers de leur charbon.

M. FULTON: Êtes-vous en mesure de proposer que le réseau constitue un marché permanent tel qu'il en vaudrait la peine que ces exploitants augmentent leur rendement, ou craignent-ils d'augmenter la production à cause de l'état du marché?

M. GORDON: Vous avez mentionné précisément une des difficultés. Nos besoins varient d'année en année.

Je devrais préciser: je crois, que la quantité totale dont nous aurons besoin cette année dans la zone dépassera la quantité normale parce que nous aurons à remplacer dans la région de l'Atlantique 430,000 tonnes environ afin de renouveler nos réserves dans lesquelles nous avons puisé afin de ravitailler la région centrale du trafic pendant la période de la dernière rareté.

Les besoins normaux de l'année 1950 s'établiraient à 1,900,000 tonnes. Nous nous proposons d'estimer d'aussi près que possible chaque année, vers cette époque-ci, le chiffre de nos besoins et d'en venir à une entente avec les exploitants, afin qu'ils puissent établir leur programme de production mieux qu'ils n'ont pu le faire dans le passé.

Le PRÉSIDENT: Il va sans dire qu'une modification des taux du change étranger étranger pourrait étendre la limite ouest de cette zone économique.

M. GORDON: C'est fort vrai. En 1949, si les besoins de la zone économique avaient été les mêmes, la consommation approximative aurait été de 1,384,000 tonnes.

Le PRÉSIDENT: Sur quel point votre distance en milles est-elle basée maintenant? Ne se trouve-t-il pas à 39 milles à l'ouest de Montréal?

M. GORDON: Cela varie. Jusqu'au 30 septembre, la ville de Québec constituait le point extrême de la zone économique. A compter du 1er octobre, c'était la ville de Québec et le lac Saint-Jean. Et depuis ce temps, c'est le lac Saint-Jean et Fitzpatrick.

La consommation approximative dans cette zone aurait été de 1,384,000 tonnes. La quantité de charbon des provinces Maritimes fournie en 1949 s'est chiffrée à 794,000 tonnes, et nous avons transporté dans cette zone 590,000 tonnes de charbon des États-Unis qui auraient pu être fournies ordinairement par les mines des provinces Maritimes.

M. FOLLWELL: Ce charbon des provinces Maritimes est-il aussi bon que celui des États-Unis?

M. GORDON: Non. Le charbon varie grandement, et il varie dans les provinces Maritimes. Il y a une assez forte quantité de charbon des provinces Maritimes qui ne peut être utilisé efficacement dans les locomotives parce qu'il n'est pas tout à fait assez bon.

M. MCCULLOCH: Mais on s'en est servi pendant tout le temps de la guerre et il a donné satisfaction, n'est-ce pas?

M. GORDON: En partie.

M. MCCULLOCH: D'après les renseignements que je tiens, la *Dominion Coal Company* cote un prix au National-Canadien, puis les exploitants indépendants sont invités à proposer un prix, à prendre ou à laisser, bien inférieur à celui de la *Dominion Coal Company*.

M. GORDON: La chose est très claire. Il y eut un conflit assez vif pendant un temps au sujet du prix. Cela ne fait pas de doute. Mais je ne puis parler que de cette année, et, autant que je le sache, les quantités que les exploitants des provinces Maritimes nous fournissent présentement constituent les quantités maxima qu'ils estiment pouvoir livrer, et d'après les renseignements que je tiens, ils sont satisfaits du prix.

M. MCCULLOCH: Quand vous prenez les mois de juin, juillet et août, les mines indépendantes là-bas pourraient fournir beaucoup de charbon et tenir leurs employés occupés pendant ces mois d'été à la condition de pouvoir accumuler des réserves.

M. GORDON: Il arrive que l'époque même où les exploitants sont disposés à fournir du charbon en fortes quantités, tombe précisément dans une période où il y a rareté de wagons. Ces deux facteurs semblent venir constamment en conflit. L'époque où les exploitants sont prêts à nous fournir le charbon est celle où nous éprouvons des difficultés à trouver des wagons. Toutefois, nous allons essayer d'augmenter nos réserves et de prendre livraison du charbon d'une façon systématique; de cette façon nous porterons au chiffre maximum la quantité que nous pouvons obtenir.

M. HATFIELD: Assurément, il ne devrait pas y avoir de rareté de wagons pendant les mois d'été?

M. GORDON: M. Dingle répondra à la question d'une façon plus précise, je crois.

M. DINGLE: Oui. Depuis quelques années, ou après la guerre, si vous voulez, une extrême rareté de wagons a sévi. Cependant, la situation s'est fort améliorée pendant les derniers douze mois. Nous avons dépassé tous les records pour la manutention du charbon dans ces provinces pendant les deux premiers mois de la présente année.

M. HATFIELD: A-t-on fait des recherches sur le charbon des provinces Maritimes dans le but d'établir si on ne pourrait pas le rendre plus utilisable par les chemins de fer?

M. GORDON: Je me suis créé beaucoup d'ennuis l'autre jour à ce sujet en répondant à des questions posées par des journalistes.

Autant que je le sache, il ne s'effectue pas de travail de recherche du caractère auquel vous songez, mais on se livre à des travaux de recherche en vue d'une production plus efficace du charbon et de meilleures méthodes d'extraction. En parlant de travail de recherche je songe plus particulièrement aux recherches susceptibles d'accroître l'utilisation du charbon en augmentant son énergie thermique, aux recherches portant sur l'emploi de variétés de charbon qui ne peuvent être utilisées actuellement, ou encore d'amener l'emploi éventuel de turbines à gaz, ce qui consiste en somme dans l'emploi de gaz provenant du charbon.

Parlant à titre de profane, mais connaissant le sujet dont je traite en ce moment, je ne crois pas que cela constitue la solution du problème du charbon. Avec l'usage de la turbine à gaz, nous sommes fort éloignés de l'emploi réel du charbon, et si l'exploitation de cette invention se révèle satisfaisante du point de vue économique, nous employerions alors moins de charbon en vrac que nous

en employons maintenant. Je me demande, cependant, si nous ne pouvons faire entreprendre des recherches sur le charbon tout-venant ou si, par exemple, nous ne pourrions employer ce charbon.

Si nous y mettions un peu d'habileté technique et affections une certaine somme à cette fin, nous devrions certainement être en mesure de trouver le moyen d'utiliser certaines variétés de charbon que les locomotives ne peuvent employer à l'heure actuelle.

M. HATFIELD: Est-ce que l'on continue d'alimenter le foyer de la locomotive à la pelle ou bien le charbon est-il broyé d'abord en poudre puis soufflé dans le foyer?

M. GORDON: M. Dingle répondra peut-être à cette question.

M. DINGLE: Nous employons les deux modèles, la locomotive dont le foyer est alimenté mécaniquement et celle dont le foyer est alimenté à la main.

M. GORDON: Mais les locomotives dont le foyer est chargé à la main ne sont pas employées sur les lignes principales.

M. DINGLE: Non. Nos grosses locomotives sont munies de chargeurs mécaniques.

M. FULTON: Avez-vous lieu de supposer que si vous pouviez vous constituer un acheteur régulier, les exploitants pourraient augmenter leur production de façon à répondre à vos besoins à la longue?

M. GORDON: Si je répondais à cette question en logicien, je dirais oui. Cependant, je ne puis affirmer que c'est un sujet de discussion avec les exploitants. Nous sommes actuellement en pourparlers avec les dirigeants des compagnies en vue d'essayer d'établir des marchés constants sur une base annuelle qui leur permettrait de mieux organiser leur production.

M. FOLLWELL: L'emploi de locomotives diesel et de la turbine à gas aurait-il pour effet de réduire sensiblement votre demande de charbon?

M. GORDON: Nous nous servons aussi d'un nombre considérable de locomotives chauffées à l'huile. En fait, toutes les locomotives employées en Colombie-Britannique brûlent du pétrole, et cela influe nettement sur notre utilisation de charbon de l'Alberta.

L'emploi de locomotives chauffées au pétrole a tellement réduit l'usage de charbon de l'Alberta qu'il existe actuellement un surplus de charbon dans l'Ouest canadien. Sans l'emploi de telles locomotives, et même si nous prenions tout le charbon produit dans l'Ouest canadien il nous manquerait encore 400,000 tonnes.

Cependant, si nous transportons le charbon trop loin dans l'Ouest, les frais fondés sur une évaluation exacte de l'efficacité du charbon albertain pour l'exploitation ferroviaire, efficacité que nous estimons à 80 p. 100 environ comparativement à celle du charbon criblé des États-Unis, seraient excessifs. Cela s'applique simplement à l'utilisation effective du charbon fourni. A ce compte, et compte tenu aussi de l'usage des briquettes pour locomotives, le charbon albertain aux prix actuels en Alberta peut être transporté vers l'est jusqu'à la frontière Manitoba-Ontario.

A ce compte, la quantité totale de charbon qui nous a été offerte en 1950 se totalise à 1,485,000 tonnes, mais les besoins réels dans cette zone économique s'établissent à 1,088,000 seulement, de sorte qu'il y a actuellement un excédent de 397,000 tonnes.

Je vais vous donner une idée de ce qui en résulterait si nous essayions de transporter ce charbon en dehors de cette zone économique et de l'utiliser nous-mêmes. Il en coûterait au moins un million et demi de dollars au National-Canadien, c'est-à-dire un million et demi de dollars de plus qu'il nous en coûterait pour obtenir du charbon d'autres sources si nous employions ce charbon en dehors de cette zone économique.

Le PRÉSIDENT: Pour le transporter où?

M. GORDON: Pour transporter cette quantité de 397,000 tonnes à des endroits où elle pourrait être brûlée.

M. KNIGHT: Pour revenir à la question de la récente rareté de charbon et des causes de cette rareté, à Saskatoon, au centre de la Saskatchewan, nous employons du charbon bitumineux qui provient de certaines mines de l'Alberta. On m'informe que ces mines ont été exploitées au ralenti pendant l'année 1948 à cause du manque de commandes. Il y a des gens qui aimeraient obtenir des éclaircissements au sujet de cette situation.

M. GORDON: Je crains ne pouvoir répondre à une question d'un caractère aussi général. Autant que je le sache, nous avons acheté tout le charbon qui était du charbon utilisable dans l'Ouest canadien et que nous pouvions nous procurer. Il y eut tout de même un surplus.

M. KNIGHT: Je vais être précis. Je songe aux mines Cadomin et Luscar qui produisent du charbon particulièrement serviable pour les chemins de fer. C'est un charbon qui se prête exceptionnellement à l'emmagasinage. Certains charbons ne s'y prêtent pas. Ces deux mines ont été exploitées au ralenti en 1949 parce que des commandes du National-Canadien sur lesquelles elles avaient compté n'ont pas été données. C'est le renseignement que je tiens. Je demande si c'est le cas ou non.

M. GORDON: La seule réponse que je puis vous donner maintenant est fondée sur les chiffres, et d'après les renseignements qu'on m'a donnés, nous avons acheté tout le charbon que nous pouvions employer d'une manière satisfaisante.

M. KNIGHT: Je veux poser une autre question qui se rattache au même sujet. Je crois que le service des convois nos 3 et 4 entre Saskatoon et Edmonton a été réduit, mais je ne sais si cela tient à la question d'économie générale de combustible. Pourtant l'huile à moteur diesel que vous avez obtenue à Lloydminster constitue un produit passablement abondant.

M. GORDON: Quelle réduction de service voulez-vous dire? Autant que je le sache, nous avons utilisé toutes les locomotives à l'huile que nous avions.

M. KNIGHT: On m'informe que les convois nos 3 et 4 circulant entre Saskatoon et Edmonton ont été supprimés; je crois que le service a été réduit de moitié.

M. DINGLE: Non, le service des convois de parcours entier par les voies principales n'a pas été réduit, mais on a réduit le service des convois 5 et 6 sur la ligne de Lloydminster. Cette ligne en particulier n'était pas aménagée pour l'exploitation de locomotives chauffées à l'huile.

M. GORDON: Nous ne pouvons utiliser le pétrole que lorsque nous avons les installations et le matériel voulus. Par exemple, il nous faut faire installer des réservoirs d'emmagasinage. Je signalerai aussi qu'il y a une différence entre les locomotives Diesel et les locomotives chauffées au pétrole.

M. KNIGHT: Les convois nos 3 et 4 circulent entre Edmonton et Vancouver, —je regrette de m'être trompé. Les convois auxquels je songeais étaient les numéros 11 et 12 circulant entre Saskatoon et Edmonton, et passant, je crois, par Lloydminster.

M. DINGLE: Non, ils passent par Wainwright et Biggar. Leur circulation normale a été réduite de 50 p. 100, mais le service normal a été rétabli dès que nous avons pourvu les convois de locomotives à l'huile. Nous n'avons pu nous procurer les locomotives qu'après la réduction du service et nous avons alors rétabli immédiatement le service intégral.

M. KNIGHT: En d'autres termes, on employait des locomotives à charbon quand cette réduction du service a été effectuée?

M. DINGLE: Oui. A mesure que notre programme de conversion était en voie d'exécution nous avons obtenu des locomotives à l'huile additionnelles.

M. GORDON: Monsieur Knight, j'ai le renseignement en réponse à votre question précise. En 1949, nous avons commandé 261,000 tonnes de Brazeau et 246,059 tonnes nous ont été expédiées, et nous avons reçu des mines Cadomin 291,461 en exécution d'une commande de 327,000 tonnes. Vous observerez que nous avons commandé plus de charbon que l'on ne nous en a livré effectivement.

M. FULTON: Pourquoi avez-vous modifié le service des convois numéros 1 et 2, et 3 et 4 entre Vancouver et Edmonton, qui, m'apprend-on, emploie exclusivement des locomotives à l'huile. Pourquoi a-t-on groupé ces convois pendant cette période de rareté de charbon?

M. DINGLE: C'était à cause des interruptions de service causées par les avalanches dans les montagnes. La rareté de charbon n'a été responsable d'aucune réduction du service des convois-voyageurs à l'ouest d'Edmonton.

M. FULTON: Je ne me souviens pas des faits. Ces convois ont-ils été groupés pendant la même période où les autres réductions de service étaient effectuées à cause de la rareté de charbon?

M. DINGLE: Oui, mais c'était à cause de la situation qui s'est produite dans la région des montagnes. Les convois numéros 1, 2, 3 et 4 furent réunis ensemble.

M. GORDON: Nos difficultés d'exploitation en Colombie-Britannique ont été les pires pendant toute la période où le charbon nous manquait.

M. FULTON: Je discute le fait que le groupement des convois a commencé en même temps et a duré la même période que la réduction du service des convois mus par locomotives à charbon.

M. DINGLE: C'est vrai. Pendant la période du 20 au 31 janvier, et par intervalles dans la suite, le service fut complètement interrompu.

Le PRÉSIDENT: Les deux problèmes se sont présentés de front.

M. FULTON: Il me semble étrange que les deux situations aient duré la même période de temps que la rareté de charbon, bien que l'interruption du service en Colombie-Britannique n'ait pas duré aussi longtemps que la rareté de charbon.

M. DINGLE: C'est vrai, mais les conditions d'exploitation dans les montagnes étaient telles que nous ne voulions pas nous buter à d'autres difficultés avec des pannes de convois par suite d'avalanches qui pouvaient se produire d'un moment à l'autre. Nous ne savions pas de jour en jour, ni même d'heure en heure, quand il s'en produirait. En groupant les convois, nous avons réduit le risque de laisser des voyageurs en panne dans les montagnes.

M. GORDON: Toutes ces difficultés se sont suivies de si près que nous en sommes venus à la conclusion que John L. Lewis maîtrisait la température dans la Colombie-Britannique également.

M. ADAMSON: Pouvez-vous nous donner un état comparé du coût du charbon la tonne ainsi qu'une comparaison au point de vue de l'efficacité entre le charbon des États-Unis et le charbon de la Nouvelle-Écosse et celui de l'Alberta? Les chemins de fer Nationaux du Canada possèdent-ils une mine en propre aux États-Unis?

M. GORDON: Oui, nous avons la mine de la *Rail and River Coal Company* où nous obtenons des quantités considérables de charbon. Cette mine produit du charbon tout-venant, du menu et du charbon serviable. Nous vendons le menu ou l'échangeons pour d'autre charbon des États-Unis. Nous nous procurons une quantité passable de charbon de la mine de la *Rail and River Coal Company*. Vous vouliez des précisions au sujet des prix?

M. ADAMSON: Oui. Des prix comparés du charbon de votre propre mine aux États-Unis, et du charbon de l'Alberta, et une comparaison entre les charbons provenant des différentes localités.

M. GORDON: Le charbon d'Alberta possède une efficacité relative de 80 p. 100 comparativement au charbon criblé des États-Unis. Nous avons acheté une certaine quantité de charbon tout-venant en Alberta. Vous vouliez connaître les prix du charbon d'Alberta. Ces prix varient mais d'après mes données nous payons un prix moyen de $5.62 pour le charbon tout-venant de l'Ouest canadien.

Le PRÉSIDENT: A quel endroit?

M. GORDON: F. à b., voies du Canadien-National, là où on peut se le procurer. Le charbon criblé coûte $6.12 environ. Nos prix aux États-Unis sont f. à b. les mines, et ont varié de $3.65 la tonne à un prix maximum de $4.60, suivant la qualité du charbon criblé. Le prix du charbon de l'Ouest canadien, f. à b. voies du Canadien-National, est de $6.12. Je constate que le prix varie de $5.62 à $6.12. Il s'agit de charbon criblé. Je viens de vous donner des prix comparés. Si nous pouvons employer du charbon de l'Alberta, c'est parce que le gouvernement fédéral verse des subventions pour l'emploi de ce charbon. Ces renseignements suffisent-ils, monsieur Adamson?

M. ADAMSON: Toute la question du charbon revêt une si grande importance que le Comité voudrait, je crois, s'enquérir des particularités des trois sources d'approvisionnement.

M. GORDON: Sous quel rapport?

M. ADAMSON: Sous le rapport du prix et de l'efficacité. Nous savons maintenant quelles sont les limites économiques des trois zones.

M. GORDON: C'est le prix, vous comprenez, qui détermine les limites économiques.

M. ADAMSON: Si nous obtenons des renseignements sur les prix, les limites économiques et l'efficacité comparée, nous connaîtrons alors tous les aspects de la question.

M. GORDON: Je serai heureux de faire un exposé sur ce sujet. J'ai les chiffres ici maintenant, mais si vous vouliez bien vous en remettre à moi je ferai préparer un relevé.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes arrivés à l'heure de l'ajournement. Je crois que ce Comité siège habituellement deux fois par jour lorsque les dirigeants du réseau sont présents. Nous allons reprendre nos délibérations à 4 heures cet après-midi.

Le Comité suspend la séance jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

A 4 heures de l'après-midi, la séance est reprise.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et nous allons reprendre nos délibérations. Je crois que nous avons terminé l'étude des pages 4 et 5.

M. McLURE: Je voudrais poser une question concernant les données à la page 5.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur McLure.

M. McLURE: Cette question découle d'un passage du paragraphe 5: "Depuis le 1er janvier, le chemin de fer de Témiscouata est aussi ajouté au réseau". Je voudrais poser à ce sujet une question qui se rattache peut-être au programme des chemins de fer Nationaux du Canada. Je l'ai posée au ministre des Transports mais je crois qu'il n'était pas en mesure d'y répondre. Aussi, j'ai jugé bon de la poser au président du réseau. Voici la question: les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils formulé une proposition générale à toutes les autres provinces canadiennes ainsi qu'au gouvernement de l'Île du Prince-Édouard, savoir, de prendre à leur compte tous les services routiers d'autobus et de camions et de les placer sous la juridiction de la Commission des transports?

M. GILLIS: Avant que M. Gordon réponde à cette question, je tiens à signaler que lorsque nous avons suspendu la séance à 1 heure nous discutions, je crois, la question du charbon figurant à la page 4. Et nous n'avions pas terminé cette discussion.

Le PRÉSIDENT: J'ai compris que vous aviez fini de traiter de ce sujet.

M. GILLIS: Non.

Le PRÉSIDENT: Si nous n'avons pas fini cette discussion, il serait peut-être préférable que M. McLure réserve sa question.

M. McLURE: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Et nous en finirons avec la question du charbon.

M. THOMAS: Je me demandais si l'affirmation faite ce matin qu'il y avait un surplus de charbon était exacte, et s'il en était ainsi, pourquoi n'a-t-on pu utiliser une partie de ce surplus sur quelques-unes des lignes de la partie est du réseau. De plus, pourquoi a-t-on jugé opportun de rétablir le service des convois 13 et 14 ainsi que des convois 25 et 26 entre Edmonton et Calgary avant de rétablir complètement le reste du service des convois-voyageurs, et lors de ce rétablissement du service d'employer des locomotives à l'huile au lieu de locomotives à charbon? Aussi, n'aurait-on pu employer des locomotives à l'huile plus avantageusement sur la partie centrale ou la partie est du réseau?

M. GORDON: Je puis répondre de façon générale à cette question car il n'est pas facile d'y donner une réponse précise. Si nous pouvions utiliser des locomotives à l'huile, en fait, là où nous pouvons utiliser des locomotives à l'huile nous devons le faire nécessairement, particulièrement là où il existe une rareté d'autres combustibles. Vous comprenez, il n'aurait pas été pratique d'affecter ces locomotives à l'huile à l'exploitation dans la région centrale ou plus à l'est, en raison du fait que les installations pétrolières n'étaient pas disponibles. Toutefois, elles étaient disponibles dans cette zone en particulier et c'est la raison pour laquelle nous avons affecté au service des locomotives à l'huile dans la zone dont vous parlez. Je pourrais peut-être demander à M. Dingle de confirmer cette observation.

M. DINGLE: C'est exact.

M. THOMAS: Ces locomotives à l'huile n'auraient pas été disponibles pour le service sur n'importe quelle autre partie du réseau?

M. DINGLE: Non, il nous faut employer les locomotives à l'huile là où nous pouvons les ravitailler.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions?

M. HATFIELD: Quel est le combustible le moins coûteux, le pétrole ou le charbon?

M. GORDON: Règle générale, le pétrole est moins coûteux. Cependant, cela dépend des conditions dans lesquelles vous effectuez l'exploitation. En d'autres termes, nous pouvons affecter des locomotives au service sur certaines lignes et les exploiter plus efficacement que nous le pouvons en utilisant du charbon.

M. HATFIELD: Quant au prix du charbon,—le prix aux États-Unis comparativement au prix en Alberta,—le premier est-il basé sur le prix de revient à vos propres mines ou est-il basé sur le prix courant?

M. GORDON: Il est basé sur le prix courant.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions concernant le charbon?

M. GILLIS: Je tiens beaucoup à dire au début que la franche attitude qu'a prise M. Gordon au sujet de ce problème m'a fort intéressé. Il semble avoir acquis une connaissance très profonde de la question dans la courte période où il a pu se renseigner. Ce qu'il a dit au Comité ce matin m'a fort intéressé. Ses observations dénotent que l'on est à faire quelque chose quant à l'élaboration du programme du réseau en matière de combustible en vue d'utiliser notre propre charbon. J'ai entendu des discussions à maintes reprises sur cette question mais cette fois-ci marque la première occasion où j'ai entendu parler d'un plan de zones qui laisse entrevoir la possibilité d'augmenter l'usage de notre propre charbon. Je voudrais revenir un instant sur le sujet des petits exploitants de la Nouvelle-Écosse. Ils dépendent surtout pour leur marché des chemins de fer Nationaux du Canada. Aussi, je voudrais demander à M. Gordon s'il existe quelque moyen de confier plus de commandes à ces petits exploitants. Je lui signalerai qu'il existe une impression générale qu'ils se trouvent dans une situation où on les tient en quelque sorte à la gorge. On me dit à ce sujet qu'ils ont été contraints de réduire leurs prix autant que $2 la tonne, et je voudrais demander à M. Gordon s'il peut me donner une réponse.

M. GORDON: Je ne puis répondre à cette question avec précision. Je n'en ai pas connaissance. Je me ferai un plaisir de me renseigner à ce sujet si vous le voulez. Mais généralement parlant, je dégage de mes archives que les négociations relatives aux prix du charbon dans les provinces Maritimes dépendent des exploitants importants. Sur réception d'offres, des exploitants importants, des négociations sont ensuite entamées avec les exploitants des mines indépendantes en vue de connaître la quantité de charbon qu'ils peuvent livrer au prix coté. C'est le principal facteur quant au régime des prix là-bas. Ils tiennent naturellement à recevoir la meilleure offre possible. Si vous avez quelque cas en particulier à l'esprit, je me ferai un plaisir de m'en enquérir. En fait, je serais intéressé personnellement. Je voudrais, toutefois, faire observer que j'ai entendu plusieurs allégations qui, une fois soumises à l'examen, ne concordent pas avec les faits portés à notre connaissance. Ce sujet donne lieu à beaucoup de discussions, mais on constate après enquête que les prétendus faits sont basés sur un manque de renseignements ou sur de faux renseignements. Aussi, si vous songez à quelque cas en particulier je serai tout heureux de m'en enquérir.

M. GILLIS: Je basais mon allégation sur une affirmation faite par le ministre des Mines de la Nouvelle-Écosse, et les intéressés ont admis que c'est ce qui est arrivé. En deuxième lieu, j'ai été ébahi de vous entendre dire au cours de la discussion ce matin que vous ne pouviez obtenir la quantité de charbon dont vous aviez besoin des exploitants de la Nouvelle-Écosse. Cela donne au public l'impression que les mines ne produisaient pas assez, et il n'en est pas ainsi. C'est tout le contraire depuis ces derniers mois. La *Dosco* a fermé deux de ses mines qui eussent pu et qui eussent dû être exploitées pour une période considérable, et vous avez dit en même temps qu'il y avait une rareté de charbon. Il semble que l'on nous donne toujours la même explication, celle du manque de ressources.

M. GORDON: Je tiens à vous exposer sous son vrai jour l'observation qui a été faite relativement à notre réserve de charbon. J'ai traité ce matin des besoins de 1950 et j'ai signalé que la zone économique dont je parlais et où le charbon de l'Est pouvait être utilisé avait été agrandies considérablement depuis la dévalorisation. J'ai ajouté que nos besoins cette année avaient été augmentés de 430,000 tonnes en raison du fait que nos réserves ont été épuisées pendant la présente période de rareté. Cette quantité a été transportée hors de ces zones économiques. Il va sans dire que l'on ne peut compter à l'avenir sur ces 430,000 tonnes épuisées cette année. Néanmoins, en 1949, l'année qui correspond mieux à celle dont vous parlez, il ressort de nos dossiers que la consommation approximative dans la zone économique alors existante aurait été de 1,384,000 tonnes nettes, et de ce total, la quantité totale de charbon des provinces Maritimes achetée en 1949 a été de 794,000 tonnes. Aussi, quand vous prenez cette zone économique, vous avez 590,000 tonnes qui auraient pu être transportées hors des provinces Maritimes. Voici un autre renseignement qui sera utile, je crois, si je puis mettre la main dessus. Les commandes que nous avons confiées effectivement durant la saison de 1949 se sont totalisées par 903,535 tonnes. Les commandes que nous avons données durant la période en question à toutes les mines, les mines indépendantes et celles de la *Dominion Coal and Steel*, se sont chiffrées à 903,535 tonnes nettes. Il a été expédié effectivement 793,784 tonnes nettes, de sorte que les commandes inexécutées dans les provinces Maritimes s'établissent à 109,751 tonnes nettes. Il y a une petite quantité excédentaire de 542 tonnes au compte d'une mine, mais généralement parlant, les commandes non remplies cette année-là ont accusé un manquant de quelque 109,000 tonnes nettes.

M. GILLIS: Les exploitants des provinces Maritimes peuvent-ils répondre aux besoins normaux des chemins de fer Nationaux du Canada dans cette zone?

M. GORDON: Je parle d'abord des besoins de 1950. Si nous prenons les chiffres de 1949 et les appliquons, suivant les indices de la demande normale, vous constaterez, je crois, que ces commandes tiendront les exploitants passablement occupés. Nous devons obtenir cette année des provinces Maritimes un total de 1,210,000 tonnes. Cela suffit pour la région de l'Atlantique. Mais, comme je l'ai déjà déclaré, nous pourrions en utiliser une quantité beaucoup plus considérable dans la région économique. Le total de 1,210,000 tonnes se compare au chiffre requis pour la période de 1949. Je dirais que le nombre approximatif dont nous avions besoin en 1949 est de 1,384,000 tonnes. Les quantités varient, comme vous pouvez le constater. Mais, je le répète, la quantité nécessaire en 1950 sera beaucoup plus élevée parce qu'il faut reconstituer certains approvisionnements dont j'ai parlé déjà.

Le PRÉSIDENT: Mais il n'en est pas moins vrai que vous en aviez commandé quelque 109,000 tonnes en 1949 et que cette quantité ne vous a jamais été livrée?

M. GORDON: En effet.

M. GILLIS: Je crois que vous avez également annulé des contrats de 65,000 tonnes.

M. GORDON: Un instant! Entendons-nous à ce sujet. D'après mes renseignements, il n'y a jamais eu annulation de contrats. Ce qui s'est passé, c'est que les mines qui avaient l'ordre de livrer du charbon devaient le faire sur une base hebdomadaire et nous leur avons demandé de retarder pour une courte période. Aucune commande n'a été annulée.

M. GILLIS: Autour du 13 avril 1949, un des syndicats de mineurs de Stellarton, en Nouvelle-Écosse, a rapporté que les hommes ne travaillaient qu'à la demi-journée. Ils essayèrent d'obtenir des commandes additionnelles du National-Canadien, ce qui leur aurait permis de travailler plein temps, autant que possible. Je me demande si M. Gordon pourrait nous expliquer la situation qui s'est présentée en avril 1949, en particulier à cause de la pénurie des réserves?

M. GORDON: Voici à peu près ce qui s'est passé en avril 1949: il y eut d'abord une offre d'après laquelle la *Dominion Coal Company* en aurait fourni 998,000 tonnes. On ne parvint pas à s'entendre au sujet de l'augmentation des prix exigée par cette compagnie et, comme résultat, l'offre est restée en suspens pendant plusieurs mois. Au cours d'avril apparemment, on en est venu à une entente avec la compagnie en question. Dans l'intervalle, cette dernière avait vendu à d'autres une grande quantité de charbon, de sorte qu'elle n'a pu nous fournir 998,000 tonnes prévues. En définitive, la *Dominion Coal Company* fut incapable de fournir au National-Canadien la quantité mentionnée parce qu'elle en avait vendu à d'autres et l'offre primitive a été réduite à 520,000 tonnes.

M. GILLIS: Pourquoi une partie de la commande n'a-t-elle pas été confiée à l'*Acadia Coal Company* de Nouvelle-Écosse? Elle aurait peut-être été en mesure d'en remplir une grande partie.

M. GORDON: Bien, c'est que cette compagnie était incapable d'effectuer les livraisons.

M. MCCULLOCH: Les mineurs n'y travaillaient qu'à la demi-journée. Comment expliquez-vous ça?

M. GORDON: Je ne saurais vous le dire.

M. GILLIS: Le puits d'extraction Allan est-il une possession de la *Dosco*?

M. GORDON: Cela doit être compris dans le chiffre de 998,000 tonnes que j'ai mentionné pour cette région. Cela comprend toutes les mines de la *Dosco*. Alors, lorsque nous disons que nous n'en sommes pas venus à une entente, je vous ferai remarquer que cela s'applique à toutes les filiales de la compagnie *Dosco* qui sont comprises dans les négociations générales en ce qui concerne les prix.

M. MCCULLOCH: Cela comprend l'Acadia?

M. GORDON: Elle entre dans le total général. C'est ce à quoi je voulais en venir.

M. GILLIS: Il en est ainsi surtout parce que la Dosco a passé par plusieurs mois de ralentissement.

M. GORDON: D'après mes renseignements, je le répète, le charbon qui nous était d'abord destiné a été vendu à d'autres clients avant que nous nous entendions sur les prix.

M. GILLIS: Je n'ai pas l'intention de tenir une enquête funèbre à ce sujet. Vous n'êtes pas responsable. Cependant, il est bon d'étudier la situation de façon qu'elle ne se répète pas.

M. GORDON: Je consens volontiers à en discuter mais d'après les renseignements que je possède et d'après les dossiers, je vous ai exposé la situation.

M. GILLIS: Est-il juste de dire qu'en ce qui concerne le mode d'achat des chemins de fer Nationaux, l'intention est de se servir de tout le charbon canadien qui se trouve dans les régions que vous appelez régions économiques?

M. GORDON: Oui, je crois que vous avez raison, quoique tout considéré, la question de s'entendre sur un prix raisonnable subsiste. Je ne crois pas que ce soit là un changement d'habitude et je ne veux pas vous donner cette impression. La ligne de conduite a toujours été d'utiliser le charbon canadien lorsqu'il y en avait en disponibilité et qu'on pouvait l'utiliser économiquement. Mon rapport dit ceci: "Lorsqu'il y a eu doute, la préférence a été accordée au charbon canadien. On en a utilisé dans des endroits et à certaines périodes où le charbon étranger était obtenu à un coût moins élevé."

D'après le mode d'achat actuel,—ceci, je crois, a été complètement expliqué dans le rapport de la Commission royale de 1945,—les chemins de fer Nationaux ont tâché d'utiliser du charbon canadien lorsque le point de vue économique le justifiait. Lorsque l'écart de prix entre le charbon américain et celui qui provenait de certaines régions canadiennes était trop prononcé, il s'ensuivait des négociations jusqu'au point où l'une des parties cédait et acceptait un contrat.

M. GILLIS: Je dis qu'il y a eu changement dans la ligne de conduite parce qu'il y a eu un tas de charbon américain accumulé dans la région de l'Atlantique alors que les mines en question étaient inactives. Vous dites que c'est votre intention d'acheter du charbon canadien lorsqu'il peut vous être fourni dans vos zones, comme vous dites, où il y a concurrence de prix?

M. GORDON: Oui, en tenant compte des subventions et en accordant tout le bénéfice que nous pouvons. Cependant, je veux que rien n'apparaisse au dossier qui pourrait indiquer un changement de ligne de conduite. Je crois également qu'il serait à propos de mentionner qu'il est clairement établi qu'entre 1925 et 1929, les chemins de fer Nationaux du Canada ont utilisé 58 p. 100 de charbon canadien; de 1930 à 1934, 65 p. 100; de 1935 à 1939, 69 p. 100; de 1940 à 1944, ils en ont utilisé 44 p. 100. Il ne s'agit pas uniquement de charbon des Maritimes mais de charbon canadien en général. Il y a eu une très forte réduction dans la quantité de charbon canadien utilisée par le réseau au cours des dernières années.

D'après mes renseignements, nous n'avons pas pu, tout considéré, en obtenir à des prix raisonnables.

M. GILLIS: Les chemins de fer Nationaux ont-ils acheté du charbon américain de la *Dosco*? Cette compagnie a importé du charbon américain?

M. GORDON: Pas que je sache. C'est tout du charbon canadien. Nous achetons le charbon américain au prix de concurrence établi au Canada.

M. HATFIELD: De vos propres mines?

M. GORDON: De nos propres mines. Le prix en est basé sur celui du marché.

M. HATFIELD: Exploitez-vous des mines au Canada?

M. GORDON: Nous n'exploitons pas de mines au Canada. Nous n'exploitons que la *Rail and River Coal Company* aux États-Unis.

M. FULTON: Employez-vous toute sa production?

M. GORDON: En effet, sauf que la mine produit une certaine quantité de menu qui ne convient pas à l'usage des locomotives. Nous vendons ce charbon ou l'échangeons avec une mine voisine pour un autre qui répond à nos besoins. En dernière analyse, nous utilisons toute la production.

M. FULTON: Un député des provinces maritimes a fait une déclaration qui a paru dans les *Débats*, disant qu'un contrat de 65,000 tonnes de charbon avait été annulé. A la suite de vos déclarations, je crois que ce n'est pas exact?

M. GORDON: Je me suis renseigné à ce sujet. D'après ce qu'on m'a dit, il n'y a pas eu annulation de contrats comme tels. Les livraisons n'ont été que retardées durant une certaine période à la demande des chemins de fer Nationaux.

M. FULTON: Pourquoi ça? Les réserves étaient-elles élevées?

M. GORDON: C'est que les approvisionnements étaient alors considérés comme suffisants et nous n'avons pas voulu de livraisons qui auraient accru les réserves que nous nous étions fixées.

M. FULTON: Puis-je demander qui décide de la quantité à conserver en réserve? Est-ce le directeur ou la décision relève-t-elle du bureau d'administration?

M. GORDON: Voici comment les choses se passent: chaque année, le service des achats, conjointement avec le service d'exploitation, en arrive à des estimations relativement à la quantité de charbon requise.

M. FULTON: Le service de l'exploitation?

M. GORDON: Le service de l'exploitation en coopération avec le service des achats. Ils présentent ensuite une recommandation qui est soumise par le président au bureau des directeurs et l'objectif est fixé en ce qui concerne les réserves voulues pour la fin de l'année. Ce qui veut dire qu'en février, je soumettrai le programme de 1950 au conseil d'administration. Nous tâchons toujours de fixer un objectif pour la fin de l'année, mais nous laissons le service des achats libre d'acheter du charbon durant l'année, en ne perdant pas de vue les réserves que nous désirons accumuler et qui nous permettront de passer à travers la période critique de janvier, février et mars. Les achats qui nous permettront de suivre ce programme peuvent s'élever entre six et sept millions et demi de tonnes par an. La façon de répartir les achats n'est qu'une question de jugement de la part de l'administration.

M. HELME: En ce qui concerne l'Alberta, on a mentionné le chiffre de $6.12 la tonne comparativement à $4 pour du charbon américain semblable. Je me demande pourquoi cette différence.

M. GORDON: J'ai dit déjà que j'obtiendrais d'autres renseignements quant à l'utilité relative du charbon et à la différence entre ces chiffres. On ne peut vraiment pas les comparer parce que les prix que j'ai mentionnés pour les États-Unis sont f. à b. la mine même alors que celui du charbon de l'Ouest est f. à b. les voies du National-Canadien. Je vous demanderais de patienter un peu à ce sujet et je serai bientôt en mesure de vous renseigner avec plus de précision sur la question des comparaisons. La chose est très compliquée. L'épreuve du charbon se poursuit sans cesse. Nous pouvons avoir un contrat de charbon à $4.60 la tonne et en faisant l'épreuve d'une livraison, nous apercevoir que son

rendement ou sa puissance de feu n'est pas aussi élevée que l'exigeait le contrat. Nous faisons alors l'escompte dans les paiements subséquents. C'est là une chose qui varie sans cesse. J'essaierai d'obtenir pour demain un exposé où les comparaisons seront établies. Dans le moment, les chiffres que je vous ai fournis ne peuvent pas être comparés.

M. HATFIELD: Combien d'huile à diesel employez-vous comparativement au charbon?

M. GORDON: En 1949, nous avons employé un total de 6,153,000 tonnes de charbon d'une valeur réelle de $51,102,000. Nous avons dépensé 95,454,000 gallons d'huile combustible d'une valeur réelle de $2,467,000. Nous avons utilisé aussi 12,520,000 gallons d'huile à diesel d'une valeur réelle de $1,502,000. En d'autres termes, le compte total d'huile était de $3,900,000 et celui du charbon, $51,102,000.

M. HATFIELD: Est-ce votre intention de continuer le changement du charbon à l'huile?

M. GORDON: Cela soulève l'importante question de méthode que j'ai mentionnée ce matin. Tout dépend de ce que révéleront nos recherches en matière de modernisation et d'amélioration dans le rendement du réseau. Pour parler de façon générale, nous tendons à cette fin, mais il n'y aura pas de changement radical.

M. HATFIELD: Le chômage ne serait pas pris en considération?

M. GORDON: J'ai déjà déclaré à ce sujet que les directeurs des chemins de fer Nationaux ne perdent pas de vue l'idée que la compagnie a de gros intérêts dans le charbon. Cette denrée nous fournit de gros chargements à transporter et nous ne sommes pas prêts, dirai-je, à tout jeter par-dessus bord pour adopter le système diesel.

Le PRÉSIDENT: Vous dites, monsieur Gordon, que la quantité de charbon qui vous a été offerte durant l'année courante par les Maritimes est inférieure d'environ un million à ce dont vous auriez besoin. Je vous poserai donc une question. Qu'est-ce que vous faites des petits exploitants? Lorsque vous avez négocié un prix raisonnable avec les principaux exploitants, est-ce que vous faites connaître ce prix aux commerçants intéressés et que vous donnez aux petites compagnies la chance de vous en fournir au prix établi?

Des VOIX: Non.

M. GORDON: Je ne sais trop qui a répondu "non", mais je vous dirai que oui. Voici ce que je crois. Il y a dans les Maritimes, et surtout chez les exploitants indépendants, énormément de charbon qui n'est d'aucune utilité pour les locomotives. Nous sommes continuellement en relations avec ces exploitants afin d'obtenir la quantité maximum possible. Peu importe le prix que nous devons payer, c'est toujours le résultat de négociations, parce que les qualités varient.

M. MCCULLOCH: L'acheteur mentionne un prix à prendre ou à laisser et les exploitants sont forcés de l'accepter. Aucune mine indépendante des Maritimes peut subsister sans une commande du National-Canadien.

M. GILLIS: C'est exact.

M. GORDON: S'il en est ainsi, j'avoue que je n'y comprends rien. Je ne vois pas pourquoi, en 1949, toutes ces mines dont vous parlez ne nous ont pas livré tout le charbon que nous avions commandé.

M. MCCULLOCH: Je sais, mais durant la guerre vous avez acheté du charbon des exploitants indépendants. Les trains ont très bien marché et rendu de grands services.

M. GORDON: Nos approvisionnements de charbon maritime étaient très insuffisants. Durant la guerre, nous avons dû transporter par rail du charbon américain dans cette région et en utiliser de grandes quantités.

M. MCCULLOCH: Le charbon de l'*Acadia Coal Company* et de la *Drummond Valley Company* n'est pas aussi bon que certain charbon du Cap-Breton mais ces compagnies emploient une foule d'hommes et nous aimerions les voir travailler au moins cinq jours par semaine au cours de la saison morte.

M. GORDON: De façon générale, je puis certainement déclarer que c'est notre désir et que ce sera le but du National-Canadien d'acheter tout le charbon canadien que nous pourrons obtenir économiquement, à condition qu'il fasse mouvoir les trains. Il est parfaitement inutile d'accepter du charbon qui vous laissera en pane entre deux gares. Vous n'avez alors qu'à envoyer un autre train qui ramènera celui qui est parti avec le mauvais charbon. Cela ne vous mène nulle part.

M. MUTCH: A ce sujet, peut-on s'attendre qu'un petit exploitant puisse concurrencer les prix qui permettent à un grosse compagnie de produire du charbon? Je songe à d'importants contrats, disons de 1,300,000 tonnes. Il doit y avoir un élément d'épargne dans la production en masse, même sur une denrée comme le charbon. Est-ce que ça ne revient pas à ceci: un exploitant indépendant, qu'il s'agisse de charbon ou de toute autre chose, se voit fermer la barrière s'il lui faut concurrencer les prix du gros producteur?

M. GORDON: Monsieur Mutch, vous soulevez là une question économique générale sur laquelle je puis parler avec une certaine connaissance. Si ce que vous dites était vrai, aucune houillière indépendante ne pourrait se maintenir. Le fait qu'il y en a prouve l'erreur de ce que vous dites.

M. MUTCH: J'espère que ce n'est pas vrai et je comptais bien que vous démontreriez la fausseté de ma déclaration.

M. MCCULLOCH: Dans certains districts, la compagnie n'accepte pas le tout-venant. Les exploitants doivent éliminer la charbonnaille et comme ils ne peuvent s'en débarrasser, ils ne peuvent exploiter la mine.

M. GORDON: Cela y est pour quelque chose. Quelques-unes de ces mines ne peuvent vendre que le tout-venant, ce qui les empêche de nous approvisionner parce que nous ne pouvons pas utiliser le tout-venant.

M. MCCULLOCH: Qu'avez-vous employé durant la guerre?

M. GORDON: Je doute fort que nous ayons utilisé la sorte de charbon à laquelle vous songez. Après tout, il s'agit ici d'une impossibilité matérielle. Si le charbon ne brûle pas, il ne peut actionner les trains. La même situation peut se présenter aussi là où la qualité du charbon influe sur le coût du fonctionnement. C'est un facteur économique également. Monsieur Dingle, quelle est votre expérience au sujet du tout-venant?

M. DINGLE: Ce que M. Gordon a dit est vrai. Le charbon léger passe entièrement par la cheminée et ne produit guère de feu. On confond peut-être entre le charbon qui sert pour les locomotives et notre usine de chaudières où nous utilisons de la charbonnaille.

M. MCCULLOCH: Presque toutes les mines du comté du Pictou ont un surplus de charbonnaille dont elles ne peuvent se débarrasser.

M. GORDON: Je crois que c'est absolument vrai, mais nous n'y pouvons rien.

M. MCCULLOCH: Pas si vous exigez du charbon criblé.

M. GORDON: Mais nous ne pouvons brûler du tout-venant ou de la charbonnaille dans nos locomotives.

M. MCCULLOCH: Je le sais.

M. HATFIELD: Vous avez dit, je crois, que le charbon vous a coûté 51 millions de dollars. Quelle partie de ce montant a servi à acheter du charbon provenant des États-Unis?

M. GORDON: Si je comprends bien, votre question est celle-ci: quelle quantité de charbon utilisé, comme je l'ai mentionné, provenait du Canada? Les chiffres que je vais vous donner maintenant ne peuvent être exactement comparés à ceux que je vous ai donnés antiérieurement. Mais ils représentent le charbon de toute sorte utilisé sur le réseau en 1949. Nous avons utilisé un total de 6,547,147 tonnes de charbon pour production de vapeur et le Canada en a fourni 6,001,856 tonnes.

Le PRÉSIDENT: Quelle en était la valeur en dollars, monsieur Gordon?

M. GORDON: Voulez-vous attendre un instant. Je me trompe. C'est la quantité consommée. Je regrette. Je me suis mêlé dans tout ceci, monsieur le président. Pouvons-nous rayer ces chiffres et recommencer?

Nous avons reçu un total de 5,260,151 tonnes de charbon pour production de vapeur l'an dernier. De cette quantité, 2,237,829 tonnes provenaient du Canada. Je ne peux répartir les chiffres de la consommation parce qu'il sont mêlés avec les réserves, mais c'est là ce que nous avons reçu en 1949.

J'ai les quantités des années précédentes, si ça intéresse quelqu'un.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a posé une question relative à la valeur réelle du charbon acheté aux États-Unis. Le savez-vous?

M. HELME: Oh! ce n'est pas nécessaire.

Le PRÉSIDENT: Continuons alors.

M. FULTON: Combien de charbon produit la mine américaine qui appartient à la compagnie? Pouvez-vous me le dire, monsieur Gordon?

M. GORDON: En 1949, la production a été de 916,317 tonnes. Naturellement, la production a été réduite à cause des grèves américaines.

M. FULTON: Cette houillère a donc produit environ le tiers du charbon que vous avez obtenu des États-Unis?

M. GORDON: Oui. Je n'ai pas vérifié nos chiffres, mais sur cette base, c'est à peu près ça.

M. FULTON: Payez-vous la compagnie minière pour ce charbon? Tenez-vous des comptes séparés?

M. GORDON: C'est une compagnie séparée et les livres sont tenus séparément. Nous payons ce charbon-là comme nous payons celui de toute autre compagnie.

M. HATFIELD: Et les lignes des États-Unis? Sont-elles maintenues à même leurs propres receettes ou à même les recettes du réseau canadien?

M. GORDON: Ce serait difficile à dire, mais les frais sont acquittés en dollars américains. C'est une compagnie séparée, une compagnie américaine.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions sur le charbon?

M. THOMAS: Puis-je demander à M. Gordon si nous recevons beaucoup de charbonnaille des mines américaines sous forme de briquettes?

M. GORDON: Non, pas des États-Unis. Nous découvrons à l'usage qu'il n'est pas économique sous forme de briquettes. Nous en obtenons une grande quantité de l'Alberta que nous utilisons en briquettes de façon satisfaisante.

M. THOMAS: Il n'est pas considéré comme pratique. On ne croit pas aux États-Unis qu'il soit recommandable de classer la charbonnaille en briquettes?

M. GORDON: Non, ce n'est pas économique, en ce sens que nous en achetons d'autre à meilleur prix. En Alberta, le prix moyen s'élève à environ $7.73 la tonne pour les briquettes locales contre $6.12 pour le charbon criblé.

M. FULTON: Cette mine américaine est-elle comprise dans les comptes de la compagnie? Ses revenus sont-ils compris?

M. GORDON: Oui. Cela fait partie des comptes du réseau. C'est une filiale du réseau et elle est comprise dans le bilan général.

M. CARTER: Est-ce vrai que plusieurs centaines de wagons à charbon envoyés dans les Maritimes en sont revenus vides?

M. GORDON: Revenus vides?

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Cela me surprendrait. Non, il n'en est pas ainsi. Peut-être songez-vous à certain délai lorsqu'il y a eu des difficultés dans le détroit de Canso et que des wagons vides ont été retenus. Mais ils ne sont pas revenus vides. Ils ont été retardés jusqu'à ce que la glace ait été brisée et ils sont ensuite revenus chargés.

M. GILLIS: Le ministre des Transports a résolu la difficulté. Il construit actuellement un pont à cet endroit.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous espérons qu'il sera bientôt construit.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions sur le charbon?

M. GILLIS: Comment les prix se comparent-ils entre le charbon américain et celui des Maritimes?

M. GORDON: Là encore, les prix varient. Les prix du charbon criblé ont varié en 1949 entre $7.75 la tonne et $8.60. Aux États-Unis, les chiffres que je possède varient entre $3.65 et $4.70 la tonne. Mais laissez-moi vous faire remarquer ceci: les prix des États-Unis sont f. à b. la mine et dans l'Est du Canada, f. à b. la voie du National-Canadien. Il y a là une différence que j'essaie d'expliquer afin d'en arriver à une base comparative. J'espère avoir ces chiffres comparatifs demain.

Le PRÉSIDENT: A l'exception de la déposition de ce mémoire que M. Gordon doit vous fournir, monsieur Gillis, est-ce entendu que nous en avons fini avec la question du charbon? Maintenant, monsieur McLure, "le chemin de fer Témiscouata".

M. MCLURE: Ma question porte sur le chemin de fer de Témiscouata, dans la mesure où l'île du Prince-Édouard, par sa situation géographique, peut être considérée comme une unité distincte.

C'est une question que j'ai posée au ministre des Transports. La voici: la compagnie des chemins de fer Nationaux a-t-elle fait une proposition générale aux autres provinces comme elle en a fait au gouvernement de l'île du Prince-Édouard et qui est celle-ci: prendre possession de tous les autobus qui circulent sur les grandes routes et des services de camionnage et les placer sous la régie de la Commission des Transports?

M. GORDON: La réponse est non, évidemment. Mais je me demande si vos prémisses sont vraies en ce qui concerne l'île du Prince-Édouard.

M. MCLURE: Vous dites que la réponse est négative, que la compagnie n'a fait de proposition à personne?

M. GORDON: Aux autres provinces, et la réponse est "non". Mais je mets en doute votre prémisse, que nous avons fait une proposition à l'île du Prince-Édouard.

M. MCLURE: Les chemins de fer Nationaux ont fait une proposition à l'île du Prince-Édouard. Êtes-vous au courant?

M. DINGLE: C'est exact, monsieur.

M. GORDON: Je me le demande. Voulez-vous répéter de nouveau.

M. MCLURE: Je dis que les chemins de fer Nationaux ont présenté un mémoire au gouvernement de l'île du Prince-Édouard le 15 février...

M. GORDON: Oui.

M. MCLURE: ...sur la façon dont ils exploiteraient ces services et sur la nécessité pour eux de les exploiter. Ce serait trop long pour moi d'expliquer la chose pour qu'elle soit consignée au compte rendu.

M. GORDON: Je sais ce que vous voulez dire.

M. MCLURE: Le gouvernement de l'île du Prince-Édouard ne savait pas s'il devait accepter ou refuser et il a répondu en conséquence. Les négociations se poursuivent depuis le 1er janvier 1950. Puis-je vous demander si c'est là votre programme en ce qui regarde l'île du Prince-Édouard?

M. GORDON: Il s'agit là d'une proposition spécifique à l'île du Prince-Édouard qui est encore en voie de négociation. La proposition n'a cependant pas été faite aux autres provinces.

M. MCLURE: N'a pas été faite à qui?

M. GORDON: Je dis que la proposition n'a cependant pas été faite aux autres provinces. Elle n'a été faite qu'à l'île du Prince-Édouard et ne se rapporte qu'à certaines conditions locales. Nous avons fait cette proposition parce que nous croyons qu'ainsi, ils obtiendront un meilleur service, en tout et partout, en ce qui concerne les services disponibles. Voilà l'essentiel de la proposition.

M. DINGLE: C'est exact.

M. MCLURE: Je ne vois pas pourquoi ils accepteraient.

M. GORDON: Non? Je ne croyais pas que ce soit aussi avantageux.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous maintenant passer à la page 7. Nous discuterons les diverses colonnes, une à la fois.

"Sommaire de l'exploitation." Avez-vous quelques questions à ce sujet? Nous avons déjà parlé des déficits. Y a-t-il d'autres questions relatives à ce paragraphe?

M. FOLLWELL: Serait-il opportun de demander ici des renseignements sur le service en commun entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien? Est-ce sous cet en-tête?

Le PRÉSIDENT: Aussi bien maintenant que plus tard. Ceci est un en-tête général.

M. FOLLWELL: Le président, dans son mémoire, nous donne un exposé des arrangements en commun.

M. GORDON: Vous voulez parler des trains en commun?

M. FOLLWELL: Entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien,

M. GORDON: Je ne pourrais vous donner ces renseignements tout de suite. Je ne sais si M. Dingle se rappelle tous les détails mais nous pourrions facilement les faire préparer à votre intention.

M. FOLLWELL: Puis-je vous demander ceci: si je ne me trompe, le National-Canadien pourrait se rendre de Toronto à Vancouver en douze heures de moins qu'actuellement, mais il y a entente avec le Pacifique-Canadien à l'effet qu'il ne le fera pas. Est-ce exact?

M. GORDON: M. Dingle va vous répondre.

M. DINGLE: Nous n'avons aucune entente par écrit à ce sujet. Mais nous vérifions ensemble nos horaires. Il y a plusieurs années, nous avions des difficultés avec le Pacifique-Canadien en matière de vitesse entre Toronto et Winnipeg, mais nous avons considéré la chose en nous basant sur le fait que ce n'est pas dans l'intérêt du confort du voyageur. Nous pourrions, si c'était jugé nécessaire ou désirable, réduire notre horaire entre Toronto et Vancouver de douze heures peut-être en nous servant de locomotives diesel, etc.

M. FOLLWELL: Mais vous ne pouvez pas le faire dans les conditions actuelles?

M. DINGLE: Pas d'après le service comme il est organisé actuellement.

M. FOLLWELL: Alors les renseignements que je possède à ce sujet sont complètement faux et sans fondement?

L'hon. M. CHEVRIER: Cela semble un peu tendancieux.

M. FOLLWELL: Puis-je poser une autre question? C'est à propos du train nº 15 qui part de la gare Windsor, à Montréal. C'est une gare du Pacifique-Canadien et les billets qui y sont vendus sont naturellement valides en commun sur le train nº 15, si je ne me trompe, entre Montréal et Toronto. Tous les billets vendus passé Toronto, en direction ouest, sont sans doute des billets du Pacifique-Canadien ou du moins le Pacifique-Canadien en retire les recettes à l'ouest de Toronto. Est-ce qu'il y a une raison spéciale pour laquelle ce train ne partirait pas de la gare centrale du National-Canadien ou y a-t-il une entente voulant que ce train parte de la gare Windsor? Je pose cette question pour en arriver à ceci: c'est que le National-Canadien pourrait augmenter ses recettes si le point de départ de ce train était la gare Centrale qui est la gare du National-Canadien à Montréal.

M. DINGLE: A ce sujet, monsieur, les billets et les recettes sont mis en commun entre Montréal et Toronto et ça ne fait aucune différence que le train voyage de Montréal sur les lignes du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien. Ce train particulier dont vous parlez part de la gare Windsor qui est celle du Pacifique-Canadien et rejoint notre ligne à Dorval pour continuer sur celle-ci jusqu'à Toronto. De l'autre côté de Toronto, les recettes vont à la ligne ferroviaire qu'emprunte le voyageur.

M. FOLLWELL: Ce que je voulais dire est ceci: serait-il plus avantageux pour les chemins de fer Nationaux si ce train partait de la gare Centrale, considérant que, sans doute, plus de voyageurs achèteraient des billets du National-Canadien les conduisant au delà de Toronto.

M. DINGLE: La question est discutable. Voulez-vous en venir à la jonction qui s'effectue entre le Michigan-Central et le Pacifique-Canadien?

M. FOLLWELL: Non. Si quelqu'un quitte Montréal pour se rendre à Vancouver par le train nº 15, jusqu'à Toronto, les chances sont que la personne voyagera par le Pacifique-Canadien de l'autre côté de Toronto.

M. DINGLE: Non, ils peuvent voyager sur n'importe quelle route qu'ils veulent bien choisir. Vous pouvez acheter votre billet pour le nº 15 à la gare Centrale et faire route vers l'Ouest sur notre ligne en passant par Winnipeg, Saskatoon, Edmonton jusqu'à Vancouver.

M. GORDON: Votre idée est qu'un billet acheté à la gare du Pacifique-Canadien à Montréal a l'air d'indiquer que celui qui se le procure peut se rendre jusqu'à Vancouver avec son billet du Pacifique-Canadien.

M. FOLLWELL: Voilà.

M. GORDON: C'est une des nombreuses questions auxquelles je veux aussi avoir une réponse. Je sais que la gare où le convoi se forme de même que le matériel et l'exploitation du train sont prévus dans l'arrangement d'exploitation en commun qui fut conclu lors de l'inauguration du système. Maintenant je vais examiner s'il est temps de reviser ces méthodes d'exploitation.

M. FOLLWELL: Mon humble avis est qu'il est temps de faire cette revision.

M. GORDON: Je suis absolument d'accord avec vous. Après avoir résolu mon 5,639e problème, je m'attaquerai à celui-là.

M. FOLLWELL: C'est officiel.

M. GORDON: C'est officiel, mais rappelez-vous qu'une année ne compte que trois cent soixante-cinq jours.

M. ADAMSON: Ne pouvez-vous pas acheter un billet du National-Canadien à la gare Windsor du Pacifique-Canadien pour un endroit situé à l'ouest de Toronto?

M. GORDON: Oh, oui, mais à mon point de vue, un voyageur qui se trouve dans la gare du Pacifique-Canadien a plutôt tendance à acheter un billet du Pacifique-Canadien bon pour tout son voyage. On a entamé des pourparlers dans le passé en vue d'étendre le système d'exploitation des convois en commun à l'ouest de Toronto, mais les deux chemins de fer n'ont jamais pu s'entendre à ce sujet. Je sais que cette question est un sujet de discussion depuis nombre d'années.

M. ADAMSON: Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ne se font-ils pas concurrence à partir de Toronto quant au trafic américain? Les deux compagnies exploitent un train rapide entre Montréal et Chicago.

M. GORDON: Oh, oui.

M. ADAMSON: C'est un train en commun jusqu'à Toronto, et à partir de cette dernière ville, il est divisé en deux.

M. GORDON: Je n'hésite pas à dire que je considère ce manque d'exploitation en commun au delà de Toronto comme étant un désavantage pour le National-Canadien. .

M. ADAMSON: Vous aimeriez que le système d'exploitation en commun se poursuive?

M. GORDON: Si ce système d'opération doit continuer à exister, il me semble qu'il devrait être en vigueur au delà de Toronto afin que le Canada tire profit de l'exploitation d'une ligne américaine appartenant à des Canadiens. Au point où en sont les choses, le trafic, quand il se rend plus loin que Toronto, a tendance à être détourné vers les lignes américaines, ce qui n'est pas à l'avantage du Canada.

M. ADAMSON: Je suis content de voir que vous êtes de cet avis-là.

M. GORDON: D'un autre côté, je dois apporter des réserves à ces déclarations en disant que je parle sans avoir fait une étude approfondie du sujet. Dans plusieurs cas, des circonstances, qui de prime abord n'étaient pas visibles, apparaissent aux yeux de quiconque étudie sérieusement un problème.

M. MUTCH: Quand vous en viendrez à discuter des possibilités de raccourcir la durée du voyage entre Montréal et Vancouver, vous n'oublierez pas de vous rappeler que les gens doivent se lever à cinq heures du matin afin de descendre du train.

M. GORDON: Il est parfaitement vrai que ces horaires de train sont compliqués et très techniques, et souvent, la chose qui semble la plus évidente et la plus raisonnable à faire, ne peut être réalisée.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sous la rubrique générale de la revue de l'exploitation?

M. FULTON: Il y a une question générale qui intéresse le personnel des trains, bien qu'elle concerne seulement la région d'où je viens. J'ai reçu ces jours derniers une lettre à ce propos et je voudrais me renseigner auprès de M. Gordon. La lettre laisse entendre que le personnel de chacun des trains de voyageurs nos 1, 2, 3 et 4 est maintenant obligé de couvrir 3 subdivisions, tandis qu'auparavant on ne lui en confiait que deux; que, à l'époque de la température inclémente, lorsque les trains entre Edmonton et Vancouver furent fusionnés, le changement eut lieu et les équipes, au lieu de couvrir deux subdivisions, en couvrirent trois. Maintenant, on est revenu au système des trains séparés mais les équipes de ces trains parcourent encore trois subdivisions, ce qui a eu pour résultat d'éliminer, entre Blue-River et Vancouver, le personnel complet de deux trains. En d'autres mots, il n'y a désormais que six équipes, tandis qu'auparavant il y en avait huit. Tout ceci donne lieu à beaucoup d'inquiétude. Serait-ce une mesure d'économie? On m'a demandé d'essayer de faire remettre en usage les conditions originales de travail, mais à part cela, j'aimerais obtenir une explication, si vous pouvez en donner une, sur les raisons qui obligent les équipes à couvrir trois subdivisions au lieu de deux.

M. DINGLE: Je regrette, je n'ai pas entendu parler de cela.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous vous renseigner sur cette question?

M. DINGLE: Oui.

M. GORDON: Règle générale, ce n'est pas une décision qui a été prise avec une intention comme celle que vous suggérez, monsieur Fulton. L'intention était que ces trains reprendraient le service en suivant les conditions et les horaires établis précédemment. Quelques questions bien sûr, n'ont peut-être pas encore été réglées.

M. FULTON: Je voudrais profiter du fait que vous êtes en train de considérer cette question pour vous dire que j'ai par devers moi la copie d'une lettre dont l'original fut envoyé à la Commission des Transports. Dans cette lettre, on dit que les journées de travail trop longues nuisent à la sécurité de l'exploitation et on est très désireux de voir tout le problème examiné de nouveau et le principe du territoire comprenant deux subdivisions remis en vigueur.

M. DINGLE: J'examinerai cette question volontiers ce soir et je vous apporterai une réponse demain.

M. GILLIS: Me permettriez-vous de dire pendant que nous sommes sur le sujet de l'expansion du service et d'autres questions de ce genre, que je sais que des représentations ont été faites auprès des chemins de fer et du Ministre des Transports par le gouvernement de Terre-Neuve en vue d'avoir des ports convenables à l'extrémité de la ligne qui passe par Louisbourg et North-Sydney.

Le PRÉSIDENT: Nous allons en venir à cette question dans l'article suivant. Doit-on approuver le sommaire de l'exploitation?

Approuvé.

M. MUTCH: Où en sommes-nous maintenant monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes aux recettes d'exploitation, rubrique sous laquelle il est particulièrement question de Terre-Neuve.

M. GILLIS: L'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération a eu pour résultat une augmentation sensible dans le mouvement des marchandises en transit par le port de North-Sydney et on se rend compte maintenant que le port ne peut plus suffire à la tâche. On a proposé au gouvernement d'utiliser le port de Louisbourg; il est plus proche et présente d'autres avantages. On m'a laissé entendre que des représentations ont été faites auprès du gouvernement pour utiliser exclusivement le port d'Halifax. Beaucoup de marchandises sont dirigées vers Terre-Neuve au moyen des trains du National-Canadien, et maintenant, on propose d'employer des navires pour transporter ces marchandises. Si on donne suite à cette proposition, le chiffre d'affaires du National-Canadien, dans cette partie du pays, va diminuer. Je me demande si cette question a été portée à l'attention du chemin de fer.

L'hon. M. CHEVRIER: Le budget des dépenses prévoit qu'une importante somme d'argent, quelque chose comme 2 millions de dollars, sera dépensée pour l'amélioration du port de North-Sydney. On parle aussi de construire des installations semblables à Port-aux-Basques. Je suis d'avis que nous devrions d'abord terminer les travaux qui s'imposent dans ces deux derniers ports avant même de songer à celui de Louisbourg. Je ne sais pas quelles représentionss ont été faites. Peut-être que les hauts fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada sont en mesure de dire quelles représentations ont été faites en vue d'utiliser le port de Louisbourg au lieu de celui de North-Sydney, mais même si elles furent faites, je ne crois pas qu'on puisse pour le moment y acquiescé, du moins pas avant que les travaux d'installation à North-Sydney et à Port-aux-Basques, aient été terminés.

M. GILLIS: Je sais que la question a été discutée à la dernière session de la Chambre. Il avait été question de modifier la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes de façon qu'elle s'applique à tous les envois de marchandises par mer à partir d'Halifax jusqu'à Terre-Neuve. Si on en venait à accepter cet amendement, les marchandises pourraient emprunter la voie ferrée jusqu'à l'est de Truro. Tout ce que je veux c'est l'assurance que vous allez maintenir l'état de choses actuel. Naturellement, il va s'écouler quelques temps avant que vos installations de North-Sydney et de Port-aux-Basques soient prêtes à être utilisées, mais dans l'intervalle, si vous n'êtes pas capables de venir à bout du transport des marchandises avant l'achèvement de votre projet de North-Sydney, le surplus de marchandises pourra être expédié par le port de Louisbourg.

L'hon. M. CHEVRIER: Pendant que nous sommes sur ce sujet, je puis dire que ce n'est pas notre intention, pour autant que je sache, de modifier, au cours de cette session, la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. De plus, la soumission de *T. C. Gorman Limited* de la Nouvelle-Écosse, pour la construction d'une partie des travaux de North-Sydney a été acceptée, ce qui indique bien notre intention de satisfaire aux termes de l'union.

M. GILLIS: Si je comprends bien, d'après ce qui a été dit, vous n'avez pas l'intention actuellement d'intervenir en aucune façon et de changer les conditions actuellement existantes concernant le transport des marchandises vers Terre-Neuve.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne sais pas au juste ce que vous pensez et je ne voudrais pas vous répondre affirmativement sans le savoir. Je vous répondrai toutefois en disant que nous avons l'intention de satisfaire aux conditions de l'union en construisant ces installations et nous réservons des crédits dans les prévisions budgétaires pour la construction d'autres installations à Port-aux-Basques, ce qui par déduction met l'autre port hors de question. Il y a peut-être une partie de votre phrase que je ne comprends pas très bien, mais je ne voudrais pas ajouter à ce que je viens de dire.

M. DINGLE: Mais je puis dire que nous ne desservons pas Louisbourg par chemin de fer.

M. GILLIS: C'est vrai. Ce à quoi je pense, c'est à l'augmentation considérable des marchandises passant actuellement par North-Sydney; le port n'est pas outillé pour faire face à cette situation.

M. GORDON: Permettez-moi de m'exprimer ainsi: d'après mes informations, il n'y a aucun quai convenable à Louisbourg. Le quai de Louisbourg n'a que 30 pieds de largeur et ne pourrait pas suffire au chargement de grosses quantités de marchandises. Pour améliorer les conditions de chargement du port de Louisbourg, il faudrait proposer un vaste programme d'agrandissement et d'aménagement et nos hauts fonctionnaires ne sont pas disposés à recommander une telle amélioration pour Louisbourg, alors que le projet de North-Sydney est déjà en marche.

M. CAVERS: N'est-il pas vrai que le port de North-Sydney est fermé à la navigation durant certains mois de l'année?

M. GILLIS: Je ne parlais pas de Sydney, je parlais de Louisbourg.

M. CAVERS: Je répète ma question: n'est-il pas vrai que le port de North-Sydney est fermé une partie de l'année, et que pendant qu'il est fermé, vous êtes obligés d'utiliser le port de Louisbourg?

M. GILLIS: C'est vrai.

M. CAVERS: Et pour combien de mois cette année le port de North-Sydney est-il resté fermé?

M. GILLIS: J'imagine environ deux mois et demi.

M. CAVERS: Et cela varie-t-il d'année en année?

M. GILLIS: Oui, une année le port peut être fermé durant un mois, et une autre année durant trois mois.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur les recettes ou les dépenses d'exploitation? Sinon, je vais les déclarer approuvées.

M. ADAMSON: Je voudrais ici vous demander quelque chose.

M. FOLLWELL: Sous le régime des dépenses d'exploitation, je demanderais au Président quelles sont ses intentions en ce qui regarde le transbordement des voitures à Cobourg en Ontario?

M. COOPER: En ce qui concerne l'*Ontario Car Ferry Company*, puis-je dire qu'une demande est maintenant en instance devant l'*Interstate Commerce Commission* pour obtenir la permission d'abandonner l'exploitation.

M. FOLLWELL: Je regrette, je ne puis vous entendre.

M. COOPER: Je dis qu'une demande a été déposée devant l'*Interstate Commerce Commission* pour obtenir la permission de discontinuer le service. Nous attendons maintenant sa décision. On a l'intention d'interrompre le service le 1er mai prochain, et si la Commission donne la permission, c'est ce qui va être fait. C'est ce que l'on projette de faire.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, une délégation est allée voir MM. Vaughan et Cooper l'automne dernier en vue de continuer l'exploitation de ce système de transbordement et elle avait proposé à MM. Vaughan et Fairweather la possibilité d'étendre le service au moyen de transbordeurs qui voyageraient entre Rochester et Cobourg et de trains qui se rendraient à Oswego, et d'Oswego à Kingston. A Oswego aurait lieu le raccordement avec le *New York, Ontario and Western Railway* qui va de Waukegan (New-Jersey) à Oswego. Une autre suggestion consistait en la possibilité d'acquérir, au nom des chemins de fer Nationaux du Canada, le *New York, Ontario and Western Railway,* afin de faire la navette de Oswego à Kingston ou de Oswego à Kingston, Cobourg et Rochester, ce qui permettrait peut-être aux chemins de fer Nationaux du Canada de se rendre presque directement à New-York. Je me demandais si quelque chose a été fait dans ce sens.

M. GORDON: J'allais justement dire, monsieur le président, qu'en ce qui a trait à cette exploitation, une étude de la question a été faite par les deux chemins de fer intéressés. Le National-Canadien n'est pas le seul intéressé, le *B. & O.* l'est aussi.

M. FOLLWELL: Je le comprends parfaitement.

M. GORDON: Le comité mixte a fait une étude de cette exploitation et recommanda qu'on abandonne le projet, et dans cette recommandation,—que je n'ai pas en mains mais dont je me rappelle parfaitement bien,—le service alternatif était considéré comme étant suffisant dans les présentes circonstances pour faire face à la situation. Le service alternatif a été le sujet d'une étude dans le temps et on a considéré que le service au moyen de transbordeurs pourrait être abandonné sans que la région visée en souffre.

L'hon. M. CHEVRIER: Alors, le fait que la compagnie américaine a été autorisée à soumettre cette question à l'*Interstate Commerce Commission,* et qu'elle a fait une demande pour abandonner le service, n'élimine-t-il pas le National-Canadien de cette opération commerciale?

M. GORDON: Oui, et comme je disais, le comité mixte a fait une étude de la situation et a recommandé l'abandon du service, particulièrement à cause du fait que le service alternatif va s'occuper des besoins du public voyageur dans cette région.

M. FOLLWELL: Oui, c'est cela, mais ce que je suggère aux chemins de fer Nationaux du Canada c'est d'envisager la possibilité de conclure un accord avec le *New York, Ontario and Western Railway* concernant l'exploitation à partir d'Oswego.

M. GORDON: Vous suggérez cela en raison de la possibilité que le service alternatif actuel puisse s'avérer insuffisant; est-ce bien ce que vous pensez?

M. FOLLWELL: Oui, insuffisant; ou probablement que ce serait à l'avantage du National-Canadien pour le développement de son service avec la ville de New-York.

M. GORDON: Ma foi, je peux seulement vous donner une réponse générale à ce propos. Des représentants des chemins de fer Nationaux du Canada ont

fait partie du comité. Je ne puis vous donner le détail des arrangements successifs qui furent conclus, mais je sais toutefois qu'ils sont à l'avantage du National-Candien qui se sentira protégé quand ce service de transbordement sera abandonné.

M. FOLLWELL: Je tiens à préciser que au point où en sont maintenant les choses, le service sera interrompu à partir du 1er mai.

M. GORDON: Aussitôt que l'*I.C.C.* aura finalement tranché la question et rendu sa décision.

M. CARTER: Monsieur le président, dois-je comprendre que nous en sommes encore aux questions d'exploitations?

Le PRÉSIDENT: Nous étudions les recettes et dépenses d'exploitation.

M. CARTER: J'aimerais revenir à une question posée par M. Gillis sous le régime des exploitations.

Le PRÉSIDENT: Oui, très bien, allez-y.

M. CARTER: Je voudrais savoir, monsieur le président, si les autorités du N.-C. sont au courant de l'absence de confort et des inconvénients endurés par les voyageurs en raison du manque d'accomodations de Louisbourg qui doit être utilisé chaque année pour une période de temps qui peut durer d'un mois à deux mois et demi.

M. GORDON: Je suppose que la réponse est, oui; mais je ne vois pas en quoi nous pouvons être responsables de ces conditions.

M. CARTER: Je demanderais aux autorités du N.-C. si elles ont l'intention de faire quelque chose en vue de remédier à ce manque de confort et à ces incommodités?

M. GORDON: Nous n'avons pas de plans en vue pour Louisbourg, en autant que je sache.

M. CARTER: Est-ce une réponse définitive?

M. GORDON: Dans le rapport que j'ai en main, j'ai étudié la question il y a un mois et je constate que notre personnel qui s'occupe de recherches et de développement n'est pas d'avis qu'il puisse survenir un développement susceptible de changer les conditions actuelles à Louisbourg, et je crois que si de meilleures facilités étaient fournies à Louisbourg, ce ne serait certainement pas à cause d'améliorations que nous pourrions considérer maintenant.

Le PRÉSIDENT: Je pense, monsieur Gordon, que M. Carter songeait au fait que durant la période temporaire allant de un à trois mois alors que l'autre port est fermé à la navigation, vous devez utiliser Louisbourg.

M. GORDON: C'est vrai. Notre position est que à l'exception d'une occasion spéciale, comme lorsque le port de North-Sydney est encombré de glace, nous n'avons pas l'intention de nous servir de Louisbourg comme port.

M. CARTER: Vous êtes forcés d'utiliser ce port chaque année, et durant plusieurs années, vous avez été obligés de l'utiliser pour une certaine période de temps.

M. GORDON: Mais ces périodes sont de durée inégale et dépendent plus ou moins des conditions de la température et de la glace.

M. CARTER: Je vous dirai que vendredi dernier le navire dut être détourné vers Louisbourg et voici ce qui est arrivé: Nous nous sommes aperçus à notre arrivée à Louisbourg que personne ne s'attendait à notre venue, nous n'étions pas attendus; nous arrivâmes à ce dernier endroit à environ 9 heures

du soir,—non, il était 8 heures du soir et le train quittait Sydney à 9 heures. Il y eut alors une bousculade folle pour se procurer des taxis afin de se faire conduire à la gare de Louisbourg et nous eûmes toutes sortes de difficultés. Finalement, nous arrivâmes à la gare où le vieux train délabré, qui va et vient, nous attendait,—quelques passagers qui ne pouvaient pas se permettre de prendre un taxi ont dû marcher jusqu'à la gare et le train fut retardé jusque vers minuit cette nuit-là afin de permettre à tout train circulant sur cette voie ferrée de venir faire le raccordement. Il y a une semaine, ma femme revenait d'Halifax. On l'avisa à la gare d'Halifax de quitter cet endroit le samedi soir afin de correspondre avec le navire le dimanche matin. A Louisbourg, elle fut informée que le navire ne quittait pas ce port avant lundi et plusieurs voyageurs du train durent passer une journée de plus à cet endroit à leurs propres frais. Puisque ces conditions existent, avec des difficultés qui viennent et reviennent sans cesse, je crois qu'il devrait y avoir au moins une petite gare érigée à Louisbourg et des dispositions prises avec une compagnie de transport quelconque pour conduire les voyageurs à Sydney.

M. GORDON: Je ne puis que répéter, monsieur le président, que la politique du National-Canadien est d'utiliser Louisbourg seulement l'hiver et quand c'est absolument nécessaire. Si je comprends bien, vous nous demandez d'examiner encore cette question. A la lumière de ce que vous venez de dire, je me charge de le faire mais je ne m'engage pas à dire que nous allons changer d'idée.

M. CARTER: J'aimerais à ce que vous preniez ma suggestion en considération.

M. GORDON: Je vais prendre en considération ce que vous venez de dire et je m'engage à revoir le problème, mais je répondrai franchement à votre question en disant que nous n'avons pas l'intention d'utiliser Louisbourg. Nous allons examiner de nouveau le situation et décider si nous avions raison en premier lieu ou s'il est préférable de changer d'attitude.

M. HATFIELD: Avez-vous considéré la possibilité d'exploiter un service de transbordement entre Terre-Neuve et North-Sydney?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que j'ai fait une déclaration à ce propos, l'an dernier, au cours de la discussion sur les prévisions budgétaires. Si je me rappelle bien,—je parle maintenant seulement de mémoire,—lorsque la route entre Cornerbrook et Port-aux-Basques, sera construite par le gouvernement de Terre-Neuve, nous serons alors dans l'obligation, en vertu des conditions de l'Union de construire un navire pouvant servir au transbordement des automobiles. Nous avons été avisés que le gouvernement de Terre-Neuve a l'intention de construire cette grande route et nous étudions maintenant des plans et devis pour la construction d'un navire de ce genre.

M. CARTER: J'aurais une question à propos des dépenses et des recettes d'exploitation. Je remarque que les recettes d'exploitation s'élèvent à $7,716,000 et les dépenses à $10,340,000 pour la période de neuf mois. Le président ou le ministre peuvent-ils nous donner des chiffres comparatifs pour l'année qui précède, alors que le gouvernement de Terre-Neuve exploitait ces services?

M. GORDON: Nous n'avons pas de chiffres pour l'exploitation du chemin de fer de Terre-Neuve. Nous pouvons seulement vous donner des chiffres à partir du jour où nous en avons assumé nous-même l'exploitation.

M. CARTER: Je parle de chiffres ayant trait à l'année précédente.

M. GORDON: Les chiffres donnés ici visent la période commençant le 1er avril—les neuf mois écoulés depuis le jour où le N.-C. commença à exploiter le service de transport par train et bateau de Terre-Neuve. Nous ne disposons pas de chiffres concernant l'exploitation, par le gouvernement de Terre-Neuve, du chemin de fer de ce pays avant son entrée dans la Confédération.

M. CARTER: Si je comprends bien, vous n'avez pas encore fait de comparaison avec les dépenses d'exploitation des années précédentes?

M. GORDON: Nous n'avons pas de chiffres.

M. CARTER: Mais vous pourriez les obtenir si vous le vouliez?

M. GORDON: Je ne sais pas s'ils sont disponibles. Peut-être que M. Cooper pourrait nous éclairer à ce sujet?

M. COOPER: Je n'ai pas vu aucun de ces chiffres. Bien entendu nous avons augmenté les salaires et réduit le prix des voyages. Nous avons augmenté les salaires de un million et demi de dollars par année et réduit le prix des voyages de $800,000 par année.

M. FULTON: Les chiffres doivent certainement se trouver quelque part?

M. COOPER: Nous les obtiendrons sans doute du gouvernement de Terre-Neuve, mais nous n'en avions pas besoin et ne les avons pas demandés.

M. CARTER: Pouvez-vous répartir les chiffres de dépenses et de recettes entre le service de paquebots et celui des chemins de fer?

M. COOPER: Nous le pouvons, si vous voulez parler des neuf mois écoulés en 1949.

M. CARTER: Oui.

M. COOPER: Nous pouvons obtenir ce renseignement.

M. CARTER: Pour la navigation à vapeur?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Carter?

M. CARTER: J'aimerais qu'on nous donne, si possible, les recettes réalisées par la compagnie de messageries du C.N.R. à Terre-Neuve?

M. GORDON: La compagnie de messageries du National-Canadien à Terre-Neuve?

M. CARTER: Oui.

M. COOPER: Non, nous n'avons pas de chiffres distincts, ici à Ottawa.

M. CARTER: Ces chiffres sont-ils disponibles?

M. COOPER: Je le présume, mais il faudrait que je m'en assure avant de vous répondre d'une manière définitive.

M. CARTER: Une autre question seulement. Peut-on me fournir un état comparatif du coût d'exploitation de la compagnie à Terre-Neuve, et de celui de la compagnie dans les provinces Maritimes?

M. GORDON: La chose n'est sûrement pas possible.

M. COOPER: Je ne saisis pas très bien ce qu'on veut avoir. Nous savons le coût d'exploitation à Terre-Neuve. Quel était l'autre terme de la comparaison?

M. CARTER: Comment ces chiffres se comparent-ils avec ceux des Maritimes?

M. GORDON: Je crois que la même question a été posée ce matin. On voulait avoir un état détaillé des recettes correspondant aux diverses régions, mais cela n'est pas possible. Nous pourrions probablement faire des calculs à part pour Terre-Neuve. Je doute cependant que nous puissions obtenir un état analogue

pour la région des Maritimes, à cause des chevauchements. Terre-Neuve est une île, et nous réussirions peut-être à élucider ce problème; mais même alors il nous faudrait des précisions sur le lieu d'origine du trafic, et à mon avis une comparaison est impossible.

M. FULTON: J'aimerais comprendre parfaitement les réponses faites aux demandes de renseignements. Si j'ai bien saisi, les chemins de fer Nationaux du Canada ont assumé l'exploitation du chemin de fer de Terre-Neuve sans étude préalable des chiffres: ils n'avaient pas à leur disposition le bilan des recettes et des dépenses des années précédentes?

M. GORDON: La réponse est oui. Le National-Canadien a été chargé par le Gouvernement de prendre possession du chemin de fer terre-neuvien; à mon sens, c'était là une condition de l'Union.

M. ADAMSON: Et personne n'a eu la curiosité de savoir où l'on s'en trouverait, financièrement parlant, en assumant la direction de la nouvelle entreprise?

L'hon. M. CHEVRIER: Si; avant l'union, les fonctionnaires du National-Canadien ont fait enquête et rapport détaillés sur la situation. Il y eut d'abord l'exposé des délégués de Terre-Neuve sur les disponibilités. Ces chiffres furent vérifiés par le National-Canadien, du moins ceux qui avaient trait à la valeur et à l'état du chemin de fer, mais la question qu'on vient de poser est d'un ordre tout différent. On veut savoir quelles furent les recettes et les dépenses d'exploitation. J'ignore si cet aspect fut envisagé. Je suppose que le gouvernement canadien avait surtout intérêt à connaître la valeur de ce qu'il recevrait pour son argent. Le Gouvernement se préoccupait surtout de l'actif. Le relevé indique, je crois, qu'en somme le matériel était en assez bon état, bien que les chiffres d'exploitation fussent peu satisfaisants.

M. FULTON: Je crois me rappeler que le gouvernement du Canada a payé comptant à Terre-Neuve les biens dont il assumait la possession, tels que certaines propriétés immobilières. Parmi les considérations qui doivent entrer en ligne de compte lorsqu'on suppute la valeur d'une exploitation comme celle d'un chemin de fer, il y a sûrement celle des profits et pertes. Cet aspect de la question n'a-t-il pas été étudié?

M. GORDON: Vous voulez savoir si le problème s'est posé pour le National-Canadien. Non, il ne s'y appliquait pas. Le point que vous soulevez nous ramène plutôt au fait fondamental de l'entrée de Terre-Neuve dans la confédération. Ce fut l'un des facteurs, mais les chemins de fer Nationaux n'eurent rien à y voir.

M. FULTON: Quand vous êtes entré en possession du chemin de fer, comme vous y étiez tenu, et que vous avez entrepris de l'exploiter en votre propre nom, pourquoi ne vous être pas enquis des profits et pertes correspondant aux années antérieures, afin de savoir dans quelle affaire vous vous lanciez?

Le PRÉSIDENT: Si la chose était un fait accompli et prévu aux termes de l'Union, bien que l'étude pût en offrir de l'intérêt, rien n'eût été changé, n'est-ce pas?

M. FULTON: Vous auriez été mieux à même, selon moi, de diriger sagement l'exploitation du chemin de fer.

M. KNIGHT: Le ministre a déclaré qu'un relevé avait été fait.

Le PRÉSIDENT: Oui, des propriétés immobilières.

M. KNIGHT: Le Comité est sans doute désireux de connaître l'état dans lequel se trouvaient ces biens et ce matériel, en comparaison de ceux du reste du Canada?

M. GORDON: Enquête fut faite par M. Fairweather et M. Dingle. Ces fonctionnaires examinèrent les biens et le matériel, puis présentèrent un rapport au Gouvernement.

Par la suite, autant que je sache, le Gouvernement inscrivit le chemin de fer de Terre-Neuve au nombre des éléments dont il faudrait tenir compte lors de la signature de l'Union. Il y eut plusieurs facteurs à considérer, j'imagine.

M. MUTCH: Et cette considération figure dans les Débats du Comité de la Confédération.

M. GORDON: Oui.

M. KNIGHT: Mais ne pouvons-nous avoir un état du matériel et des biens à Terre-Neuve en comparaison de ceux du reste du Canada?

M. GORDON: Tout cela est compris dans le rapport, n'est-ce pas?

M. DINGLE: Oui. Mais il me faut probablement élucider quelques-uns des points soulevés.

Pendant que j'étais à Terre-Neuve, en décembre 1948, nous pouvions obtenir du chemin de fer de Terre-Neuve, tel qu'il existait alors, des chiffres précis d'exploitation correspondant aux douze derniers mois. Mais, quant à l'état réel du chemin de fer, nous avons pu constater que les superstructures des voies étaient assez solides, les rails de même, et que le ballastage se faisait graduellement. Nous avons trouvé là-bas beaucoup de vieux convois de marchandises, mais les unités de propulsion restaient plutôt satisfaisantes.

Le PRÉSIDENT: Les sténographes ont peine à vous entendre, monsieur Dingle. Pourriez-vous élever un peu la voix, s'il vous plaît?

M. DINGLE: Très bien. Par où dois-je commencer?

Le PRÉSIDENT: Continuez.

M. DINGLE: Nous en étions, je pense, au matériel, et j'ai dit que ce dernier témoignait de quelque usure.

Depuis lors, ce matériel a été plus ou moins renouvelé; sinon, il le sera. Les locomotives sont assez petites, comme dimensions, mais elles sont bien conservées. Au lieu du charbon, elles brûleront éventuellement de l'huile. Les ponts et autres constructions sont aussi dans un état satisfaisant.

Évidemment, le chemin de fer de Terre-Neuve a de fortes rampes de deux pour cent ou davantage en chaque subdivision et dans toutes les directions. En outre, la voie est très tortueuse, ce qui rend l'exploitation assez difficile à certaines époques de l'année.

M. GORDON: Quand nous étudierons le budget du présent exercice, nous aurons, au Comité, tout le détail du matériel qui a été soit acheté soit commandé. Les membres pourront alors se faire une excellente idée de la situation.

M. ADAMSON: Dois-je comprendre que dans le cas qui nous occupe, on ne tenait pas de livres; en ce cas, personne ne savait si l'exploitation du chemin de fer se faisait à perte, et alors, quel était le chiffre de ces pertes?

M. DINGLE: Non, il n'en était pas ainsi. Le chemin de fer de Terre-Neuve avait sa tenue de livres, mais on n'y trouve pas suffisamment de détails sur tous les aspects de cette exploitation.

M. ADAMSON: Nous avons presque acheté la chose à l'aveuglette, en quelque sorte?

L'hon. M. CHEVRIER: Non. Ce serait faux de dire que nous avons acheté le chemin de fer à l'aveuglette. J'ai dit il y a un moment qu'avant de faire suite

à cet article particulier de l'Union, le Gouvernement avait demandé aux Chemins de fer Nationaux du Canada de tenir une enquête. Ce relevé fut l'œuvre de M. Fairweather et de M. Dingle, qui dressèrent un rapport détaillé sur les propriétés immobilières du chemin de fer de Terre-Neuve, et le remirent au Gouvernement; ce rapport visait moins le mode antérieur d'exploitation, que la manière dont le National-Canadien pourrait exploiter le chemin de fer à l'avenir, et ce, au prix de quel surplus ou de quelle perte.

Le rapport en question, fruit de longues recherches, révéla qu'une fois en vigueur les échelles de salaires et de pensions, et compte tenu de ses frais d'acquisition du matériel et le reste, le National-Canadien pourrait exploiter le chemin de fer de Terre-Neuve moyennant une perte annuelle d'environ 5 millions de dollars. Voilà ce que nous voulions obtenir, et voilà ce qui nous fut donné.

Quiconque s'intéresse aux profits et pertes du chemin de fer de Terre-Neuve peut donc se procurer les renseignements désirés dans les Comptes publics de la nouvelle province, tout comme il se procure les mêmes chiffres pour les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. ADAMSON: Et à combien estime-t-on les pertes subies en cours d'exploitation par le chemin de fer de Terre-Neuve? Vous avez parlé de 5 millions de dollars?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. ADAMSON: Nous savons maintenant à quoi nous en tenir.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne voudrais pas qu'on s'imagine que nous faisions une mauvaise affaire, que nous agissions sans trop savoir ce que nous faisions. Non seulement nous avions les yeux grand ouverts, mais nous savions par surcroît ce qu'il en coûterait aux chemins de fer Nationaux du Canada. Le rapport le prouve bien clairement.

Le PRÉSIDENT: Et après neuf mois d'exploitation, quels sont les résultats obtenus?

M. GORDON: Le déficit de la présente année est estimé à 4·2 millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur les "recettes d'exploitation" et les "frais d'exploitation"?

M. CARTER: Où en est-on par rapport à la gare terminus de Port-aux-Basques? Est-il maitnenant décidé d'agrandir ce terminus?

L'hon. M. CHEVRIER: Le projet est justement à l'étude. Je ne vois pas comment nous pourrions renouveler l'installation de North-Sydney sans en faire autant à Port-aux-Basques. Je ne puis dire exactement en quoi consisteront les améliorations ni ce qu'elles coûteront, mais le projet est à l'étude. M. Gordon me dit qu'en temps et lieu il me fera rapport sur le sujet.

M. CARTER: Avez-vous une date quelconque en vue et quand ces améliorations se feront-elles? D'ici à quelques années?

M. GORDON: Le projet est à l'étude. Nous ferons le plus possible dans le plus bref délai. Il ne s'agit pas d'y mettre plusieurs années. J'espère que nous entreprendrons l'exécution du programme dès cette année. Peut-être pas celle du programme définitif, mais nous pourrions aller suffisamment de l'avant pour que nos plans se rendent jusqu'au cabinet du ministre: ensuite, on n'aurait plus qu'à faire approuver, soit le plan A, soit le plan B, ou C, ou D, et le reste.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a une autre difficulté: force nous est de songer au nouveau bac. Si Terre-Neuve construit le nouveau chemin, alors, nous serons

tenus aux termes de l'Union d'aménager un bac pour automobiles, ce qui veut dire que le terminus sera tout autre dans ce dernier cas que dans le premier. Personne n'a donc intérêt à brusquer les choses.

M. HATFIELD: Qu'entendez-vous par le bac en question?

M. GORDON: Un bac pouvant transporter des automobiles.

M. CARTER: Les Conditions portent-elles, pour ce qui est du gouvernement fédéral, l'obligation rigoureuse d'aménager ce bac pour automobiles?

L'hon. M. CHEVRIER: Comprenons bien le sens du bac dont il est question. Si M. Hatfield a voulu parler d'un transbordeur de trains, le gouvernement fédéral n'est pas tenu d'en construire un. Mais s'il songeait à un bac pour automobiles, alors, le gouvernement fédéral y est tenu par les Conditions de l'Union.

M. HATFIELD: Pourquoi n'y aurait-il pas un transbordeur de trains?

M. GORDON: L'écartement de la voie n'est pas le même à un bout de la ligne qu'à l'autre.

M. HATFIELD: Nous avions une voie étroite dans l'île du Prince-Édouard, mais vous l'avez modifiée.

M. GORDON: Il n'a pas été question de modifier le voie étroite qui existe à Terre-Neuve. L'entreprise coûterait très, très cher. Le terrain y présente de grandes difficultés et les courbes sont très accentuées, de sorte que les dépenses seraient énormes.

M. HATFIELD: Avant l'élargissement de la voie dans l'île du Prince-Édouard, il y avait à Borden un endroit où étaient amenées les voitures de faible écartement; puis les marchandises étaient transférées de ces voitures dans d'autres plus large, et portées ensuite par le transbordeur de trains jusqu'à la terre ferme. Cela ne pourrait-il se faire dans le cas de Terre-Neuve, plutôt que de décharger les marchandises au bac?

M. GORDON: Il faut vous rappeler que le trajet entre la terre ferme et l'île du Prince-Édouard est beaucoup plus court que l'autre: on utilise en ce cas un genre de bateau dont on ne peut faire usage entre Terre-Neuve et la terre ferme. Ce dernier trajet est bien différent. On est ici en plein océan, et un tel aménagement serait très coûteux.

M. HATFIELD: Mais il nous en coûte déjà très cher de décharger les marchandises pour les recharger de nouveau.

M. GORDON: Voilà justement un problème d'ordre économique que nous devrons résoudre; il s'agira en effet d'établir si la chose vaudrait la peine, si le transbordement ne se ferait pas à meilleur marché que l'autre opération que vous avez en vue.

M. HATFIELD: Par exemple, le papier-journal n'est-il pas fort endommagé au cours du transfert?

M. DINGLE: Autant que je sache, monsieur, nous ne transportons pas de papier-journal d'une rive à l'autre des détroits qui séparent Port-aux-Basques et Sydney, mais à l'occasion nous nous chargeons par contrat, durant l'hiver, des livraisons en provenance de Port-aux-Basques, puis durant les mois d'été, et tant que le port est ouvert à Cornerbrook, la population de Bowater s'occupe naturellement de ses propres expéditions.

M. JAMES: M. Gordon pourrait nous expliquer comment la compagnie procède pour supprimer les lignes secondaires qui rapportent ou ne rapportent pas

de bénéfices. Pour le moment, je songe à la petite voie que nous avons, dans le comté de Durham, entre Port-Hope et Peterborough, et à d'autres voies secondaires du même genre.

M. GORDON: Notre division des recherches et du développement étudie constamment cette question de l'abandon des lignes secondaires, et elle présente de temps à autre des propositions particulières. Nous songeons actuellement à délaisser deux lignes de cette façon; en réalité, il ne s'agit pas là d'un projet, mais la chose est déjà décidée. Il nous faut évidemment justifier auprès des commissaires des Transports chacune de ces décisions en invoquant des motifs d'ordre économique. Aviez-vous en vue une voie spéciale?

M. JAMES: Je songe à celle de Port-Hope à Peterborough. En général, rogne-t-on d'emblée sur une ligne comme celle-là, ou si l'on tient compte, avant de le faire, des services qu'elle rend à la région?

M. GORDON: De bons hommes d'affaires usent toujours de leur jugement en pareilles circonstances. Nous tenons compte de la clientèle et de la valeur de l'embranchement. Tout cela est pris en considération. Puis nous usons de notre jugement pour estimer les avantages du système. Nous considérons très sérieusement, c'est entendu, les inconvénients qui peuvent résulter de notre intervention pour la population locale, et la Commission des Transports n'y songe pas moins sérieusement que nous. Elle ne nous permet pas d'abandonner une ligne sans savoir d'abord si cela se fera au détriment de la population locale.

M. FULTON: Puis-je poser une question sur les recettes d'exploitation? D'après ce paragraphe, le volume de transports des marchandises et des passagers aurait décliné, tandis que celui des messageries et du télégraphe se serait accru. Quelles sont les prévisions pour 1950? Le volume du trafic des marchandises et des passagers a-t-il continué de décroître?

M. GORDON: La chose a été traitée au long dans nos discussions budgétaires. Référons-nous-y donc afin de ne pas faire double emploi. Nous étudierons ces chiffres en temps et lieu, et verrons au même moment tout ce qui a trait au matériel ainsi qu'aux recommandations.

M. FULTON: Pour ce qui est des messageries, quelle fut la cause de l'augmentation en ce domaine? Je le souligne surtout parce que c'est là, si je ne me trompe, un nouveau service. Vos messageries font-elles concurrence à la livraison postale? Vos tarifs sont actuellement les mêmes, je crois, ou moins élevés que les tarifs postaux pour l'expédition des colis. Est-ce une des raisons pour lesquelles le volume des messageries a augmenté?

M. GORDON: Je ne puis le dire au juste. Je sais à quoi vous songez.

M. DINGLE: Tel n'est peut-être pas le cas au Canada, mais je crois comprendre qu'il y a antagonisme aux États-Unis. Je n'ai pas d'autres renseignements sur le sujet.

M. ADAMSON: Quant à l'intérêt sur les obligations détenues par le public, comment finance-t-on le nouveau matériel?

Le PRÉSIDENT: Nous passerons bientôt à la rubrique "Finances", et il me semble que cette question sera mieux à sa place alors, monsieur Adamson.

Nous en sommes maintenant aux "Autres comptes de revenu".

M. CARTER: Avant d'aborder le sujet, puis-je savoir si l'on a étudié l'avantage qu'il y aurait à faire partir du milieu du réseau ferroviaire de Terre-Neuve,

mettons près de Gander, une ligne qui descendrait jusqu'à Baie-d'Espoir, sur la côte sud, et aboutirait dans un port, au lieu d'utiliser les deux extrémités, comme maintenant.

L'hon. M. CHEVRIER: Si c'est à moi que s'adresse votre question, je crains de ne pouvoir y répondre, parce que la direction du chemin de fer de Terre-Neuve a été confiée aux chemins de fer Nationaux du Canada, et que j'ignore si ce problème a été étudié jusqu'ici. Je ne crois pas qu'on soit encore rendu là.

M. GORDON: Vous parlez en ce moment de la possibilité d'exploiter d'autres trafics.

M. CARTER: Il s'agit de maintenir à un minimum les frais d'exploitation, et en même temps d'améliorer le service.

M. GORDON: Puis-je vous donner la réponse que voici? J'ai déjà fait, aujourd'hui même, plusieurs fois allusion à notre division des recherches et du développement: c'est elle qui est chargée d'une tâche comme celle dont vous parlez. Elle est en contact avec diverses personnalités de Terre-Neuve, et leur but à tous est de voir aux moyens d'encourager et de développer le trafic; il s'agit en outre de choisir l'emplacement des usines et industries, et ainsi de suite. Je n'entends pas vous donner d'exemples particuliers de la tâche de cette division, mais voilà en réalité le domaine qui relève d'elle. En collaboration non seulement avec les autorités de Terre-Neuve mais aussi avec des personnalités de tout le continent, la division s'occupe des moyens de favoriser l'expansion des centres ou des industries particulières.

M. CARTER: Si nous avions un embranchement à partir du milieu de la côte sud, à Baie-d'Espoir, et que votre terminus fût situé là plutôt qu'aux deux extrémités, le service serait beaucoup plus rapide.

M. GORDON: Je puis vous assurer qu'à la division dont j'ai parlé ces projets d'amélioration continuent d'être à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Nous passons maintenant aux autres comptes de revenu. Y a-t-il des questions sur les frais de change étranger et ainsi de suite? Sinon, nous aborderons à ce stade les dépenses d'immobilisation, qui sont le prochain item.

M. FULTON: Je m'intéresse au revenu de la *Rail and River Coal Co.* dont on nous a entretenus, mais je ne vois pas d'item distinct s'y rapportant. Seul un item général indique dans le compte les recettes totales des autres exploitations, et ce compte accuse un déficit global. Quelles ont été les recettes de la mine de la *Rail and River Co.?*

M. GORDON: Je ne sais pas au juste de quels chiffres vous voulez parler.

M. FULTON: Autre revenu, à la page 9. Votre *Rail and River Company* est une compagnie de propriété privée, mais je ne trouve rien dans le détail des recettes d'exploitation qui montre le revenu provenant de cette compagnie. Toutes vos compagnies sont fondues en un seul item, et accusent un déficit global. Or quel fut le revenu de cette mine de la *Rail and River Co.?*

M. COOPER: En 1949, notre déficit fut de $156,062. La perte eut pour cause les fréquentes interruptions de travail survenues par suite de difficultés s'étant produites dans les houillères.

M. FULTON: Pouvez-vous me dire ce qu'il fut en 1948?

M. COOPER: En 1948, il y eut un profit de $43,191.

M. FULTON: Est-ce là un profit normal, pour une exploitation de 900,000 tonnes?

M. COOPER: Il faut se rappeler que, pour ce qui est du charbon vendu aux chemins de fer Nationaux du Canada, nous ne réalisons pas le profit commercial ordinaire. Nous vendons au prix coûtant à ce chemin de fer.

M. FULTON: Je comprends.

M. ADAMSON: Cette mine, qui produit exclusivement pour vous, vous vend meilleur marché qu'à d'autres?

M. COOPER: Oui, nous achetons notre charbon de la *Rail and River Company* moins cher qu'on ne le vendrait à d'autres compagnies.

M. ADAMSON: Est-ce la même chose que dans les mines qui sont la propriété exclusive des aciéries?

M. COOPER: Je le crois. Voilà pourquoi ces compagnies les exploitent.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions sur les autres comptes de revenu? L'item est-il adopté?

Adopté.

Il est maintenant six heures. Le Comité désire-t-il se réunir à 10 heures 30 ou à 11 heures demain matin?

Le Comité s'ajourne au mardi 28 mars 1950, à 11 heures du matin.

Appendice A

DÉCLARATION DE M. DONALD GORDON, C.M.G., PRÉSIDENT DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA,

À

LA COMMISSION ROYALE DES TRANSPORTS

Monsieur le Président,
Messieurs les Commissaires,

Le moment me semble bien choisi pour faire une déclaration au nom du National-Canadien: car, avec les membres de notre conseil d'administration et mes associés, je porte le plus vif intérêt aux principes d'ordre général qui ont été invoqués dans la présente enquête, et je suis désireux de compléter notre exposé antérieur sur la réforme de notre capitalisation.

Je ne suis président du réseau national que depuis quelques semaines, et cependant la nature de mes fonctions et de mon expérience de ces dernières années m'a donné une excellente occasion d'étudier l'économie du pays et ses principaux problèmes. La question des chemins de fer et surtout la situation financière du National-Canadien exigent une solution immédiate. J'ai longuement, sérieusement réfléchi aux aspects financiers du National-Canadien depuis mon entrée en fonctions. Je suis donc heureux de pouvoir comparaître maintenant devant votre Commission.

En général, notre mémoire traite d'un programme national des transports, et nous avons proposé à votre Commission de formuler pour le Parlement les grandes lignes de ce programme. Sans doute les témoignages recueillis au cours de vos séances indiquent la nécessité d'une coordination satisfaisante et d'une réglementation convenable des services dans les diverses sphères des transports.

On ne peut exagérer l'importance des chemins de fer au point de vue des transports nationaux. Ils jouent un rôle de premier plan sous le rapport du développement national et de la défense nationale. Tout ce qui les gêne dans l'exploitation ou l'entretien convenables de leurs biens est une entrave pour le pays en général. Je ne veux pas laisser entendre que d'autres agences de transports ne tiennent pas un rang élevé dans le domaine des transports nationaux—tel est certainement le cas. Chacune a des avantages propres qu'on doit reconnaître. Pour que nous puissions jouir d'un réseau de transports perfectionné, il importe que chacune de ces agences remplisse la tâche à laquelle elle est le mieux adaptée.

Il est aussi de toute rigueur qu'on cesse de permettre aux autres modes de transport l'exercice d'une concurrence injuste et déréglée à l'égard des chemins de fer, dans un domaine où ces derniers sont de beaucoup l'agence la plus efficace et la plus économique. Voilà des problèmes d'envergure nationale, et dont un programme national des transports doit tenir compte.

Le National-Canadien se trouve dans une situation incomparable. Il est le moyen de transport le plus considérable, le principal employeur de main-d'œuvre au Canada, et le plus grand acheteur de matériel et d'approvisionnements au

pays. Il exerce sur la vie économique du Canada une influence prépondérante. On doit avouer que sa prospérité dépend de la prospérité et du bien-être nationaux. En même temps, les résultats financiers de son exploitation dénaturent l'efficacité incontestable du service fourni par le National-Canadien. A tout prix, une clarification immédiate du vrai bilan d'exploitation s'impose.

Certains de ces malentendus proviennent de notre capitalisation que votre Commission a reçu le mandat de passer en revue. L'étude d'un tel sujet montrera qu'en comparaison des autres chemins de fer une proportion indue du capital du National-Canadien consiste en des titres portant intérêt. Deux problèmes se posent ici: celui de l'opportunité d'une revision réaliste de cette capitalisation, et aussi celui de l'étendue de la revision en cause. L'exposé principal du National-Canadien, qui a été présenté à votre Commission, indique clairement qu'un tel maniement est de rigueur, et qu'il devra être considérable. En dehors des aspects purement financiers de la question, une revision s'impose également pour les motifs énumérés aux pages 75 à 79 de l'exposé principal, et j'approuve tout à fait ces raisons.

Il faudra qu'une capitalisation réaliste du National-Canadien tienne compte de la future productivité de recettes du réseau. Le passé ne doit servir que de base au calcul des résultats ultérieurs. La productivité du National-Canadien en recettes, depuis 1923 jusqu'à nos jours, a grandement varié. Durant plusieurs années, les recettes disponibles pour droits d'intérêt et autres fins générales de la Société furent considérables. D'autres années, en dépit d'un excédent d'exploitation, accusent un déficit, même avant la déduction des frais généraux. Fait significatif, les périodes de fortes recettes furent de brève durée, et favorisées par des conditions de prospérité ou le temps de guerre. Il ne faut donc pas y voir un indice de la situation qui devrait prévaloir normalement ou à l'avenir. En outre, au cours des périodes de faible trafic, le coût d'entretien tomba quelque peu aux dépens de la propriété, et par conséquent les chiffres antérieurs disponibles surestiment notre productivité en recettes.

Désormais, il est très clair que le National-Canadien continuera d'être un admirable et puissant moyen d'expansion nationale ainsi qu'un instrument essentiel de défense nationale. Cependant, certains courants que l'on discerne s'opposent aux bénéfices nets. La concurrence routière, déjà forte, aura tendance à augmenter, enlevant aux chemins de fer le trafic de première catégorie, d'où provient la majeure partie des bénéfices nets. On devra aussi tenir compte de l'effet des autres modes de transport, tels que le transport par air et le transport par eau, côtier et fluvial.

L'exploitation ultérieure subira, dans une certaine mesure, le contre-coup des retards apportés dans l'entretien de la propriété et le renouvellement du matériel du réseau par suite de la guerre. Bien qu'en temps de forts bénéfices des réserves se soient constituées en prévision de cette dépense, les réserves en question ont eu gravement à souffrir de l'inflation d'après-guerre. En grande partie à cause de l'inflation, le matériel roulant du réseau figure actuellement dans les comptes sous forme de chiffres de beaucoup inférieurs au coût de remplacement. En conséquence, à mesure que s'effectueront ces remplacements, il y aura une inflation de capital qui, à son tour, influera défavorablement sur les recettes, par voie de droits accrus de dépréciation et d'intérêt, même si l'on tient dûment compte de la modernisation du matériel, devenu plus serviable et d'une exploitation plus économique que dans sa forme ancienne.

L'inflation joue toujours particulièrement au détriment du National-Canadien, à cause du volume plus ou moins grand de trafic de catégorie inférieure qu'elle met en mouvement. On n'est pas sûr non plus, pour ce qui est des bénéfices nets, de pouvoir contre-balancer les hausses inflatoires de coût par des augmentations des tarifs de marchandises, puisque, ce faisant, les chemins de fer risqueraient de déborder les cadres du marché.

Il faudra aussi songer à ouvrir de nouvelles lignes d'embranchement pour exploiter les ressources naturelles du pays. La construction de ces voies coûte cher, et si elle est justifiable par les hausses prévues de la santé nationale et du revenu national, il n'est pas probable qu'avant bien des années ces lignes rapportent des recettes de chemin de fer suffisantes pour acquitter les dépenses supplémentaires qu'elles nécessiteront, ainsi que l'intérêt et la dépréciation sur leur coût d'immobilisation.

Les futures recettes de la propriété, qui sont à la base d'une capitalisation rationnelle, devront refléter les faits et des circonstances qui précèdent. Il se peut que, dans quelques années, la propriété ne fasse guère mieux que d'acquitter ses propres frais d'exploitation. Mais si les temps lui étaient favorables, on serait en droit de compter sur des bénéfices assez substantiels. Pour une propriété du genre, il est logique d'affirmer que tout le capital devrait être sous forme d'actions, et qu'aucune proportion n'en devrait porter intérêt. Cependant, vu l'état actuel des choses en notre pays, où les obligations à revenu du National-Canadien représentent une valeur de 1,344 millions de dollars (chiffres de 1948), dont 760 millions de dollars sont détenus par le gouvernement et 584 millions de dollars par le public, le remaniement de la capitalisation à effectuer pose un problème d'administration pratique.

Après mûre considération, j'estime que, si l'on veut montrer des chiffres d'exploitation qui puissent résister aux épreuves commerciales, il faudra que le montant des fonds à intérêt devant figurer dans la nouvelle capitalisation proposée ait des proportions relativement restreintes, contrairement à la somme actuelle de 1,344 millions de dollars à revenu. Pour arriver à cette conclusion, j'ai étudié surtout les aspects suivants du problème:

1. Obligations à revenu assumées lors de l'acquisition des chemins de fer insolvables

Les réseaux ferroviaires du *Canadian Northern* et du Grand Tronc ne seraient pas devenus la propriété du gouvernement s'ils avaient pu se subvenir en tant qu'entreprises privées. On sait parfaitement qu'ils furent acquis dans l'intérêt national à titre d'entreprise en pleine activité, plutôt que de subir une procédure de faillite. En conséquence, dès le début, le réseau du National-Canadien dut se charger d'une dette productive d'intérêt de 804 millions de dollars. De cette somme, une proportion, acquise du Grand Tronc, consistait en obligations qui, bien qu'elles fussent de propriété privée, ne rapportaient que des bénéfices aléatoires; ces obligations furent déclarées à revenu fixe lors de l'acquisition. Il est naturellement trop tard, à l'heure qu'il est, pour déterminer quelle proportion de cette forte somme d'obligations à revenu fixe aurait pu, sans inconvénient, être soit défalquée soit réduite au rang de capital-actions à la suite d'une procédure de faillite.

Mais ce qui est certain, c'est que, la propriété, en tant que réseau, devant être exploitée comme un ensemble, et toutes les normes commerciales ordinaires ayant été dûment considérées, on ne pouvait aucunement compter sur un apport

quelconque de capital privé. La productivité des biens en recettes n'était rien moins que prometteuse, et des centaines de millions auraient dû être engagés dans l'entreprise pour acquitter l'arriéré de l'entretien, les améliorations nécessaires et les frais de coordination. Étant donné ces circonstances, il semble logique de convertir en capital-actions le plein montant des susdites obligations à revenu fixe.

2. Usure et condition inachevée des biens acquis

Lors de leur acquisition, les biens de propriété privée se trouvaient gravement dépréciés et, dans le cas du *Canadian Northern Railway System*, n'étaient certainement ni complets ni convenables. Le *Canadian Northern* semble avoir eu pour ligne de conduite bien établie de construire des voies de chemin de fer à aussi peu de frais initiaux que possible, quitte à compléter les travaux après la mise en exploitation. Quoique de fortes sommes aient été dépensées pour fins de restauration et de construction avant 1923, il restait beaucoup à faire dans le cas des réseaux du *Canadian Northern* et du Grand Tronc à l'époque de la consolidation. Une forte proportion de la dépense était imputable sur les frais d'exploitation, mais une certaine part, aussi, était fatalement du capital. De 1923 à 1947 inclusivement, les dépenses d'immobilisations du réseau s'élevèrent à quelque 707 millions de dollars. Sur cette somme, il est raisonnable d'estimer qu'au moins 100 millions de dollars représentaient des améliorations nécessaires à la propriété, améliorations qui, pourtant, n'ajoutèrent rien à la productivité de recettes du réseau.

3. Dépenses de coordination

Après la consolidation, les autorités du National-Canadien durent résoudre le problème de coordonner entre eux ces réseaux autrefois concurrents. On estime qu'une telle coordination a coûté 40 millions de dollars, en fait de raccords de voie principale, de lignes de ceinture et de réaménagements de terminus, nonobstant lesquels la propriété reste très loin d'avoir ce qu'il faut en matière d'emplacement des voies principales, par rapport aux voies d'embranchement et aux terminus, toutes parties d'un patron de circulation qui aurait été autrement prévu, si la propriété avait été conçue et construite comme un ensemble.

Le réseau a un parcours excessif en comparaison de ses exigences. On a réduit autant que possible ce surplus en abandonnant les lignes qui faisaient double emploi, chaque fois qu'on pouvait le faire sans nuire à l'économie nationale. Certaines voies, par exemple, se suivaient de si près qu'une seule suffisait aux besoins de la localité: on est alors intervenu. Mais en général, tel n'est pas le cas, et les lignes ainsi dédoublées pour fins du réseau, en tant que voies principales, servent aussi les exigences des localités où elles passent. On s'efforça alors de choisir la meilleure des deux qui devint voie principale, et de maintenir l'autre comme voie secondaire.

Le National-Canadien compte 3,820 milles de lignes construites dès le début en tant que voies principales et qui, pour fins de coordination, ont été réduites au rang de voies secondaires.

Le maintien et l'exploitation de ces lignes sont un fardeau pour le réseau, même si l'on tient compte de leur usage en tant que voies secondaires et d'embranchement. On ne doit pas perdre de vue le fardeau budgétaire en question lorsqu'on étudie la capitalisation du réseau.

D'après les calculs, un tel fardeau grève l'entreprise d'une dette d'exploitation de plus de 8 millions de dollars, ou d'une dette correspondante d'immobilisations de 250 millions de dollars, montant qui, dans un certain sens et pour toutes fins pratiques, peut être appelé capital négatif. Cette somme, ajoutée au montant des dépenses faites en vue de la coordination, donne un total de 290 millions de dollars.

4. CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

Les chemins de fer du gouvernement canadien représentent une partie considérable du réseau National-Canadien. Avant que le réseau fût constitué et les chemins de fer du gouvernement canadien confiés à sa charge, le capital voulu pour l'exploitation de ces lignes était fourni sans intérêt par le gouvernement canadien. Durant les années d'administration du National-Canadien, un changement fut fait, et depuis lors le réseau doit porter, pour toutes fins d'expansion, d'améliorations et de matériel roulant, un capital productif d'intérêt qui s'élève déjà à quelque 110 millions de dollars.

Une caisse de pension, à laquelle n'émargent pas les membres dont l'entrée remonte seulement à 1929 ou plus tard, existe aussi dans les cadres des chemins de fer du gouvernement canadien. Le maintien de cette caisse coûte plus cher que celui de la caisse générale de pension du National-Canadien; on estime même la différence à un montant de capital équivalent à 25 millions de dollars. Ajouté aux 110 millions de dollars susdits, cela donne un total de 135 millions de dollars.

Bien que l'attention ait été dirigée sur ce point, et que, pour faciliter la revue d'une telle situation, la somme de 135 millions de dollars soit incluse dans l'état de la dette de capital du réseau, il est admis que les chemins de fer du gouvernement canadien font actuellement partie intégrante du National-Canadien sous le rapport de la direction et de l'exploitation. Tout en reconnaissant que le National-Canadien devrait logiquement être soulagé des dépenses d'immobilisations subies pour le compte des chemins de fer du gouvernement canadien, et de leurs frais supplémentaires de pension, on estime donc que, si les mesures recommandées par les présentes à l'égard d'une nouvelle capitalisation du National-Canadien et d'un nouveau mode de recrutement de capitaux sont adoptées, aucun remboursement particulier ne devra être réclamé des item en cause.

5. EFFET DE L'ACQUISITION DES LIGNES NON RÉMUNÉRATRICES DANS L'INTÉRÊT NATIONAL

A l'occasion, le gouvernement a acquis et incorporé au réseau National, dans l'intérêt national, des voies ferroviaires qui, en elles-mêmes, rapportaient peu de bénéfices ou n'en rapportaient point du tout, qui se trouvaient dans un état fort déprécié, et avaient besoin d'être restaurées. Le compte des recettes du National-Canadien accuse défavorablement ces acquisitions. Voici la liste des lignes en question:

	Coût	Parcours en milles
Inverness Railway & Coal Co.	$ 375,000	60·8
Kent Northern	60,000	26·8
Lignes gaspésiennes	3,500,000	202·3
Saint-Jean et Québec	6,000,000	158·3
Québec, Montréal et Southern	5,920,361	191·0
	$15,855,361	639·2

L'acquisition et la restauration de ces voies a coûté environ 18 millions de dollars. En outre, leur incorporation au réseau a augmenté les frais d'exploita-

tion de chacune, par suite de la nécessité d'établir les salaires versés à des niveaux équivalents à ceux du réseau, et d'assumer le coût des pensions, bien que, d'autre part, le tarif des transports dût être réduit. Ces changements exercèrent un effet absolument défavorable sur le revenu net du réseau, et constituent un nouvel exemple de ce qu'on a appelé le capital négatif. Il convient donc de fixer à 12 millions de dollars le capital négatif, laquelle somme, ajoutée au coût d'acquisition et de restauration, donne un total de 30 millions de dollars.

Il faut aussi tenir compte de la situation créée récemment, quand fut confiée au National-Canadien la charge des Services de chemin de fer et de paquebots de Terre-Neuve et du chemin de fer du Témiscouata.

On prévoit que le fardeau imposé au réseau par les *Newfoundland Railway and Steamship Services* se traduira dans le compte des recettes du réseau par une dette annuelle de 4 millions de dollars. Considéré comme capital négatif, ce montant représente une somme de 134 millions de dollars. De plus, on aura besoin de montants considérables de capital pour améliorer à l'occasion les biens acquis.

A son tour, l'exploitation du chemin de fer du Témiscouata imposera au National-Canadien un fardeau supplémentaire qui se traduira défavorablement dans le compte de son revenu annuel net par une dette de $180,000, soit l'équivalent de 6 millions de dollars en termes de capital négatif.

Les item de capital rangés dans la présente catégorie se totalisent à 170 millions de dollars..

6. Effet des lignes d'extension

D'énormes capitaux ont été engagés dans la construction de nouveaux embranchements, dont le coût global fut prévu par voie d'émissions d'obligations productives d'intérêt, bien que, en bonne pratique financière, une proportion considérable des frais aurait dû être acquittée par l'émission d'actions ordinaires. Les sommes ainsi dépensées se totalisent à 85 millions de dollars et, si l'on fixe à un minimum de 40 p. 100 le montant qui devrait représenter le capital-actions, la dette de capital du National-Canadien, après déduction de ce chiffre, reste encore de 34 millions de dollars.

Récapitulation

Bref, en partant de ce qui précède, on tire le bilan suivant de l'énorme dette de capital imposée au National-Canadien:

Obligations à revenu assumées lors de l'acquisition des chemins de fer insolvables	$ 804,000,000
Dépréciation et état inachevé des biens acquis	100,000,000
Frais de coordination	290,000,000
Chemins de fer du gouvernement canadien	135,000,000
Effet de l'acquisition de voies non rémunératrices dans l'intérêt national	170,000,000
Effet des lignes d'extension	34,000,000
	$1,533,000,000

Cet état, qui indique une dette excessive de capital de 1,533 millions (montant dépassant d'environ 1,344 millions la dette de frais généraux du National-Canadien), nous autorise à conclure qu'une proportion indue du capital engagé dans le réseau National-Canadien consiste en obligations à revenu.

On estime qu'en conformité des normes commerciales ordinaires le total des fonds qui portent intérêt devrait être converti en capital-actions. Cependant, vu la difficulté pratique de convertir actuellement en capital-actions le capital à revenu qui se trouve aux mains du public; étant donné la productivité virtuelle de recettes du réseau National-Canadien, qui est considérable, et, dans une certaine mesure, pourrait contre-balancer les éléments défavorables que nous avons passés en revue; et dans la supposition que le présent manque d'équilibre qui existe entre les tarifs de chemins de fer et le coût d'exploitation de ces derniers sera résolu au moyen d'augmentations suffisantes des tarifs, la ligne de conduite que voici me paraît susceptible d'apporter un remède approprié à la situation:

1° Les 760 millions de dollars d'obligations productives d'intérêt que détient le gouvernement devraient être convertis en capital-actions et versés comme tel au bilan.

2° Le gouvernement devrait se reconnaître en dette de 300 millions de dollars envers le National-Canadien, ladite somme portant intérêt à 3 p. 100 tant qu'elle ne serait pas liquidée. Ainsi se trouverait constituée, au compte du National-Canadien, une caisse de capital où l'on puiserait à l'occasion pour retirer des obligations à revenu des mains du public ou pour accroître les immobilisations de la propriété. En considération de cette reconnaissance de dette, le National-Canadien émettrait un montant proportionnel de capital-actions en faveur du gouvernement.

3° Les futures extensions de lignes devraient être subventionnées dans une mesure n'excédant pas 60 p. 100 par des obligations productives d'intérêt, le solde étant fourni par le gouvernement en échange de l'émission, par le National-Canadien, d'un montant proportionnel de capital-actions.

J'estime, et le conseil d'administration estime avec moi, qu'il ne faut rien de moins qu'une telle attitude pour assurer comme il convient la capitalisation rationnelle du National-Canadien. Ces mesures, si elles sont adoptées, devraient permettre au National-Canadien de faire face, en moyenne, à ses frais généraux, y compris l'intérêt sur les fonds consolidés.

Je crois sincèrement que la capitalisation du National-Canadien aurait dû être remaniée il y a longtemps, et que, pour les motifs énumérés dans le mémoire du National-Canadien qui vous fut présenté en octobre dernier, et aussi pour les motifs supplémentaires déjà exposés ou que l'on exposera au cours de ces séances, votre Commission devrait en recommander le remaniement immédiat.

Surplus de bénéfices

Il est de saine économie et administration financière d'approuver l'établissement de réserves durant les années de prospérité, en prévision des périodes moins florissantes. Supposé qu'on donne suite à nos propositions, il n'est pas déraisonnable, je l'ai dit, d'espérer que, certaines années, le National-Canadien réalisera un surplus de bénéfices. A mon avis, et le conseil d'administration abonde ici encore dans mon sens, la tâche des directeurs serait grandement facilitée si votre Commission recommandait que le conseil d'administration utilise ces surplus de bénéfices *a*) à l'accumulation d'une caisse suffisante pour acquitter les dépenses occasionnées par des améliorations et des perfectionnements non pro-

ductifs de revenu; et *b*) à l'établissement d'une caisse de stabilisation des tarifs qui, nous l'espérons, pourrait être constituée dans les bonnes années et servirait dans les mauvaises, en vue d'assurer la stabilité aux échelles de tarifs et d'aider, dans la mesure de la réserve accumulée selon les époques, à retarder la nécessité d'un recours à des hausses générales des tarifs de marchandises. Votre Commission est respectueusement invitée à recommander les propositions que je viens de formuler sur le sujet.

Uniformisation de la comptabilité et de la statistique

Pour ce qui est de la tenue de livres, notre compagnie a préconisé l'uniformisation des Comptes des chemins de fer canadiens et la prescription d'une telle uniformité dans les classifications comptables devant être publiées par la Commission des Transports. Il y aurait également avantage à uniformiser les règlements comptables des chemins de fer canadiens et ceux des chemins de fer américains. Les chemins de fer du Canada exploitent des voies aux États-Unis, et les États-Unis font la même chose au Canada. Les comparaisons de résultats et de chiffres d'exploitation ne s'arrêtent pas à la frontière internationale.

Notre compagnie estime que les dossiers et rapports dressés et maintenus par les chemins de fer canadiens devraient obéir à des classifications statistiques uniformes, et que celles qui ont été prescrites par l'*Interstate Commerce Commission* devraient être incorporées à toutes nouvelles classifications canadiennes.

D'autres considérations figurent aussi dans notre mémoire. Nos hauts fonctionnaires les amplifieront et seront en état de donner à la Commission toute la collaboration possible, ils sont prêts en outre à être interrogés sur l'ensemble du mémoire et sur les détails du plan que j'ai exposé brièvement au fil de mes remarques.

A notre avis, nos gouvernants feraient preuve de prudence en établissant le National-Canadien sur les bases que j'ai montrées; ils accroîtraient en même temps l'efficacité de direction de l'entreprise et le rendement de ses services, qui ont pour but de satisfaire les besoins essentiels de la nation. Le réseau National est un moyen indispensable de développer le pays, et forme partie intégrante de la défense du Canada. Nous avons le devoir d'assurer au National-Canadien une capitalisation conforme aux faits.

CHAMBRE DES COMMUNES

1950

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule nº 2

SÉANCE DU MARDI 28 MARS 1950

TÉMOINS:

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

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

PROCÈS-VERBAL

MARDI 28 mars 1950.

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 effective de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Adamson, Carter, Cavers, Chevrier, Cleaver, Follwell, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*) McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Thomas.

Aussi présents: M. Donald Gordon, C.M.G., L.L.D., président du National-Canadien et de son conseil d'administration; MM. S. F. Dingle, vice-président, et T. H. Cooper, vice-président et contrôleur du réseau; M. J. C. Lessard, sous-ministre des Transports.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1949.

MM. Gordon, Dingle et Cooper sont rappelés et interrogés de nouveau.

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

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures.

Présents: MM. Adamson, Bourget, Carter, Cavers, Chevrier, Cleaver, Follwell, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot, Thomas.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux.

MM. Gordon, Dingle et Cooper sont rappelés et interrogés de nouveau.

A 6 heures du soir, le Comité s'ajourne au mercredi 29 mars, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
A. L. BURGESS

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES

28 mars 1950.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin sous la présidence effective de M. Hughes Cleaver.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est maintenant onze heures et nous sommes à l'heure comme le National-Canadien. Nous avons quorum. Nous en sommes, si je ne me trompe, aux prélèvements à même le revenu, page 9.

Adopté.

Le paragraphe suivant s'intitule "Finance". M. Adamson, je crois, a des questions à poser sur ce point. Nous pourrions donc réserver ce poste jusqu'à son arrivée.

Maintenant, "État de la propriété".

M. FULTON: "Les réserves constituées pour cet entretien ont été entamées par les augmentations de salaires et de prix qui se sont produites depuis."

Je lisais la deuxième phrase, sous le titre "État de la propriété", page 9. Je me demande si M. Gordon ou M. Cooper pourrait nous en dire davantage à ce sujet.

M. GORDON: C'est une question très simple. Nous avons constitué en réserve, au cours des années de guerre, une certaine somme d'argent. Maintenant, le pouvoir d'achat de ces dollars, à cause des augmentations de salaires et de prix, est moindre aujourd'hui qu'il était lorsque ces dollars ont été mis en réserve. Autrement dit, nous achetons moins avec $8 millions aujourd'hui qu'en 1947 ou lorsque ces dollars ont été constitués en réserves.

M. FULTON: Cela signifie simplement que le chemin de fer pourra acheter moins avec ces réserves?

M. GORDON: C'est exact, à cause de l'inflation dans les prix et les salaires.

M. MCLURE: Concernant le titre, "État de la propriété", j'aurais une question à poser. Il s'agit du pont connu sous le nom de Hillsboro entre Charlottetown et South-Port et qui a été condamné, il y a quelques années au trafic-marchandises et qui ne sert plus qu'au transport-voyageurs local.

M. GORDON: Oui.

M. MCLURE: Est-ce l'intention du Gouvernement de rebâtir ce pont en même temps que s'effectueront les travaux de la route Trans-Canada?

M. GORDON: Si je me rappelle bien, la question est actuellement en discussion avec le Gouvernement. Ai-je raison? Je me souviens qu'il y avait de la correspondance avec le Gouvernement de l'Île du Prince-Édouard l'autre jour. J'en oublie les détails.

M. MCLURE: Est-ce encore un pont de péage?

M. GORDON: Oui.

M. McLURE: Et la province verse en péage aux chemins de fer Nationaux environ $10,000. Le pont est difficilement praticable pour les camions ordinaires parce que, de temps en temps, un gros camion y reste pris.

M. GORDON: La question à résoudre est de savoir si le pont doit être remplacé entièrement aux frais de la compagnie de chemin de fer ou si, étant donné qu'il fera peut-être partie de la route Trans-Canada, les frais devraient être partagés. Naturellement, je parle de mémoire. Mais je crois que la question fait présentement l'objet de discussions entre nos représentants officiels et le premier ministre de l'Île du Prince-Édouard.

M. McLURE: C'était déjà un vieux pont usagé lorsqu'on l'a installé à cet endroit il y a 46 ans. La province a déjà versé, en comptant les intérêts et le $10,000 annuel, plus de $1 million. Il me semble donc que la province ne devrait pas débourser davantage pour la reconstruction de ce pont.

M. GORDON: C'est là une divergence d'opinion qu'il faudra résoudre, monsieur McLure.

M. McLURE: Vous aurez peut-être plus de renseignements à ce sujet avant l'ajournement du Comité.

M. GORDON: Oui, je crois que je puis savoir où en est la question et vous renseigner un peu plus tard. Je vais en prendre note. Je regrette de n'avoir pas apporté la correspondance avec moi. Mais je me rappelle parfaitement que la question est en discussion.

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

M. FRASER: Oui. J'aimerais demander au président de nous donner des renseignements sur les conditions générales de toute l'organisation, disons sous le rapport de l'outillage et ce qu'il se propose de dépenser cette année.

Le PRÉSIDENT: Nous avons déja eu ces renseignements, monsieur Fraser. Cependant, s'il y a quelque point particulier, je suis sûr que M. Gordon vous en entretiendra volontiers. Que voulez-vous savoir exactement?

M. GORDON: Lorsqu'il s'agira du budget, un peu plus tard, nous discuterons les détails relatifs à l'outillage et les prélèvements à même le revenu et ainsi de suite. Vous aurez des renseignements plus précis alors.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GILLIS: En ce qui se rapporte au chapitre "État de la propriété", je me demande si M. Gordon s'est rendu de Montréal à Sydney, En Nouvelle-Écosse, depuis qu'il est président du chemin de fer.

M. GORDON: Non.

M. GILLIS: Je vous recommanderais le voyage.

M. GORDON: J'ai bien l'intention de le faire dès que je pourrai trouver le temps voulu. Je me propose de faire une tournée cette année qui me conduira sur les principales lignes du réseau. Mais j'ai pensé qu'à cause du manque de temps et de certaines autres raisons, ces derniers mois, et surtout parce que l'hiver n'est guère le meilleur temps pour examiner des lignes de chemin de fer, il était de beaucoup préférable de remettre le voyage au début du printemps. Je me propose donc de l'entreprendre aussitôt que possible.

M. GILLIS: Les conditions, dans ce bout-là de la ligne, laissent beaucoup à désirer. La superstructure est en mauvais état et il en est ainsi depuis longtemps. Il y a là une foule de montées et de détours et j'ai l'impression que la plus grande partie du matériel roulant démodé dont dispose le réseau a été envoyé dans cette région.

M. GORDON: Je crois que personne ne sera d'accord avec vous parce qu'il me semble qu'on pense de la même façon dans diverses parties du pays. Tous s'imaginent qu'ils ont ce qu'il y a de plus ancien. Mais je puis vous dire que ce vieux matériel roulant est réparti également par tout le réseau.

M. GILLIS: Il me semble que les conditions sont meilleures à l'ouest de Moncton. Ça me paraît très très bien, d'après ce que je peux voir.

M. GORDON: Je ne puis guère parler en connaissance de cause à ce sujet. Mais je noterai vos observations de façon à m'en souvenir quand j'irai vous voir.

M. GILLIS: Je trouve que l'état des biens est terrible dans cette région, le matériel roulant et tout le reste.

M. MCLURE: J'espère que le président ne viendra pas par train de luxe mais qu'il voyagera comme un voyageur ordinaire parce qu'il obtiendra ainsi, je crois, plus de renseignements qu'autrement.

M. FRASER: Il sentira aussi tous les cahots. Le président devrait également voyager dans ma circonscription pour se rendre compte des choses, parce qu'actuellement le dicton populaire est celui-ci: "Je veux faire le voyage à Toronto de la façon la plus désagréable. Je prendrai donc le National-Canadien". Les trains sont loin d'être ce qu'ils devraient et la voie est mauvaise.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: "Contrôle automatique du trafic".

M. FULTON: Je voudrais demander des renseignements au président sur l'installation de palissades détectrices d'éboulis.

M. GORDON: Je vais être obligé de demander à M. Dingle de vous répondre parce que c'est une question technique.

M. DINGLE: Un instant s'il vous plaît. Je vais mettre mes papiers en ordre.

M. FULTON: Je devrais peut-être ajouter qu'on a répondu à certaines questions que j'ai posées à la Chambre récemment. J'ai demandé un rapport sur l'installation des palissades détectrices d'éboulis. Il y en a une d'installée à Spence's-Bridge ou aux environs, en Colombie-Britannique. J'ai également demandé un rapport indiquant si ce genre d'installations est satisfaisant pour signaler les éboulis et les avalanches.

Voici la réponse obtenue:

Non, pas en ce qui a trait aux palissades détectrices d'éboulis.

Autre question:

Sinon, en quoi laissent-elles à désirer?

La réponse donnée est la suivante:

Il est difficile de maintenir en état de service les palissades détectrices d'éboulis quand il se produit une chute abondante de neige ou des avalanches.

Et finalement cette question:

Quelles autres installations envisage-t-on à cette fin et quand en entreprendra-t-on l'aménagement?

A cette question, la réponse suivante a été donnée:

On examinera l'à-propos d'installer d'autres palissades détectrices d'éboulis quand on connaîtra les résultats obtenus des installations d'essai.

Vous vous rappelez, monsieur le président, qu'à la suite de quelques déraillements dans cette partie du pays occasionnés par de légers éboulis de pierres, il y a eu deux ou trois accidents parmi le personnel du train. D'après les renseignements que j'ai obtenus du personnel, ces palissades sont très avantageuses parce qu'elles inspirent la confiance et par conséquent les équipes ont hâte de voir le travail d'installation commencer le plus tôt possible. J'ai donc été un peu déçu des réponses données à mes questions.

M. DINGLE: La réponse, je crois, a été donnée pour la raison suivante: au cours de l'hiver dernier, à cause de la quantité accrue de neige dans les montagnes, il a été pratiquement impossible de maintenir ces palissades en état de service parce que les avalanches se succédaient et avant que nous ayons pu réparer une palissade, une autre avalanche se produisait. C'était très compliqué. Mais nous avons découvert que des signaux automatiques installés dans cette région constituent d'excellents détecteurs lorsqu'il s'agit d'éboulis.

M. FULTON: En ce qui concerne les avalanches, je crois que nous devrions nous rappeler qu'elles sont attribuables cette année à des conditions inusitées et qu'elles ont été très lourdes. Je crois que les palissades détectrices ne sont pas tellement un indicateur de lourds éboulis mais plutôt qu'elles servent à signaler les légères chutes de pierres qui font tout de même dérailler les locomotives, sinon le train complet, et que ce sont ces menaces que les palissades sont censées protéger.

M. DINGLE: C'est tout à fait exact. Mais, vous le savez, cet hiver, nous avons eu un peu des deux.

M. GORDON: Je crois qu'en réponse à la question de savoir si oui ou non nous continuerons d'installer d'autres palissades de ce genre, il serait bon de dire que nous étudions les résultats afin de déterminer l'utilité ou l'inutilité de ces palissades et que, si elles ne sont pas utiles, nous essaierons de trouver d'autres dispositifs qui offriraient plus de protection.

Nous ne voulons pas dire que nous relâchons nos efforts lorsqu'il s'agit de sécurité. Nous étudions simplement les résultats des mesures prises afin de voir s'il y a moyen de les améliorer ou si c'est ce qu'il y a de mieux.

M. FULTON: Quand peut-on s'attendre qu'il y en aura d'autres d'installées?

M. GORDON: Dès que nous aurons reçu un rapport raisonné de nos techniciens sur les conditions mentionnées.

M. FULTON: J'ai ici une lettre, ou plutôt copie d'une lettre adressée par le chemin de fer à la Commission des transports. Je crois que l'on a découvert que les palissades détectrices d'éboulis ont signalé des éboulis de pierre sur la voie ferrée et qu'en une ou deux occasions, elles ont empêché les trains de s'aventurer à travers l'éboulis dans ces endroits. La lettre ajoute qu'à cause du fait qu'elles sont insatisfaisantes lorsqu'il y a de lourds éboulis qui les mettent hors de service, la compagnie n'est pas convaincue de leur utilité.

Ne convenez-vous pas, monsieur Gordon, que le simple fait qu'elles ont averti indique qu'elles sont utiles?

M. GORDON: Cela pourra être pris en considération lorsque nous recevrons le rapport complet de nos hommes qui sont qualifiés pour les vérifier. Je conviens avec vous que cela est en leur faveur, mais nous attendons le rapport de nos fonctionnaires de la sécurité pour décider de la meilleure ligne de conduite.

Je tiens à vous faire remarquer que nous n'abandonnons ni ne relâchons nos mesures de précaution. Nous faisons du mieux que nous pouvons avec les installations que nous possédons déjà pour voir ce qu'il est préférable de faire.

M. FULTON: Quand attendez-vous ce rapport?

M. GORDON: Très prochainement. Le vice-président en charge de la région occidentale a étudié lui-même la situation avec ses hommes durant plusieurs semaines. Il y est allé en personne plusieurs fois pour se rendre compte des conditions. Je ne puis faire de suppositions parce qu'on s'en occupe activement dans le moment.

M. FULTON: Puis-je vous demander si les installations sont faites cet été quel que soit le genre choisi?

M. GORDON: C'est ce que je crois.

M. GILLIS: Je ne suis pas très renseigné sur le système central de contrôle du trafic mais je me demande si c'est un système sûr et jusqu'à quel point vous vous y fiez. Voici ce à quoi je pense: il n'y a pas plus d'une semaine l'*Ocean Limited* et le *Maritime Express* sont entrés en collision aux environs de Drummondville. Je me demande comment cela a pu se produire sur la ligne principale dans un endroit aussi important avec ce système de contrôle central du trafic.

M. GORDON: Je me suis demandé exactement la même chose, monsieur Gillis, et j'ai fait moi-même, personnellement, une étude attentive de cet accident. En fait, je crois que j'ai beaucoup ennuyé M. Dingle parce que je lui ai posé à maintes reprises la même question que vous. Je crois pouvoir résumer la situation ainsi: en ce moment, le système de contrôle centrale du trafic est aussi sûr que n'importe quel système connu, mais aucun n'est complètement à l'abri des accidents. Il est encore assujéti aux erreurs de l'homme. Dans cet accident, en particulier, les rapports indiquent que les signaux fonctionnaient très bien mais que le mécanicien a passé au moins deux avertisseurs qui auraient dû arrêter le train ou le ralentir. C'est là une erreur humaine caractérisée. Cela peut arriver, vous le savez, dans toute fonction où doit s'exercer le jugement d'un homme. Il peut commettre une erreur et il n'est pas, à ma connaissance, de moyens d'empêcher ça. Ces signaux, vous ne l'ignorez pas, sont aussi à l'épreuve qu'il est possible de le faire. J'aimerais que M. Dingle confirme ou nie mon assertion s'il y a lieu: ces signaux sont vraiment à toute épreuve, autant que tout autre appareil connu du même genre.

M. DINGLE: Ce que M. Gordon vient de dire est tout à fait exact. Dans ce cas-ci, le mécanicien de la locomotive a passé des signaux rouges. Il ne peut pas expliquer comment il a pu le faire, sauf qu'il s'est trouvé embrouillé. Et moi, en retour, je ne puis expliquer non plus pourquoi il s'est trouvé embrouillé, parce que tout ce qu'il fallait pour maîtriser le train était là.

M. GEORGE: Je sais que des signaux de ce genre ont été installés entre Pacific-Junction et Windsor-Junction et qu'ils ont servi durant la guerre alors que j'étais outre-mer. Je ne crois pas qu'un seul accident s'y soit produit depuis qu'ils ont été installés.

M. DINGLE: Nous n'avons eu dans cette région qu'un ou deux accidents sans importance depuis leur installation.

M. GEORGE: Vous en avez eu un l'an dernier, mais c'était autre chose.

M. GORDON: Cet accident s'est produit au moment où j'allais proposer l'installation du système de contrôle automatique du trafic dans notre subdivision Oba, en Ontario et, à cause de cet accident, je me suis donné beaucoup de mal pour savoir s'il valait la peine d'encourir cette dépense, puisqu'un accident pouvait aussi facilement se produire sur une ligne où l'installation se trouvait déja. Je le répète, on ne peut s'écarter du fait qu'un homme peut à l'occasion,

sans raison apparente, commettre une erreur. Tout le monde sait qu'un signal rouge indique qu'on doit arrêter. Il n'est pas nécessaire d'être un employé de chemin de fer pour le savoir. Comment un homme possédant l'expérience de ce mécanicien,—c'était l'un de nos meilleurs hommes,—peut passer une lumière rouge, c'est là ce que je ne puis vous expliquer. Lui non plus.

M. POULIOT: J'aimerais poser une question relativement à un accident qui s'est produit près de Saint-Cyrille, entre West-Junction et Sainte-Rosalie, en février dernier. J'étais à bord du train qui a été retardé de douze heures. Cet accident s'est produit dans une région munie de ce système de contrôle automatique.

M. GORDON: C'est de cet accident que nous parlons.

M. POULIOT: Des voyageurs ont été blessés. Je ne l'ai pas été parce que j'ai la tête dure. Qu'est-ce qui faisait défaut? Est-ce à cause de la glace?

M. GORDON: Non. C'est que le mécanicien en charge du train a passé un signal rouge, de fait plusieurs signaux rouges. Ces signaux fonctionnaient. C'était un vilain soir, c'est vrai, mais il n'y a, d'après les rapports que nous possédons, aucune raison apparente qui explique pourquoi il a commis cette erreur, mais c'est une chose qui arrive.

M. POULIOT: Quelle mesure disciplinaire avez-vous prise à la suite de cet accident?

M. GORDON: Je ne sais si nos mesures disciplinaires ont toutes été appliquées mais le personnel du train a été congédié.

M. DINGLE: L'enquête est terminée, sauf en ce qui concerne le chef de train qui a eu une crise du cœur à la suite de l'accident. Le reste du personnel a été renvoyé du service.

M. POULIOT: Je sais que dans un cas semblable, le mécanicien doit être tenu responsable, mais j'étais dans le dernier wagon et j'y ai vu le serre-frein; il est retourné tout à fait à l'arrière et je me suis levé pour voir ce qui se passait. J'ai entendu des hommes marcher autour du wagon et le serre-frein avait mis des fanaux à l'arrière du train. Il avait placé des fusées.

M. GORDON: Après l'accident?

M. POULIOT: Oui.

M. GORDON: Notre enquête a démontré que tout le personnel du train n'avait pas observé les règlements de marche et, dans un cas d'accident, cela est très sérieux. Chaque membre du personnel doit prouver qu'il a observé les règlements et, s'il ne l'a pas fait, il est tenu également responsable.

M. POULIOT: Ce qui veut dire que la preuve pèse contre chacun, et chacun doit démontrer qu'il est sans reproche.

M. GORDON: Exactement.

M. GEORGE: Ils sont considérés coupables avant d'être entendus?

M. GORDON: Non, il n'en est pas ainsi. Nous suivons des procédés très élaborés afin de procéder en toute équité dans ces investigations. Les hommes sont appelés devant un comité d'enquête et chaque homme a le droit d'amener avec lui n'importe qui de son choix. Il est interrogé et on lui demande de faire volontairement une déclaration sur ce qui s'est produit. Il raconte son histoire avant qu'aucune accusation ne soit portée contre lui, et, en se basant sur son récit, on juge s'il a ou non observé les règlements. De plus, chaque rapport d'accident est passé en revue par des représentants du syndicat et chaque

homme qui a été interrogé peut demander d'être entendu de nouveau. Nous avons établi une méthode très sévère afin d'assurer à chacun entière justice.

M. GEORGE: Est-il possible de conduire un train d'après les règlements établis et de se conformer à l'horaire?

M. GORDON: Certainement. Il est tenu compte des horaires lorsque les règlements sont établis.

M. POULIOT: Chaque homme reçoit-il copie de sa déclaration?

M. GORDON: Exactement, et il la signe et une copie du témoignage complet est remise au président de la fraternité locale. L'individu lui-même signe la déclaration et on lui demande avant qu'il appose sa signature si sa déclaration est juste.

M. POULIOT: Mais il ne peut voir les déclarations des autres?

M. DINGLE: Il le peut par l'entremise d'un représentant.

M. POULIOT: Par l'entremise du président local?

M. GORDON: Exactement, mais pas avant qu'il ait été interrogé lui-même. Ensuite, il peut voir toute la chose.

M. JAMES: Quelle précaution la compagnie prend-elle en ce qui concerne les examens médicaux et autres choses de ce genre afin d'empêcher autant que possible, qu'une personne ait une crise cardiaque.

M. GORDON: Nous faisons régulièrement l'examen médical de nos employés des services de fonctionnement. Chaque homme faisant partie de ces services doit se soumettre à un examen médical deux fois l'an. En fait, nous avons pour ces examens médicaux des wagons spécialement aménagés qui circulent continuellement sur tout le réseau. Chaque homme est tenu de se soumettre à des tests en rapport avec ses fonctions dans n'importe quelle partie de ces services.

M. GEORGE: Ces hommes ont-ils été simplement retirés du service ou congédiés?

M. GORDON: Ils furent congédiés.

M. FOLLWELL: En ce qui concerne le système de contrôle central du trafic, combien de milles de voie principale fonctionnent maintenant d'après ce système ou d'après un bloc-système automatique, et quels sont vos projets en ce qui a trait à l'installation de pareils systèmes sur le reste des voies principales?

M. DINGLE: Nous avons maintenant un système de contrôle central du trafic entre Moncton et Windsor-Junction et aussi entre Drummondville et Charny. Nous projetons d'installer un système du même genre dans notre subdivision d'Oba entre Foleyet et Hornepayne. Notre voie principale de Montréal à Chicago est pourvue, sur toute sa longueur, de signaux faisant partie d'un bloc-système automatique. Nous avons placé deux postes de signaux dans les montagnes, un à l'ouest de Kamloops et un à l'est, et nous projetons maintenant d'en installer un autre.

M. FULTON: A quel endroit?

M. DINGLE: Entre Jasper et Red-Pass-Junction.

M. POULIOT: Pour revenir aux chefs de trains *Scotian* et *Ocean Limited* en partance de Montréal, il faut dire que leur tâche est dure et que, durant un certain temps, personne ne pouvait aller se coucher sur le train avant que celui-ci n'ait passé Drummondville ou ne soit même allé plus à l'est de cette ville. Je fis part de cet état de chose à feu M. Walton et il prit des mesures pour que les billets soient ramassés avant le départ pour que les chefs de trains puissent

faire leur ouvrage. J'ajouterai que je connais le chef du convoi allant vers l'est. Il était sur le point de prendre sa retraite, et il aurait eu sa pension parce qu'il était qualifié pour la recevoir. Le voyage en question était l'un de ses derniers. Cet homme avait beaucoup de travail à faire sur le train car il devait lever les billets des wagons de première classe et des wagons-lits. Les couchettes n'étaient pas prêtes au moment de la collision qui survint à l'est de Drummondville. C'était précisément à cause du fait que le chef de train ne pouvait pas progresser dans son travail, il était trop occupé à ramasser les billets, et il ne pouvait pas tout faire. En outre, j'ai à me plaindre de quelques fraternités qui ne sont pas loyales envers leurs membres. Je pris sur moi de m'occuper du cas d'un chef de train il y a déjà quelque temps et la question fut réglée par M. Walton lui-même. Je dois dire ici que je regrette la mort de M. Walton; elle est une lourde perte pour les chemins de fer et pour ses amis. Il était consciencieux et fit très bien et je souhaite que M. Dingle suive ses traces. J'avais la plus grande et la plus sincère admiration pour M. Walton. Il redressa un tort dans ce cas particulier. Le cas auquel je réfère est un accident, un déraillement qui survint à l'est de Rivière-du-Loup au cours de l'hiver, il y a environ deux ans. Apparemment, le mécanicien de la locomotive se serait évanoui à peu près au moment de la collision,—après la collision, quand on le trouva, il était mort. Il est probable qu'il s'est évanoui avant la collision, mais qu'il avait appliqué les freins avant de s'évanouir. Le chef de train était sûr que les freins avaient été appliqués avant le tamponnement. En réfléchissant par la suite, il avait tout lieu de croire que la rencontre des trains se ferait normalement. Le chef de train est en charge du train mais les freins sont nécessairement appliqués par le mécanicien qui, après qu'il les eut appliqués, s'évanouit. Le mécanicien n'est peut-être pas mort avant la collision mais il fut trouvé mort par la suite. Le syndicat ne fit rien pour venir en aide au chef de train. J'ai dû référer moi-même la question à MM. Lomas, Dingle et Walton. Je ne prise pas beaucoup ces syndicats parce que maintes fois j'ai été dans l'obligation de faire leur travail. J'ai même dû me rendre à Moncton et à St-Jean parce que ces gens, qui fument de gros cigares et portent des chaînes en or, sont inactifs.

M. GILLIS: Pour revenir à cette question de contrôle du trafic, je crois que la déclaration de M. Gordon, à savoir qu'on ne peut pas plus compter sur la sécurité de l'outillage que sur celle des gens qui en ont la manipulation, était très juste. Des accidents arrivent, même sur ces voies principales où le maximum de protection existe. C'est ce qui me fait demander si ce système de protection n'a pas plutôt tendance à rendre les hommes qui manœuvrent les trains imprudents et à les faire trop dépendre du système de protection et pas assez de leur propre jugement. Quelles précautions les autorités des chemins de fer prennent-elles, quand un train est sur le point de quitter une gare, dans le but de s'assurer qu'au moins le mécanicien et le chauffeur sont physiquement aptes à mettre le train en marche et à le mener à destination. Je ne me préoccupe pas particulièrement du garçon de wagon-lit ou du chef de train parce qu'ils travaillent plutôt sur le train, mais en ce qui concerne les deux hommes travaillant dans la locomotive, je voudrais savoir s'ils sont soumis à un examen, avant de prendre charge de la locomotive, afin de s'assurer qu'ils n'arrivent pas d'une partie de plaisir?

M. GORDON: Peut-être que je devrais faire une observation générale et ensuite je demanderai à M. Dingle de vous dire ce qui se passe avant que l'équipe du train prenne charge de celui-ci. Je dirai que je regrette, autant que n'importe qui, que de tels accidents arrivent. Ils m'ont bien impressionné

et j'ai consacré beaucoup de temps à les étudier et à tenter d'en trouver la cause. Cependant, nous ne devons pas exagérer les faits parce que en réalité, pour autant que j'ai pu me rendre compte, le National-Canadien offre autant de protection à ses voyageurs que les autres chemins de fer en exploitation dans le monde. J'estime qu'au chapitre des accidents, notre réputation est bonne, —si je puis parler ainsi,—et les accidents sur nos lignes ne vont pas en augmentant, mais plutôt en diminuant. Toutefois, de temps à autre, un déraillement spectaculaire survient qui réveille tous les doutes que vous venez d'exprimer. Maintenant, M. Dingle va vous dire ce qui se passe au juste avant que le personnel prenne charge d'un train.

M. DINGLE: Dans le cas du mécanicien, il s'inscrit à son arrivée à la rotonde en signant un livre ou une formule. Le fait de signer pour un parcours signifie qu'il est en condition physique voulue pour prendre charge de la locomotive. En plus, le personnel de la rotonde voit l'homme et, finalement, avant que le train quitte la gare, le chef de train et le mécanicien comparent leurs ordres. De cette façon, tout est vérifié de nouveau. Il y a également la question de l'enseignement des règlements. Des wagons, outillés pour donner cet enseignement, circulent constamment sur les voies. Des cours sont donnés aux différents terminus et sont imprimés et envoyés à tous les employés de la circulation qui doivent suivre ces cours en vue de se rafraîchir la mémoire et de se tenir au courant des derniers règlements émis. Je ne sais pas au juste ce qu'on pourrait faire de plus; auriez-vous par hasard d'autres questions à poser?

M. GILLIS: C'est à peu près tout ce que vous pouvez faire, pourvu que vous puissiez compter sur les employés qui vont prendre charge du train.

M. GORDON: Il y a une autre chose qui est importante en ce qui concerne les accidents qui sont évidemment la faute des équipes n'ayant pas obéi aux règlements touchant la sécurité. La discipline est sévère. C'est une chose sur laquelle nous insistons et nous avons eu à ce sujet l'appui des syndicats. Personne ne conteste notre jugement en ce qui a trait aux mesures disciplinaires prises concernant les accidents. Je me suis souvent demandé si les fonctionnaires responsables avaient démontré, à ma satisfaction, que la discipline, tout en étant sévère, était absolument nécessaire pour assurer un bon fonctionnement du train. Je crois que la connaissance, par tout le personnel, de la sévérité de la discipline est une chose très utile car elle tient les hommes en état d'alerte.

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

M. FULTON: J'aurais une autre question à poser et je me demande si M. Dingle peut y répondre? Elle concerne le fait de couvrir trois subdivisions au lieu de deux. La question est de savoir si lorsque les équipes devaient couvrir trois subdivisions, les distances parcourues n'étaient pas trop longues,—les hommes se fatiguaient et la pratique de ce système était préjudiciable à la sécurité?

M. DINGLE: J'ai communiqué avec Winnipeg hier soir mais je n'ai pas encore reçu un rapport complet. Je crois que je pourrai le déposer après le dîner.

M. FRASER: Je me demande, au sujet de cet examen médical si des épreuves, pour voir si quelqu'un souffre de daltonisme, sont en usage.

M. GORDON: Oui monsieur, l'examen médical, couvrant tous les points susceptibles d'être couverts, suit une route régulière. En fait, j'ai examiné à Montréal jeudi dernier, le wagon qui sert aux examens médicaux. J'en fis le

tour avec le médecin en chef et j'ai examiné le système employé. Je ne suis pas un expert en médecine, mais j'ai pu juger que ce système d'examen médical semble être complet.

M. FRASER: Vous pouvez avoir un examen tous les six mois, mais la personne, qui porte des verres et dont le travail comporte beaucoup de vérifications de toutes sortes, s'apercevra que sa vue, même si elle est bonne aujourd'hui, ne l'est pas autant quelque temps après. Je me demande si une période de six mois n'est pas trop longue et si on ne devrait pas plutôt examiner la vue et la santé tous les trois mois?

M. GORDON: Je ne prétends pas porter un jugement de professionel mais nos médecins sont d'avis qu'un intervalle de six mois est raisonnable. C'est l'intervalle régulier qui est plus ou moins en usage partout sur le continent nord-américain. Je ne crois pas, à moins d'un cas de maladie, que la vue puisse s'affaiblir sensiblement au cours d'une période de six mois.

M. FRASER: Je ne suis pas médecin non plus, mais je pense qu'en ce qui concerne le mécanicien et le chauffeur, il y a là matière à réflexion.

M. GORDON: Dans les accidents au sujet desquels nous avons fait des enquêtes, il n'a pas été démontré que l'affaiblissement de la vue ait été un facteur entrant en ligne de compte.

M. FRASER: J'ai une autre question concernant le contrôle du trafic, les locomotives et les trains. Je me demande si on a fait quelque chose dans le sens de la suggestion que j'ai faite au ministre il y a déjà quelque temps, concernant l'installation de bandes lumineuses le long des côtés des wagons. Sur les wagons de voyageurs, il y a un espace de sept ou huit pieds entre ces bandes. Une voiture automobile circulant sur la grande route ne vient pas alors s'écraser contre un wagon de marchandises immobilisé sur la voie durant quelques minutes. Il y a eu des accidents de ce genre à Peterboro, à Toronto et à d'autres endroits. Le pauvre type qui est dans la voiture a rarement la chance d'obtenir un règlement en dommages du N.-C. ou de toute autre compagnie.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois qu'à ce sujet, les chemins de fer doivent suivre les règlements émis par la Commission des transports. La Commission des transports détermine si ces règlements doivent être appliqués. Je ne sais pas si je l'ai mentionné quand on aborda la question à la Chambre mais jusqu'ici, la Commission des transports n'a pas jugé à propos d'approuver l'installation de ces bandes lumineuses. Je n'ai toutefois pas l'intention par cette déclaration de dire que nulle considération ne doit être donnée à cette question. Vous savez, la Commission reçoit souvent toutes sortes de suggestions. D'aucunes sont bonnes, d'autres le sont moins. De temps en temps, les fraternités et autres groupes du même genre exposent des faits à la Commission. Je crois que je me suis chargé de porté le problème à son attention quand vous en avez fait mention.

M. FRASER: On m'a donné à entendre qu'il y a un ou deux chemins de fer aux États-Unis qui font usage de bandes lumineuses et leur réputation, en ce qui concerne le nombre d'accidents, est meilleure que celle des compagnies qui ne font pas usage de ces bandes. Le coût de l'installation par wagon est minime.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous revenir aux finances? M. Adamson, j'ai demandé que ce poste soit réservé parce que vous aviez une question à poser et que vous étiez absent quand nous y sommes arrivés.

M. ADAMSON: Merci beaucoup. La question que je voulais poser concernant les finances se rapporte au poste montrant les deux émissions d'obligations à terme relativement long. L'une est de 35 millions et l'autre de 70 millions, et à la page 29 il y a les émissions trust du matériel. Je voudrais que vous fassiez une déclaration touchant les différentes méthodes de se procurer des fonds. C'était un remboursement de vieux titres portant intérêts plus élevés. Est-ce la coutume du chemin de fer de s'adresser au public ou est-ce que ces émissions furent vendues au gouvernement fédéral? Quelle est la méthode que vous prenez pour financer ces valeurs à long terme, et quelle est celle que vous employez pour financer l'émission trust du matériel?

M. GORDON: La première émission que vous mentionnez, celle de 70 millions, en est une que nous avons vendue au public. Cela a été fait en se servant de la clause de rappel qui existe pour les obligations à intérêt plus élevé, (5 p. 100). A une certaine date d'après le contrat, nous avions le droit de retirer ces obligations de la circulation et nous avons exercé ce droit et vendu une nouvelle émission au public, avec la garantie que le Gouvernement se procurerait les fonds voulus pour racheter les obligations retirées. En somme, c'était une opération normale du marché. Nous avons demandé à certains syndicats s'occupant de la vente des obligations de nous faire des soumissions pour l'émission. Les obligations ont été vendues au public par l'entremise de ces vendeurs d'obligations,— la soumission la plus basse étant acceptée.

Les émissions trust du matériel sont des valeurs d'un genre différent quant à la date d'échéance. Ce sont des valeurs à terme beaucoup plus court et certaines parties du matériel sont hypothéquées pour garantir l'émission. Le Gouvernement ne se porte pas garant de cette émission qui est vendue au risque de l'acheteur; celui-ci est protégé toutefois par le nantissement du matériel. Habituellement, ces obligations sont achetées par un marché choisi de banques et de compagnies d'assurance. Théoriquement, elles pourraient être écoulées dans le public mais en pratique elles ne le sont pas, parce que le public n'est pas intéressé dans ce genre de titres.

M. ADAMSON: Quelle est la durée d'une telle émission?

M. GORDON: Il en est question à la page 29. La dernière que nous avons vendue était une émission à dix ans et ce sont aussi des obligations en série. Ces valeurs n'échoient pas toutes à la même date mais plutôt d'année en année, et, à mesure qu'elles deviennent échues, elles sont remboursées et la garantie qui s'y rapporte est enlevée de l'inscription hypothécaire.

M. ADAMSON: Tout ce qui m'intéresse, c'est la méthode de remboursement. Si vous émettez une émission trust du matériel avec une locomotive diesel neuve en garantie—

M. GORDON: Oui.

M. ADAMSON: Cette locomotive diesel appartient à la *Guaranty Trust Company*.

M. GORDON: Ou à toute autre compagnie fiduciaire intéressée.

Un certain nombre de ces obligations échoient d'année en année. A mesure qu'une obligation échoit, on en paye l'intérêt; cela est fait en suivant la coutume régulière. Ces valeurs échoient à des intervalles de six mois et l'intérêt est payable tous les six mois.

M. ADAMSON: Alors d'où proviennent les fonds pour acquitter le principal des obligations venant à échéance? Le réseau étant exploité à perte, est-ce compris dans l'intérêt couru?

M. GORDON: Je crois comprendre votre idée. Je ne la saisissais pas. Vous voulez savoir de quelle façon nous remboursons l'émission en série qui devient échue?

M. ADAMSON: Oui.

M. GORDON: Nous la remboursons au moyen d'emprunts du Gouvernement ou bien en nous servant d'une partie d'une émission que nous avons émise à cette époque et qui peut être une émission à long terme et à prix fixe, le tout dépendant naturellement de notre situation à cette époque.

M. ADAMSON: Oui.

M. GORDON: Théoriquement,—et je fais en ce moment une simple supposition,—si nous avions assez de bénéfices, nous pourrions rembourser une partie de ces émissions en espèces.

M. ADAMSON: Ce serait la façon normale de procéder, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. ADAMSON: Voici une autre question qui m'intéresse. Une émission trust du matériel se rapportant à certaine partie ou catégorie de matériel roulant, est émise pour un certain nombre d'années et quand vient le temps de la rembourser, on s'aperçoit que le matériel roulant est fortement déprécié. Alors se peut-il que la dépréciation soit assez prononcée pour empêcher ce matériel roulant d'être hypothéqué en garantie d'une nouvelle émission d'obligations?

M. GORDON: Voulez-vous dire ce matériel roulant particulier?

M. ADAMSON: Oui.

M. GORDON: M. Cooper vient justement d'attirer mon attention sur le fait que nous avons institué une réserve de dépréciation qui servira à fournir les fonds nécessaires pour rembourser ou retirer ces émissions trust du matériel.

M. ADAMSON: Alors, en ce qui concerne ce moyen de financer le trust du matériel, je me rends compte, au moyen d'un calcul approximatif, que cette méthode semble être de un demi à trois quart pour cent meilleure marché comparativement à une autre méthode normale qui consisterait en l'émission d'obligations à long terme.

M. GORDON: Cela dépend toujours des conditions d'emprunt à cette époque particulière.

M. ADAMSON: Oui, mais je vois ici que ces obligations sont environ à du 2, 2¼ p. 100 tandis que vos émissions d'obligations sont d'environ 3 p. 100 ou plus.

M. GORDON: Oui, mais la période est différente; les obligations sont à plus long terme. En fin de compte, je ne crois pas qu'il y ait une grande variation entre le taux des émissions trust du matériel et celui des obligations à long terme. Je comprends votre idée, mais le terme est plus court dans le cas des émissions trust du matériel que dans celui des obligations.

M. ADAMSON: Ce à quoi je veux en venir, c'est de connaître laquelle de ces deux méthodes d'emprunt est la plus avantageuse. Je veux simplement savoir quelle méthode de financement protège le mieux les intérêts du réseau.

M. POULIOT: Seulement en jetant un coup d'œil sur la première page, je m'aperçois que l'émission de janvier a été émise à un taux plus bas que celle de septembre. Je veux dire que les chiffres en pourcentage de l'émission de janvier sont plus faibles que ceux de l'émission de septembre. Je voudrais savoir combien les courtiers ont reçu en espèces pour l'émission de janvier comparativement à celle de septembre. Simplement à regarder les chiffres, il semble bien qu'ils ont dû recevoir beaucoup plus.

M. GORDON: Je n'ai pas le chiffre en ce moment, monsieur Pouliot, mais je puis vous dire que, d'une manière générale, le prix que nous avons obtenu pour notre dernière émission de janvier est à peu près le même que celui de l'année précédente. Ces prix dépendent des conditions du marché. La manière de mettre en circulation une émission, comme je l'ai dit il y a un moment, est d'envoyer une invitation aux vendeurs d'obligations et de leur demander de soumissionner pour les émissions en question et la soumission la plus basse est alors acceptée. Cette soumission dépend naturellement des conditions du marché à l'époque considérée.

M. POULIOT: Ce n'est pas là ma question, monsieur Gordon; il en a coûté 3·075 p. 100 à la compagnie pour vendre la première émission.

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Et la seconde émission était de 2·78, et à un coût pour la compagnie de 2·96 p. 100.

M. GORDON: Je saisis votre idée.

M. POULIOT: Ce que je veux dire c'est que la différence entre le 3 p. 100 et le 3·075 p. 100 est moindre que celle entre le 2·78 p. 100 et les 2·96 p. 100.

M. GORDON: Oui, mais il faut que vous teniez compte monsieur Pouliot, que les deux émissions ne sont pas semblables. La première émission est une émission à 3 p. 100 échéant à 17 ans et la seconde à 2·78 pour un terme de 20 ans. La différence dans le prix est causée par la différence dans la durée; en d'autres mots, il est plus facile d'obtenir une meilleure soumission pour une obligation à 17 ans que pour une obligation à 20 ans.

M. POULIOT: Oui.

M. GORDON: Et quand vient le temps de mettre des émissions sur le marché, il est tout naturel d'essayer de s'adapter aux exigences du marché; et à cette époque particulière, nous avons été capables de conclure une transaction très avantageuse en ce qui concerne les obligations à 17 ans; et cela influe sur les conditions régissant l'échéance.

En général, le prix obtenu pour des émissions est en rapport direct avec le terme de la transaction.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai, M. Gordon, mais d'après la question de M. Pouliot, on a apparemment tout lieu de croire que le courtier reçoit la différence entre le 3 p. 100 et le 3·75 p. 100 qui est ce qui en coûte à la compagnie. Est-ce que le courtier obtient toujours ce pourcentage?

M. POULIOT: Je vous ai posé cette question parce que je veux savoir combien le courtier a reçu de la compagnie. J'ai déjà posé la même question sans pouvoir obtenir de réponse. Je voudrais aussi savoir si les taux étaient uniformes et si quelques courtiers ont reçu plus que d'autres.

M. GORDON: Je ne sais pas...

M. POULIOT: Je vous dirai que je deviens toujours soupçonneux quand il s'agit de ces questions de finance, et quand quelque chose se rapportant aux opérations financières ne peut être dit, j'aime toujours savoir pourquoi.

M. GORDON: Si vous voulez avoir mon opnion personnelle à ce propos, monsieur Pouliot, je vous dirai que je pense que nous avons fait une bonne transaction.

M. POULIOT: Puisque vous le dites, je vous crois.

M. GORDON: Merci.

M. ADAMSON: Je voudrais poser juste une autre question au sujet de ce trust du matériel. Est-ce que toutes nos émissions trust du matériel ont été financées au Canada, ou bien est-ce que quelques-unes l'ont été à l'étranger?

M. GORDON: En ce moment, elles sont toutes au Canada.

M. ADAMSON: Est-ce que cela comprend toutes les émissions trust du matériel du *Grand Trunk Pacific*?

M. GORDON: Je ne me rappelle pas que nous ayons acheté, à l'aide des fonds du trust du matériel, de l'outillage employé sur les lignes exploitées par des compagnies américaines. Ce rapport a trait uniquement à du matériel canadien qui a été obtenu grâce à des émissions canadiennes.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? J'en ai une en ce qui concerne la dépréciation. Est-ce que l'on prévoit un taux de dépréciation suffisant à même les recettes courantes pour rembourser les obligations au compte du capital pendant la durée utile de l'actif?

M. COOPER: Oui monsieur, absolument.

Le PRÉSIDENT: Très bien, c'est tout ce que je voulais savoir.

M. POULIOT: Je me demande si M. Dingle pourrait me dire si on a réservé des crédits dans les prévisions budgétaires de cette année pour la gare dont a parlé M. Walton, quand il témoigna devant le comité l'an dernier, m'assurant qu'elle serait construite?

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous demander, monsieur Pouliot, de différer votre question jusqu'à ce que nous soyons rendus à la partie du rapport qui y a trait?

M. POULIOT: Je voulais savoir si on avait pris en considération la construction de cette gare.

M. GORDON: Si elle apparaît dans le budget, vous serez renseigné lorsque nous en serons là.

M. HATFIELD: Je me demande si M. Gordon peut nous fournir des détails sur le terrain qu'occupait la vieille gare du sud-ouest de Montréal?

M. GORDON: Nous avons discuté d'une transaction en vertu de laquelle un certain terrain qui nous appartient serait échangé pour un autre adjacent et qui appartient présentement à la ville de Montréal. La vieille gare disparaîtra et notre nouvel édifice s'élèvera à l'ouest de cet endroit.

M. HATFIELD: Et le terrain?

M. GORDON: Je n'ai pas les détails de cette affaire devant moi. M. Cooper me dit que nous avons conclu une transaction avec la ville, en vertu de laquelle nous allons échanger un certain terrain ou une propriété contre une propriété d'une égale valeur.

M. HATFIELD: Qu'est-ce que vous allez retirer de ce marché.

M. GORDON: Il y a plusieurs transactions de ce genre ayant rapport à la construction de notre nouveau terminus de Montréal.

M. HATFIELD: Est-ce qu'il y a des hangars à marchandises sur ce terrain?

M. GORDON: Pas à cet endroit particulier mais au sud.

M. HATFIELD: C'est très bien.

M. GORDON: On m'apprend qu'en ce qui a trait au projet de construction du terminus l'étude de six échanges de terrains avec la ville a déjà été entreprise comme partie du programme. Dans le but d'assurer la réalisation de ce projet, un comité, où nous siégeons en compagnie des représentants de la

ville et de la commission des biens immobiliers et où nous étudions soigneusement toutes les questions, a été établi. Jusqu'ici, six échanges de terrains ont été effectués et je puis vous assurer que c'est tout un travail.

M. HATFIELD: Je suppose qu'il en coûte des millions de dollars pour construire une gare dans une ville comme Montréal. Quel va être le coût de la construction d'une gare à l'extérieur de la ville d'Ottawa?

M. GORDON: Je pense que c'est le Gouvernement qui devra répondre à cette question. C'est une entreprise considérable.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions concernant cette partie du rapport?

M. ADAMSON: Oui, monsieur le Président, qui se rapportent aux autres constructions. Ce que je veux demander à M. Gordon concerne les cours de Mimico. Il se trouve que ces cours sont situées dans ma circonscription électorale et qu'elles ont été le lieu d'un grand nombre d'accidents, quelques-uns fatals, et bien des gens se demandent comment il se fait qu'il n'y en a pas eu davantage. Les distances entre les voies ferrées sont plus rapprochées en comparaison des distances entre les voies du Pacifique-Canadien à Lambton. Nul gros réflecteur n'éclaire la cour de sorte que les hommes qui travaillent à cet endroit ne peuvent être aidés dans leur travail par un système d'éclairage convenable, particulièrement quand ils doivent se pencher pour séparer les wagons. De plus, la ligne principale passe en plein milieu de la cour, et sur cette voie, à Mimico, les trains circulent à une vitesse de 60 milles à l'heure. La raison pour laquelle les trains traversent Mimico à une telle vitesse est que Mimico étant assez éloigné de la gare de Sunnyside, il n'est pas encore question pour les trains de diminuer de vitesse. Je voudrais savoir si vous avez l'intention d'élargir la cour en achetant du terrain, entre autres du gouvernement provincial, afin de laisser plus d'espace entre les voies. Maintenant voici ce qui se passe,—et j'en ai fait l'expérience moi-même. Un des employés du train stationné dans la cour est à travailler sur un wagon; un autre train passe; si quelque chose dépasse à peine de 6 pouces du wagon de marchandises, comme cela peut arriver dans le cas d'un train mal chargé ou pour toute autre raison, l'homme est alors frappé. Comme dans la nuit on ne voit pas ce qui nous menace, la seule solution qui s'impose consiste à espacer davantage les voies ferrées. Le passage à toute vitesse d'un rapide sur la voie principale est une nouvelle cause de danger car alors un employé d'un train sur la voie voisine peut être entraîné hors de son train par le déplacement de l'air.

M. GORDON: Voulez-vous insinuer que les règlements de la Commission des transports sont violés à Mimico. S'ils le sont, il y a des règlements définis en ce qui concerne le surécartement.

M. ADAMSON: Ils ne le sont peut-être pas mais malheureusement un homme a été tué à cet endroit simplement parce que les voies ferrées étaient trop rapprochées. Je crois que la preuve apportée lors de l'investigation et de l'enquête qui ont suivi était telle qu'il fut recommandé que la distance entre les voies soit augmentée en vue d'empêcher la répétition d'accidents de ce genre. Il fut aussi déclaré que dans les cours de Lambton, la distance entre les voies était plus grande que celle des cours de Mimico.

M. GORDON: Je suppose que votre idée se rapporte à un état de choses qui a déjà existé mais qui est présentement en voie d'amélioration.

M. ADAMSON: Oh! oui.

M. GORDON: Je me demande si vous n'êtes pas en train de parler des mêmes conditions que nous nous efforçons présentement d'améliorer.

M. ADAMSON: On m'a donné à entendre que vous alliez faire quelque chose à propos de ces cours et je voudrais vous exhorter à augmenter si possible la distance entre les voies. Je suis d'avis que c'est une question qui mérite de faire le sujet d'une enquête.

M. GORDON: Si c'est une question d'exploitation, M. Dingle en sera chargé.

M. ADAMSON: Et un autre point est que ces cours ne sont pas éclairées par des réflecteurs. Aussi je suggérerais, en vue de l'amélioration de ces cours, que des réflecteurs les éclairent comme c'est le cas de celles du Pacifique-Canadien à Lambton.

M. DINGLE: En ce qui a trait à la distance entre les voies, vous pouvez être assuré, monsieur Adamson, qu'elle sera conforme à l'écartement normal fixé par la Commission. Un des buts de la nouvelle disposition des voies est d'éloigner la région de l'aiguillage de la voie principale. Et je puis dire que des réflecteurs seront installés à tous les endroits nécessaires.

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

M. ADAMSON: Je vous remercie.

M. MOTT: En ce qui a trait à la cale sèche de Prince-Rupert, elle est encore sous la régie du National-Canadien?

COOPER: Oui. Nous l'exploitons encore mais nous espérons que le ministère des Travaux publics en assumera l'exploitation à partir du 1er avril.

M. MOTT: Je ne vois rien à ce sujet dans le rapport.

M. COOPER: Oh! cela se rapporte aux affaires de l'année 1950.

M. FULTON: Je me demande si le contrôleur peut nous donner les valeurs des propriétés de Montréal qui ont été transférées à la ville, ainsi que les valeurs des propriétés obtenues par la compagnie en vertu de l'échange?

M. GORDON: C'est toute une question que vous posez-là, monsieur Fulton. Nous pouvons vous fournir une réponse, mais cela prendra quelque temps en raison de la grande quantité de détails.

M. FULTON: Je vous ai entendu dire qu'il y avait eu six échanges.

M. GORDON: Oui, mais chaque échange comprend un grand nombre de propriétés individuelles. Nous les appelons échanges seulement pour les identifier lors d'une négociation. J'en examinais un l'autre jour et les papiers qui s'y rapportaient étaient de cette épaisseur (il l'indique); toutes sortes d'actes notariés et de baux concernant de petites propriétés qui avaient été l'objet de disputes durant plusieurs années. Il y a là tout un nettoyage à faire.

M. FULTON: Pensez-vous que ça prendrait bien du temps pour établir sommairement la valeur globale dans le cas de chaque échange?

M. GORDON: Je vais téléphoner à Montréal et nous allons faire tout notre possible pour vous renseigner.

M. MCLURE: Est-ce que le projet de l'hôtel à la gare Centrale de Montréal a été complété ou supprimé?

M. GORDON: La construction de l'hôtel est encore à l'état de projet, mais nous n'avons rien dans le présent budget qui s'y rapporte directement.

M. HATFIELD: Je crois que vous feriez mieux de ne plus y penser.

M. GEORGE: Je voudrais savoir si la régie des Chemins de fer Nationaux du Canada a étudié la question de l'enlèvement de ses voies dans la ville de Moncton au regard du plan d'urbanisme qui y a été conçu?

M. GORDON: Je crois que M. Dingle ferait mieux de vous répondre.

M. DINGLE: Le projet est actuellement à l'état des négociations. C'est la ville qui a proposé le plan.

M. GEORGE: Le projet est-il sur le point d'éclore?

M. DINGLE: Il est à l'étude.

M. FRASER: Quel est le coût total de construction du nouveau terminus des marchandises à Montréal?

M. GORDON: Vous voulez dire le terminus des marchandises de Bonaventure?

M. FRASER: Oui.

M. GORDON: En 1947, le coût estimatif de la bâtisse était de $4,574,378. Nous avons dépensé jusqu'à présent, jusqu'à la fin de 1949, la somme de $1,020,905, et nous avons l'intention de dépenser $1,039,640 pendant l'année 1950. Il en sera question dans notre budget.

M. FRASER: Et cette somme comprend-elle le bien-fonds aussi?

M. GORDON: Non. Cette somme ne se rapporte qu'au coût de la bâtisse, des voies et d'autres installations, indépendamment du terrain.

M. FRASER: A-t-on pris des dispositions pour l'installation d'extincteurs automatiques? Je constate que des incendies ont causé pour trente millions de dollars de dommages à ces immeubles de l'État depuis une couple de mois?

M. GORDON: M. Dingle m'avise que nos plans prévoient la construction d'une bâtisse absolument à l'épreuve du feu.

M. FRASER: Cela se peut, mais les marchandises qui se trouveraient dans la bâtisse ne seraient pas protégées. Qu'entendez-vous faire à ce sujet?

M. GORDON: Nous pouvons vous procurer ces renseignements. Nous ne pouvons nous rappeler dans le moment si les plans prévoient l'installation d'un système d'extincteurs automatiques d'incendie.

M. FRASER: On m'apprend qu'ici à Ottawa, le prévôt des incendies a proposé qu'un système d'extincteurs automatiques soit installé au dépôt des fournitures militaires, mais on ne l'a pas installé et il y eut un incendie dans la suite.

M. GORDON: Nous pouvons vous procurer ce renseignement.

M. HATFIELD: L'entrepôt pour les fruits sera-t-il inclus aussi?

M. GORDON: Non, pas dans l'installation pour les marchandises.

M. FULTON: Qu'en est-il des parcs à marchandises de Vancouver? Combien ont-ils coûté jusqu'à présent? Vous avez dit, ai-je compris, que les travaux sont aux trois quarts terminés?

M. GORDON: On m'apprend que nous avons dépensé $160,032 pour les parcs à marchandises de Vancouver, et nous nous proposons de dépenser $65,000 cette année.

M. FULTON: Ces affectations se rappporteront-elles aux travaux seulement ou à l'achat de propriétés?

M. GORDON: Elles ne se rapportent qu'aux travaux, à la bâtisse. Je ne sais si la somme comprend le bien-fonds. S'il a fallu que nous achetions le bien-fonds, alors le coût du terrain serait compris dans ces chiffres.

M. FULTON: Devez-vous prendre des arrangements avec le *Great Northern Railway* quant à l'utilisation en commun des installations à cet endroit?

M. GORDON: Pas sous ce rapport.

M. FULTON: Projetez-vous d'acquérir la ligne de New-Westminster à Vancouver? Vous empruntez les voies du *Great Northern* à cet endroit.

M. GORDON: Nous ne projetons rien dans le moment.

M. FULTON: Votre station à cet endroit est tout à côté des voies du *Great Northern?*

M. GORDON: Précisément.

M. FULTON: Je me demandais s'il y avait quelque arrangement quant à l'utilisation des parcs en commun à cet endroit, ou si les parcs sont exploités exclusivement par les Chemins de fer Nationaux du Canada?

M. GORDON: L'agrandissement des parcs est une entreprise qui dépend entièrement du National-Canadien.

M. MOTT: Je voudrais obtenir quelques renseignements additionnels concernant la cale sèche de Prince-Rupert. Avez-vous bien dit que le ministère des Travaux publics va la prendre à son compte le 1er avril?

M. GORDON: Non, n'est-ce pas en mai?

M. MOTT: Y a-t-il quelque garantie actuellement. Je sais que son exploitation a constitué un très lourd fardeau financier pour le National-Canadien. C'est une entreprise qui n'a jamais été profitable et on va la confier maintenant au ministère des Travaux publics. Mais y a-t-il quelque garantie que les *Canadian National Steamships* vont faire exécuter leurs travaux à cet endroit?

M. GORDON: L'arrangement prévoit l'acquisition de la cale sèche par le ministère des Travaux publics, et le National-Canadien continuera de l'exploiter à titre d'agent.

M. MOTT: Les chemins de fer Nationaux du Canada vont continuer de l'exploiter en qualité d'agent?

M. GORDON: Oui. En d'autres termes, le déficit ou le profit d'exploitation ne sera pas inscrit au compte du National-Canadien.

M. MOTT: Vous allez exploiter la cale sèche, mais s'il y a perte elle sera à la charge du ministère des Travaux publics?

M. GORDON: Ou le profit, s'il y en a un. J'entretiens toujours des espoirs, vous savez.

M. MOTT: Merci.

M. ADAMSON: Avant de passer à un autre sujet, je voudrais poser deux questions concernant les parcs de Mimico. Quel est le coût des améliorations et avez-vous acquis d'autres propriétés?

Le PRÉSIDENT: Puis-je faire observer à cette étape que depuis une demi-heure ou trois quarts d'heure virtuellement toutes les questions posées sont des questions qui eussent dû être posées pendant l'étude des crédits. Je me demande si nous n'aborderons pas les mêmes sujets lors de l'étude des articles figurant aux crédits.

M. GILLIS: J'attendais précisément que l'on en aborde l'étude.

Le PRÉSIDENT: Aussi, je propose que l'on réserve ces articles des crédits afin que nous puissions en finir le plus tôt possible avec le reste des sujets figurant au rapport, puis nous passerons ensuite aux crédits.

M. ADAMSON: Je pensais que l'entreprise de Mimico était particulièrement mentionné par rapport à cet article.

Le PRÉSIDENT: Je sais.

M. CAVERS: Puis-je demander quel revenu les chemins de fer Nationaux du Canada percevront de l'immeuble de l'Aviation internationale à Montréal?

M. GORDON: C'est encore une question qui se rattache aux crédits. Cependant, nous allons donner la réponse.

Le PRÉSIDENT: Si elle relève des crédits, j'estime que nous ferions beaucoup plus de progrès si nous en finissions avec les quelques articles qui restent dans le rapport et si nous passions ensuite aux articles des crédits . Et-ce que l'article "Matériel" a été adopté?

M. FULTON: Non. La fin du texte sous la rubrique "Terminus de Montréal" se lit ainsi qu'il suit:

> Des plans sont en train d'être dressés pour la construction dans ce secteur d'un édifice de bureau et d'un hôtel.

Le PRÉSIDENT: Cela relèvera des postes de crédits.

M. FULTON: Le président du réseau a dit, ai-je compris, que ces plans sont loin d'être définis.

M. GORDON: Non. Vous trouverez dans les crédits les postes qui se rapportent au coût de nos projets. Je serai heureux de vous renseigner sur ce sujet quand nous aborderons ce poste particulier. Le terminus de Montréal constitue une très vaste entreprise.

M. FULTON: Je voudrais savoir si les plans relatifs à la construction de l'hôtel sont définitifs et si le National-Canadien a l'intention de donner suite à ce projet?

M. GORDON: Nous n'avons pas de plans définitifs quant à la construction de l'hôtel. Avant de lancer cette entreprise, il faudrait que nous nous adressions au Comité et demandions qu'une somme soit insérée à cette fin dans les crédits. C'est le coût des plans qui nous préoccupe dans le moment. Il faudrait que nous traitions du sujet avec le ministre avant de pouvoir en saisir le Comité, puis nous présenterions une recommandation formelle au Comité quant à la construction de cet édifice ou hôtel.

M. FULTON: Avant d'entreprendre la construction de l'édifice ou avant de décider du modèle de l'édifice, une recommandation serait soumise au Comité. Mais un tel édifice fait actuellement partie du projet, et la compagnie se propose de donner suite au projet si on l'autorise. Voilà ce dont je m'enquiers.

M. GORDON: C'est une question que l'administration du National-Canadien serait tenue de discuter avec le Gouvernement et il incomberait à celui-ci d'en décider. Et il faudrait que la question du financement fût soumise au Comité.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que le Comité a discuté assez longuement, il y a deux ou trois ans, le projet de l'édifice de l'Aviation, des bureaux des chemins de fer Nationaux du Canada, et aussi la question de l'hôtel. Le Gouvernement a approuvé l'ensemble du projet et a avisé les chemins de fer Nationaux du Canada d'y donner suite. Il fut convenu, après que les dirigeants du réseau eurent étudié la question avec soin, que l'édifice de l'Aviation serait construit immédiatement parce qu'on en avait un grand besoin. Les deux autres projets sont à l'étude. Je suppose que lorsque la régie des chemins de fer

Nationaux du Canada sera prête à y donner suite elle en saisira le Gouvernement, et si le Gouvernement approuve l'exécution des projets, la somme requise serait incluse dans ses crédits.

M. FULTON: Ainsi, aucune démarche définitive n'a été faite encore?

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'y a certainement pas eu de démarches définitives de faites encore quant à l'hôtel. Je serai enclin à croire que les dirigeants du réseau voudraient être fixés d'abord sur le coût des édifices, parce que ces deux édifices, l'édifice des bureaux et l'hôtel, coûteraient beaucoup plus maintenant qu'ils n'eussent coûté quand on en a proposé primitivement la construction. Je crois que M. Gordon songeait au poste des crédits qui se rapporte aux plans et devis.

M. GORDON: Et pour un nouvel arrangement des voies et le reste. Cependant, il en sera question dans les crédits.

M. HATFIELD: Relativement à ce nouveau matériel...

Le PRÉSIDENT: L'article "Terminus de Montréal" est-il adopté?

Adopté.

Maintenant, l'article "Matériel".

M. HATFIELD: A la page 12, sous la rubrique "Matériel", je note l'article qui se lit "368 wagons à réfrigération par le haut". Qu'entendez-vous précisément par cela?

M. GORDON: Encore une fois, les détails relatifs à ce poste figurent dans les crédits. En fait, tous les postes s'y trouvent. Duquel en particulier parlez-vous?

M. HATFIELD: Je parle d'un article à la page 12.

M. GORDON: Oui, mais il y en a deux. Parlez-vous des wagons à réfrigération par le haut?

M. HATFIELD: Oui.

M. GORDON: M. Dingle pourrait peut-être en expliquer la construction.

M. DINGLE: Ce sont des wagons où la glace est déposée sur toute leur longueur, à la différence des wagons munis de soutes aux extrémités.

M. HATFIELD: Comment chauffe-t-on ces wagons?

M. DINGLE: Ils sont chauffés au moyen de chaufferettes surbaissées.

M. HATFIELD: Merci.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article "Matériel"?

Adopté.

M. FRASER: Les wagons-plates-formes pour Terre-Neuve sont-ils destinés à une voie simple?

M. GORDON: Non, à une voie étroite. Il faudrait qu'ils fussent adaptés à une voie étroite autrement ils ne pourraient circuler.

M. FRASER: Entendez-vous élargir les voies à Terre-Neuve?

M. GORDON: Nous n'avons pas l'intention d'élargir les voies.

M. FULTON: Le matériel commandé au cours de l'année et qui serait livré vraisemblablement en 1950 ne figurerait pas dans le budget de 1950? Cette affectation figurerait dans le rapport de 1950?

M. GORDON: Oui, dans le rapport de 1950. Ces dépenses ne figureraient pas dans les opérations de 1949 parce que nous n'acquittons le prix du matériel que sur livraison. Aussi, vous constaterez par le budget que nous estimons la proportion de ce matériel qui sera livré en 1950 et ce qu'il coûtera.

M. FULTON: Vous n'avez pas inclus ces prévisions budgétaires dans vos crédits de 1949?

M. GORDON: Oui, mais elles figurent dans les crédits sous le poste que nous appelons à voter de nouveau. Toutes les sommes figurant dans les prévisions budgétaires mais non dépensées sont reproduites dans les crédits de l'année suivante sous le titre de sommes à voter de nouveau. M. Cooper m'avise que strictement parlant, je fais erreur quant au matériel qui est acheté sous le régime du trust du matériel. Voudriez-vous expliquer cela, monsieur Cooper?

M. COOPER: Si du matériel tel que celui-ci était inclus dans les crédits de 1949 et le financement doit s'effectuer par voie d'une émission de titres trust du matériel, alors nous sommes revêtus de suffisamment d'autorité à la fois quant à l'achat du matériel et quant au financement. Nous ne nous adresserons pas de nouveau au Comité relativement à ce report.

M. GORDON: Je crois que l'émission des titres relatifs au trust du matériel figure dans les crédits.

M. COOPER: Pas relativement au matériel compris dans les crédits de 1949. Quant au matériel compris dont l'achat fut autorisé dans les crédits de 1949, nous n'avons pas à nous adresser au Comité de nouveau pour une autre autorisation.

Le PRÉSIDENT: Cela tient au fait que cette autorisation est une autorisation d'emprunter et non une autorisation de dépenser?

M. COOPER: La Loi des chemins de fer Nationaux du Canada comporte une disposition voulant que lorsque le Comité ou le Parlement a approuvé 25 p. 100 du coût du nouveau matériel, alors la compagnie de chemin de fer est autorisée à financer le solde de 75 p. 100 par l'émission de titres trust du matériel.

M. FULTON: Voici ce à quoi je pensais: La dernière partie du paragraphe ne laisse pas entrevoir ce que sera votre programme en matière de matériel pour 1950. Tout ceci est un report de 1949.

M. COOPER: Exactement.

M. HATFIELD: Quelles améliorations entend-on apporter au chemin de fer de Témiscouata?

Le PRÉSIDENT: Puis-je en finir avec les deux articles suivants?

M. ADAMSON: Est-ce que l'achat de ce nouveau matériel est financé entièrement au moyen d'émissions de titres trust du matériel, ou bien quelle proportion est financée de cette façon?

M. COOPER: Généralement parlant, tout notre nouveau matériel est financé au moyen d'émissions de titres de trust. Certains articles de matériel d'entretien et d'autres articles du même genre sont exclus du trust et inscrits dans les crédits ordinaires. Pour ce qui concerne le matériel inclus dans l'émission de titres trust du matériel, le financement se fait jusqu'à concurrence de 25 p. 100 au moyen de nos crédits ordinaires pour fins d'immobilisation et jusqu'à concurrence de 75 p. 100 par voie d'émission de billets de trust.

M. ADAMSON: En d'autres termes, le Comité est responsable du déboursement de 25 p. 100.

M. GORDON: Il est responsable de l'entier déboursement.

M. COOPER: L'autorisation vous appartient jusqu'à concurrence de 100 p. 100, mais en matière de financement 25 p. 100 du coût seulement relève de la Loi relative au financement annuel. Pour les 75 p. 100 restants, la loi nous autorise à émettre des billets du trust du matériel et nous nous prévalons de cette autorisation.

M. ADAMSON: Ainsi, dans les crédits que nous examinerons prochainement, 25 p. 100 seulement...

M. COOPER: Les crédits feront voir 100 p. 100.

M. ADAMSON: Oui.

M. COOPER: Mais la Loi de financement et de garantie concernant les chemins de fer Nationaux du Canada de 1950 ne s'applique qu'à 25 p. 100, les 75 p. 100 restants sont assujétis à l'autorité existante. Les crédits de 1950 feront voir le plein montant, soit le coût intégral du nouveau matériel que nous nous proposons d'acquérir.

M. FULTON: Les 25 p. 100 sont acquittés en espèces. Cette somme est-elle prise à même le fonds de dépréciation?

M. COOPER: Dans une certaine mesure; c'est une opération plutôt compliquée. Nous avons les additions et les améliorations, nous avons le nouveau matériel et différents besoins au chapitre des immobilisations, et nous utilisons pour les fins des besoins bruts les fonds constitués des réserves pour dépréciation. Bien que logiquement les réserves pour dépréciation puissent être utilisées plus particulièrement pour l'achat de nouveau matériel, elles ne sont pas assignées spécialement à cette fin.

M. MOTT: Je voudrais poser une question au sujet des 1,000 wagons de quarante tonnes pour le transport des automobiles? Sont-ce des wagons spécialement construits et aménagés pour le chargement étagé des automobiles, ou bien les fabricants d'automobiles doivent-ils voir eux-mêmes à la construction de charpentes de bois?

M. DINGLE: Non, les wagons ne sont pas munis de dispositifs spéciaux pour le chargement.

M. MOTT: Ils le sont aux États-Unis. Est-ce qu'une des plaintes formulées en notre pays ne tient pas au fait que le coût de manutention de ces wagons est si élevé?

M. DINGLE: Nous avons décidé de ne pas utiliser ces aménagements en particulier parce que le wagon ainsi aménagé est impropre à un chargement de retour. Notre matériel roulant nous est plus serviable si nous ne munissons pas ces wagons du dispositif spécial dont vous parlez.

M. MCLURE: Je veux signaler au président que durant ces deux ou trois dernières semaines les cultivateurs et les expéditeurs de l'Île du Prince-Édouard ont souffert très gravement du manque de wagons à réfrigération. Or, je dois formuler contre la régie du réseau le grief qu'elle n'a pas prévu les conditions assez tôt et n'a pas eu ces wagons prêts pour les expéditions à long parcours qui sont fort profitables aux chemins de fer Nationaux du Canada et encore plus profitables aux cultivateurs et aux expéditeurs de l'Île du Prince-Édouard. Or, l'information communiquée quand nous nous sommes enquis concernant la rareté de wagons à réfrigération,—et je n'en fais aucun reproche au ministre; je ne lui reproche qu'une chose, c'est d'avoir accepté pour exacte l'information

qu'on lui a donnée. Je savais que cette information était absolument erronée, et s'il avait accepté mon dire et contraint les chemins de fer Nationaux du Canada de mettre ces wagons en disponibilité plus tôt, nous n'aurions pas éprouvé cette extrême rareté et il n'en aurait pas résulté cette lourde perte que les expéditeurs ont subi. Même à l'heure actuelle, il existe encore une rareté de wagons pour l'expédition des pommes de terre. Les expéditeurs là-bas ne peuvent accepter des commandes; ils les refusent. J'ai reçu aujourd'hui de Toronto un télégramme dans lequel un particulier dit qu'il avait commandé onze wagons de pommes de terre et les expéditeurs ont dit: nous ne pouvons livrer et nous ne pouvons garantir de livrer les pommes de terre tant que nous ne remplirons pas nos commandes en souffrance du fait de la rareté de wagons.

M. GORDON: Si vous me le permettez, je voudrais consigner au compte rendu une lettre que le directeur du transport du ministère de l'Industrie et des Ressources naturelles de l'Île du Prince-Édouard a communiquée à M. J. C. Lessard, sous-ministre des Transports. On m'en a donné une copie. En voici le texte:

M. J. C. Lessard,
Sous-ministre des Transports,
Ottawa (Ontario).

Cher monsieur Lessard,

Sujet: La situation relative aux wagons à réfrigération

Il a paru récemment dans les journaux des affirmations voulant que la situation relative aux wagons à réfrigération dans l'Île du Prince-Édouard soit la pire qui ait existé depuis quelques années.

La vérité est que depuis plusieurs mois, la situation ici en ce qui concerne les wagons à réfrigération est la meilleure que nous ayons connue depuis quelques années. Aussi, je n'hésite pas à déclarer formellement que les chemins de fer Nationaux du Canada ont employé tous les moyens qui leur étaient possibles pour nous aider sous le rapport de la mise en disponibilité de wagons à réfrigération. Je suis fortement d'avis qu'il convient de leur attribuer tout le mérite qui leur revient à ce sujet. J'ai personnellement connaissance que les employés supérieurs du National-Canadien à Charlottetown, Moncton et Montréal, ont porté une attention particulière à cette question et je suis persuadé qu'ils mettront tout à contribution pour aider les expéditeurs durant les mois de mars et d'avril. Le capitaine et l'équipage de M. V. *Abegweit* ont accompli une excellente besogne et je pourrais vous signaler à cette étape le fait que la capacité accrue du *Abegweit* par comparaison avec celle du *Prince Edward Island* a constitué un facteur qui a contribué grandement à permettre l'expédition d'un plus grand nombre de wagons de pommes de terre et de navets à cette saison. Il en est résulté des avantages à la fois pour les cultivateurs ici et les consommateurs dans d'autres parties du Canada ainsi qu'aux États-Unis qui ont besoin de nos pommes de terre de semence à cause de leur vigueur et de leur rusticité.

Jusqu'à l'heure actuelle, les expéditions par wagon ont accusé une augmentation de plus de 900 wagons comparativement aux expéditions effectuées à la date correspondante l'an dernier. Cette augmentation est répartie entre environ 300 wagons de pommes de terre et 600 wagons de navets. Voici les chiffres à cette date en 1950 comparativement aux

chiffres à la même date en 1949. En 1950, les expéditions se sont chiffrées à 4,761 wagons contre 4,420 wagons en 1949 à ce jour. Quant aux navets, 1,534 wagons en 1950 comparativement à 926 à la date correspondante en 1949. Les expéditions des ports de l'Île du Prince-Édouard cette saison-ci ont été de 2,891 wagons comparés à 1,430 wagons il y a un an.

Il est indéniable que nous aurons besoin de beaucoup de wagons le reste du mois courant et en avril,—le besoin est urgent,—et il faudra que les chemins de fer fassent un surcroît d'efforts, et j'estime qu'ils s'y appliqueront.

Je suis fortement d'avis qu'il importe d'attribuer aux Chemins de fer Nationaux du Canada tout le mérite qui leur revient pour le magnifique travail qu'ils ont accompli jusqu'ici durant la saison actuelle d'expédition de pommes de terre et de navets, et je n'hésite pas le moindrement à faire cette affirmation.

Nous sommes en butte à nos propres difficultés ici, et cette lettre n'a rien à voir à des questions telles que les taux de transport, les horaires et d'autres sujets dont nous avons peut-être traité dans divers mémoires soumis à la Commission royale d'enquête sur les transports, à la Commission des Transports ou à quelque autre organisme.

Si vous désirez remettre une copie de cette lettre aux employés supérieurs du National-Canadien à Montréal il vous est parfaitement loisible de le faire, et si vous leur en communiquez une copie, j'aime à croire que vous leur direz que nous espérons sincèrement qu'ils pourront continuer leur bonne besogne vu que de très fortes expéditions seront effectuées durant les six prochaines semaines. Il reste encore beaucoup de plantes de semence à expédier aux États-Unis où il existe des délais-limite quant à la plantation. Ces quantités sont en plus du fort volume de légumes à être expédiés à certaines parties des États-Unis et du Canada pour fins de consommation.

Je vous formule mes meilleurs souhaits et je vous remercie des bons procédés que vous et votre ministère avez toujours employés à notre égard. Je demeure,

Votre sincère,

le directeur des Transports,

(Signé) B. GRAHAM ROGERS.

Vu cette affirmation, monsieur le président, je suis d'opinion que la plainte à l'effet que les chemins de fer Nationaux du Canada n'ont pas employé tous les moyens qui leur étaient possibles pour répondre à la situation dont parle M. McLure est injustifiée.

M. McLURE: J'admets qu'ils ont accompli beaucoup, mais ils auraient dû parer à cette situation et ne pas attendre jusqu'à ce que cette rareté se produise

M. GORDON: Ainsi que je comprends la situation, monsieur McLure, et je me base sur les données en faisant cette affirmation, la plainte actuelle est une plainte qui est formulée régulièrement tous les ans, et autant que j'ai pu le constater durant la courte période que je suis à la direction du réseau et à même la preuve que j'ai soumise, toute plainte qui aurait pu être fondée dans le passé n'est pas fondée dans les conditions actuelles.

M. McLURE: Alors, coment se fait-il qu'il existe une rareté aujourd'hui?

M. GORDON: Je ne reconnais pas qu'il y ait rareté.

M. MCLURE: Il faut bien que vous l'admettiez quand un individu ne peut remplir ses commandes faute d'une rareté de wagons.

M. GORDON: Vous devez vous rappeler que dans le cas de l'expédition de fortes quantités de produits de cette nature dans un court intervalle des difficultés de transport vont surgir, mais tant que l'on vous procure un service qui assurera l'expédition de vos produits, pommes de terre et le reste, dans un délai raisonnable,—et des employés supérieurs compétents m'avisent qu'il en est ainsi,—je ne crois pas que votre plainte soit fondée.

M. MCLURE: Pour vous prouver que la rareté existe encore,—et bien que nous ne nous formalisons pas du fait que le Nouveau-Brunswick y trouve son compte,—de toutes les commandes confiées à des producteurs de l'Île du Prince-Édouard, il a fallu en annuler 90 p. 100 et les faire remplir au Nouveau-Brunswick. C'est fort bien, mais je vous cite ce cas, monsieur Gordon, pour vous prouver que la rareté existe encore aujourd'hui.

M. GORDON: On m'avise que les chargements s'effectuent à peu près aussi rapidement que les expéditeurs peuvent livrer leurs produits.

M. MCLURE: Mais si ces arrangements avaient été pris à temps, amplement d'avance, cela eût été bien mieux. Or, le fonctionnaire supérieur qui vous a écrit cette lettre, et c'est une lettre très bien conçue...

M. GORDON: Je vous dirai, monsieur McLure, que ce n'est pas par coïncidence que je me trouve à avoir la lettre en main; je comptais donner cette réponse.

M. MCLURE: Le texte a été consigné dans le compte rendu de la Chambre l'autre jour.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'en ai pas lu le texte, mais j'en ai cité des passages.

M. MCLURE: J'en avais moi-même une copie.

L'hon. M. CHEVRIER: Voici ce que j'allais ajouter. Généralement parlant, il y a 1,000 wagons de plus pour l'expédition des pommes de terre et des navets cette année qu'il y en avait l'an dernier.

M. MCLURE: C'est vrai, mais il y a plus de pommes de terre.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous nous avez dit l'an dernier que nous procurions un service passablement bon.

M. MCLURE: Oui, mais cette année nous avions 900 wagons de navets et 1,000 wagons de pommes de terre de plus que l'an dernier. Nous avons encore besoin de 1,000 wagons là-bas pour expédier ce qui devrait être expédié avant le 1er avril.

M. GORDON: Nos états d'exploitation font voir que nous avons de jour en jour plus de wagons que vous n'êtes prêts à changer. Par ailleurs, j'affirme catégoriquement que le service ferroviaire procuré à l'Île du Prince-Édouard a été meilleur que celui procuré n'importe où ailleurs dans les provinces Maritimes.

M. MCLURE: Vous dites qu'il y a plus de wagons que...

M. GORDON: Vous n'êtes prêts à charger. Il y avait plus de wagons que vous n'étiez prêts à charger durant les trois derniers mois. Ce sont des données sur l'exploitation. Je ne me suis pas rendu là-bas et je dois me fier à ce que les rapports font voir.

M. MCLURE: S'il en était ainsi, il n'y aurait pas de rareté.

M. GORDON: C'est précisément ce que je veux dire; il n'y a pas de rareté.

M. HATFIELD: Je sais par expérience qu'il y eut une rareté à compter d'octobre jusqu'à présent. J'ai reçu ce matin même un télégramme dans lequel on se plaint de la rareté de wagons.

L'hon. M. CHEVRIER: Parlez-vous de l'Île du Prince-Édouard ou du Nouveau-Brunswick?

M. HATFIELD: Je parle de la situation au Nouveau-Brunswick. La régie du Pacifique-Canadien admet qu'il en est ainsi et dit qu'elle a envoyé plus de ses wagons à réfrigération à la Colombie-Britannique à cause de la température froide qui sévissait là-bas. Les wagons n'ont jamais été renvoyés.

M. GORDON: Laissez-moi vous demander, monsieur McLure, quelle est votre capacité de chargement par jour?

M. MCLURE: D'après le rapport qui a été transmis au ministre il n'y a pas longtemps, nous voulions avoir au moins cinquante wagons par jour pendant les quarante jours prochains pour expéditer la récolte avant le 1er avril.

M. GORDON: Pouvez-vous me dire combien de wagons vous chargez par jour? Je vous dirai alors combien de wagons nous avons, mais je veux que vous me répondiez d'abord.

M. MCLURE: Il est très facile de répondre à cette question.

M. GORDON: Combien de wagons pouvez-vous charger par jour?

M. MCLURE: Nous pouvons en charger cent.

M. GORDON: Laissez-moi demander au vice-président de notre service d'exploitation combien de wagons ont été disponibles.

M. DINGLE: Je n'ai pas le nombre exact de wagons disponibles chaque jour, mais le nombre a de beaucoup dépassé deux cents dans plusieurs cas.

M. MCLURE: Vous ne les chargez pas tous aujourd'hui. Nous avons constaté que la capacité de chargement a été d'environ soixante wagons par jour.

M. GORDON: Nous en avons eu autant que cela chaque jour.

M. MCLURE: Mais ces wagons partent et vous n'en avez pas soixante pour le lendemain.

M. GORDON: Il est à notre connaissance qu'il y a deux cents wagons constamment disponibles. Si vous chargez soixante wagons un jour, il y en a d'autres qui arrivent constamment pour que vous les chargiez. Il peut se présenter des cas isolés où il n'en est pas ainsi, mais c'est bien le rapport que mes employés supérieurs me donnent. Vu cette situation, je veux vous prendre très au sérieux et mettre très nettement en doute le bien-fondé de la plainte dont vous parlez parce que je ne crois pas que ce soit une affirmation loyale quant au National-Canadien.

M. MCLURE: Indiquez une partie quelconque de mon affirmation qui n'est pas loyale?

M. GORDON: Voici ce que j'en pense. Je dis que nous vous avons donné un excellent service; nous vous avons fourni un nombre suffisant de wagons, et vous n'avez pas prouvé que votre plainte s'étaie sur un fondement raisonnable. Je laisse entendre que la preuve que j'ai soumise au Comité est beaucoup plus positive que la vôtre, et crée beaucoup plus la conviction que votre affirmation vague.

M. MCLURE: Cela se peut, vu que la preuve émane de vous et non de moi.

M. GORDON: Je m'appuie sur les rapports qui sont ici.

M. MCLURE: Je le pourrais également, si j'avais apporté mes rapports avec moi.

M. GORDON: Pouvons-nous en finir de cette façon? Je ne tiens pas à engager un débât avec vous mais je tiens sincèrement à faire droit à tout grief légitime que vous formulez. Si vous voulez me munir de renseignements qui indiqueront de quelque façon que ce que je vous ai dit est inexact, alors je m'enquerrai personnellement de la situation et je verrai où la difficulté réside.

M. MCLURE: Je ferai de même. Je ferai davantage. Si vous pouvez produire des données qui démontreront que je ne suis pas en possession de faits de la plus haute authenticité, je m'excuserai.

M. GORDON: Si vous avez raison, j'acquitterai le prix de votre dîner à Montréal mais si j'ai raison, vous acquitterez le prix du mien. Il faut que je retire quelque chose de cette discussion.

M. MCLURE: Vous pouvez prendre pour acquis que vous serez appelé à acquitter le prix de mon dîner.

Le PRÉSIDENT: Les mesures ayant été prises pour ce dîner à Montréal, pouvons-nous continuer nos délibérations?

M. HATFIELD: Votre réseau n'a-t-il pas envoyé plus de wagons à réfrigération dans l'Ouest cette année, en janvier, février et mars?

M. DINGLE: Quelques-uns ont été envoyés, mais le retour des wagons s'est effectué lentement.

M. HATFIELD: Le retour des wagons s'est effectué lentement pour une raison. La plupart de ces pommes de terre chargées dans l'Île du Prince-Édouard sont dirigées vers le sud, dans la Caroline du Sud et la Georgie. Le wagon une fois rendu là-bas est déchargé et on le charge ensuite d'une consignation de fruits pour le voyage de retour. Le chargement est glacé et expédié vers le nord dans la mousse. Puis, le wagon revenu est rempli de glace et impropre au chargement de pommes de terre. Il faut quatre ou cinq jours pour enlever la glace à votre terminus. Or, si la glace et la mousse ne se trouvaient pas dans ces wagons, vous auriez un plus grand nombre de wagons.

M. GORDON: Vous ne proposeriez pas que nous devrions ramener le wagon vide?

M. HATFIELD: Non, non.

M. GORDON: Connaissez-vous un moyen pratique de remédier à la situation dont vous vous plaignez?

M. HATFIELD: Vous devriez avoir une bien meilleure idée des localités où se trouvent vos wagons afin qu'on puisse les faire revenir dans le meilleur état possible. Si le fruit est expédié à Boston ou à New-York, ou même à Toronto, vous devriez savoir où se trouve le wagon.

M. GORDON: Nous savons où se trouve le wagon mais je ne suis pas certain que nous puissions en réglementer la circulation dans cette mesure.

M. DINGLE: Nous savons où chaque wagon se trouve chaque jour, mais notre contrôle cesse lorsque le wagon est entre les mains de chemins de fer américains. Nous avons prié instamment l'*A.A.R.* de hâter le renvoi de nos wagons et cet organisme a pris les dispositions nécessaires pour répondre à la situation.

M. HATFIELD: Je ferai observer que les chemins de fer ne semblent pas avoir sur leurs wagons le même contrôle qu'autrefois. J'ai eu l'occasion de faire expédier un chargement à Dallas, Texas. C'est un long parcours. J'ai avisé le chemin de fer une semaine avant l'expédition et il a mis à ma disposition un wagon canadien pour effectuer l'expédition alors qu'il y avait plusieurs wagons à réfrigération américains de disponibles.

M. GORDON: Laissez-moi vous faire cette observation—

M. HATFIELD: Pourquoi a-t-on envoyé ce wagon à Dallas, Texas, quand Dieu seul sait quand on vous le renverra?

M. GORDON: L'échange de wagons constitue un problème journalier pour le chemin de fer. Les chemins de fer américains nous formulent exactement la même plainte au sujet de wagons vides au Canada. En fait, il y a quelques années, le problème a atteint un tel point d'acuité qu'il a fallu faire des démarches par voies diplomatiques pour contourner un embargo que le régisseur américain avait imposé dans le temps sur l'usage de wagons américains au Canada. C'est une cause de lutte constante et je dois me contenter de dire que nous y allons pour notre part dans la lutte et nous obtenons des résultats passables au sujet des wagons que nous avons aux États-Unis.

M. HATFIELD: Encore une fois, il y a une rareté marquée de wagons à réfrigération dans ma province.

M. GORDON: Je nie qu'il y ait une rareté de wagons à réfrigération dans l'Île du Prince-Édouard et je continue de le nier.

Le PRÉSIDENT: En vue de trancher cette question, il a été proposé que M. Hatfield soit ajouté au nombre de ceux qui prendront rendez-vous à Montréal pour le dîner dont il a été fait mention.

M. HATFIELD: Un instant, je veux en finir avec cette question. Vous envoyez des wagons à l'Île du Prince-Édouard puis vous les en enlevez et les dirigez ailleurs, et il en résulte que vous devez alors envoyer des wagons additionnels et vous causez de cette façon une rareté au Nouveau-Brunswick.

M. GORDON: Puis-je faire observer au Comité que M. Cooper signale à mon attention le fait que notre roulant comprend actuellement 4,057 wagons à réfrigération. C'est le total arrêté au 31 décembre 1949, mais le 31 décembre 1946 nous ne comptions que 3,198 wagons à réfrigération. Nous avons augmenté notre matériel de 25 p. 100. En conséquence, le service devrait certainement être meilleur, nonobstant les souvenirs nostalgiques que vous entretenez de jours vécus, monsieur Hatfield.

M. MCLURE: Mais vous devez vous rappeler aussi que nous avons la moitié plus de pommes de terre et deux fois plus de navets à expédier que nous en avions précédemment. Vous ne pouvez les expédier dans le même nombre de wagons que vous aviez il y a dix ans.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais vous avez 1,000 wagons de plus que vous aviez même trois ans passés.

M. FRASER: M. Hatfield a fait ressortir que la compagnie a utilisé un wagon à réfrigération canadien quand il y avait un wagon américain de disponible.

M. GORDON: C'est une affirmation que je ne contesterai pas avant d'avoir pris connaissance des faits. Personnellement, après avoir étudié des affirmations semblables, je me doute qu'il a dû y avoir une bonne raison. Je ne sais pas qu'elle était cette raison, mais il doit y en avoir eu une. Je suis fermement

persuadé que les employés supérieurs préposés à l'exploitation de ce service font preuve de bon sens et lorsque j'entends une affirmation qui n'a pas de sens, alors, tout comme M. Pouliot, je suis méfiant.

M. FRASER: Je n'ai pas encore constaté que M. Hatfield ait fait une affirmation erronée.

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

M. ADAMSON: Oui, je voudrais poser une question dès que la discussion sur les wagons à réfrigération sera terminée.

Le PRÉSIDENT: Continuez, s'il vous plaît.

M. ADAMSON: Je voudrais demander à Monsieur Gordon s'il a des données sur la réduction du coût d'exploitation du nouveau matériel comparé à l'ancien? En d'autres mots, le nouveau wagon moderne donne-t-il de meilleurs résultats, ou possédez-vous un moyen de juger de son efficacité?

M. GORDON: Oui, notre service de recherches et de développement a des données à ce sujet. Cependant, je ne crois pas que nous les ayons en main. Selon notre mode d'administration, voici ce qui se produit. Lorsque le service d'exploitation demande du matériel, il doit motiver sa demande en produisant une statistique variée concernant ses opérations. Notre service de recherches et du développement travaille sous la surveillance du comité de budget que nous instituons et dont le travail consiste à examiner l'affectation que comporte le nouveau matériel. S'il ne croit pas que le nouveau matériel diminue le coût d'exploitation, selon des méthodes de comparaison, et le service possède plusieurs modes détaillés de comparaison, le crédit demandé est contesté. J'essaierai de vous fournir quelques renseignements; je ne suis pas certain que nous puissions démontrer dans tous les cas le pourcentage des améliorations du nouvel équipement sur l'ancien.

M. ANDERSON: Ce Comité doit voter une somme fort considérable pour l'exploitation du chemin de fer. Maintenant, il importe, je crois, de savoir de quelle façon ce nouveau matériel augmente l'efficacité afin que le Comité puisse décider quelle quantité de nouveau matériel serait nécessaire et quelles affectations s'imposeraient maintenant pour améliorer ou augmenter l'efficacité totale du service. Je base mes remarques sur une déclaration de l'*American Association of Railways, l'A.A.R.*, et particulièrement de la *Chesapeake and Ohio Railway*, dont les dirigeants ont étudié la question d'une façon assez sérieuse. Je crois que le président de cette compagnie a déclaré: "nous ne pouvons nous permettre de moderniser"; et j'estime que c'est un renseignement qu'il importerait d'obtenir. Prenez une question toute simple dont on parle couramment, l'usage de coussinets pour les wagons fermés. Est-ce que l'emploi de coussinets améliore l'exploitation au point où le prétend la *Timken Company*? Peuvent-ils transporter l'hiver autant de marchandises lourdes qu'au cours des autres saisons de l'année? Je crois que nous devrions obtenir à cet égard des données permettant de nous former un jugement sur l'opportunité d'augmenter nos dépenses afin d'appliquer un plan de modernisation plus élaboré que celui que vous envisagez maintenant, dans le but de rendre l'exploitation plus économique. Si les économies sont sensibles et s'il en résulte une exploitation efficace, on devra poursuivre la modernisation plutôt que de continuer à employer l'ancien matériel. Je me demande si quelques-uns de vos employés supérieurs pourraient nous donner quelques détails à ce sujet.

M. GORDON: Il me semble que ce que vous demandez obligera le Comité à siéger des mois entiers. Comme solution pratique, je vous propose de vous rendre

à nos bureaux, à Montréal, et d'y demeurer si vous voulez obtenir une réponse complète. Je suis cependant d'accord avec vous; il nous serait probablement possible de donner des renseignements sur les améliorations et l'économie qui résulteraient de l'emploi de nouveau matériel. Mais, après tout, ceci est essentiellement une question d'administration et je crois que vous pouvez raisonnablement conclure que les employés supérieurs du réseau font preuve de bon sens administratif dans leurs achats et les principes de saine régie leur commandent de tenir constamment compte de l'importance de ces questions.

M. ADAMSON: Oui.

M. GORDON: C'est une exploitation continue, mais vous parlez de la régie même.

M. ADAMSON: J'ai vu des chiffres publiés à la fois dans les rapports annuels des chemins de fer américains, et dans leurs annonces qui comportent des données à cet égard, et il me semble que ce qu'on peut faire là peut se faire ici. Il n'y a qu'un autre point sur lequel je désirerais quelques renseignements. Je crois que vous avez les chiffres sur le pourcentage du matériel roulant, particulièrement celui des wagons-marchandises qui sont vieux de 5 ans, 10 ans, 15 ans ou 20 ou 25 ans, ou même plus. Je crois que vous avez ces chiffres.

M. GORDON: Nous pouvons vous les donner dans un moment.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si le Comité n'expédierait pas son travail davantage si ces chiffres étaient donnés plus tard.

M. MUTCH: Puis-je poser une question? Dois-je dégager de ce rapport que le réseau ne prévoit pas pour 1950 l'achat de nouveaux wagons-citernes? Je remarque que...

M. GORDON: C'est encore un poste des crédits.

Le PRÉSIDENT: C'est un poste des crédits, monsieur Mutch.

M. MUTCH: Je viens de le remarquer sur cette page.

Le PRÉSIDENT: Vous voyez que cela reviendra dans la discussion lorsque nous aborderons les crédits.

M. MUTCH: Très bien.

M. POULIOT: J'ai une question à poser: Quelle est la différence de poids entre un ancien wagon à marchandises et un wagon moderne?

M. GORDON: Tout dépend de ce que vous entendez par un wagon moderne à marchandises.

M. POULIOT: Disons un wagon en acier comparé à un ancien wagon.

M. DINGLE: Ils sont très ressemblants, monsieur Pouliot.

M. GORDON: Le vieux wagon fermé en bois?

M. DINGLE: Compte tenu des dimensions différentes, il sont à peu près semblables.

M. POULIOT: Diriez-vous qu'ils s'équivalent du point de vue du coût de traction?

M. GORDON: Du point de vue traction?

M. POULIOT: Oui.

M. GORDON: Ils procurent, me dit-on, une exploitation meilleure et plus efficace.

M. POULIOT: Je sais, mais je désire connaître le coût de traction.

M. GORDON: Le wagon fermé moderne est un wagon beaucoup plus efficace que l'ancien; sa traction est plus facile. Ainsi, il y a eu des améliorations en ce qui regarde les bogies et autres éléments de cette nature.

M. THOMAS: Je voudrais poser une question au sujet des wagons-citernes. Les compagnies pétrolières ne fournissent-elles pas habituellement les wagons dont elles ont besoin?

M. GORDON: Oui, c'est exact, les compagnies pétrolières se les procurent en location et nous les confient. Elles fournissent leurs propres wagons.

M. FOLLWELL: J'ai une autre question au sujet du matériel. Je remarque ici, au sujet des locomotives que vous comptez acheter en 1950, un très grand nombre de locomotives diesel y compris trois locomotives mues à l'électricité. Devons-nous conclure que les chemins de fer nationaux ont adopté comme ligne de conduite de ne pas acheter de locomotives à vapeur?

M. GORDON: J'ai fait une déclaration à ce sujet, hier, et je crois que la question a été assez étudiée. Le montant que nous nous proposons de dépenser ainsi que le nombre réel de locomotives diesel et autres figureront aux crédits. Il y a peut-être un poste que je devrais mentionner. Prenez les wagons-citernes dont il est question dans le rapport; ce sont des wagons-citernes que nous achetons pour nos propres besoins.

M. CARTER: Serait-il possible de présenter un relevé du nouveau matériel ou de tout le matériel qu'on est censé envoyer à Terre-Neuve?

M. GORDON: Cela figurera aux crédits, en détail.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous obtiendrez une copie des crédits lorsque nous aurons approuvé ce rapport.

M. POULIOT: Monsieur le président, la direction du réseau pourrait-elle, en général, fournir des locomotives diesel pour les manœuvres dans les parcs de triage. Plusieurs petites localités sont très ennuyées et incommodées par la fumée, et l'emploi de locomotives diesel ferait disparaître cet ennui. Le réseau se propose-t-il de mettre un tel matériel en disponibilité, en général?

M. GORDON: Ceci fait partie du programme d'ensemble concernant l'emploi de locomotives diesel. Nous avons déjà expédié un certain nombre de locomotives de manœuvre à plusieurs cours. Nous en augmentons le nombre le plus rapidement possible.

M. POULIOT: C'est une partie de votre programme?

M. GORDON: Oui, c'est une partie de notre programme d'ajouter un certain nombre de locomotives diesel chaque année.

M. POULIOT: Je serais très heureux si nous pouvions en avoir une très prochainement à Rivière-du-Loup.

M. GORDON: Je prendrai note de ceci, monsieur Pouliot.

M. MCLURE: On m'apprend que le programme du National-Canadien prévoit l'utilisation de locomotives diesel sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard?

M. GORDON: C'est un fait accompli, n'est-ce pas?

M. MCLURE: Vingt locomotives diesel y furent expédiées l'an dernier, mais dix-huit d'entre elles furent retournées parce qu'elles n'étaient pas bonnes. Je me demandais si on entend les remplacer.

M. GORDON: Notre programme fut un peu retardé parce que les premières locomotives diesel n'ont pas donné satisfaction, mais j'ai cru qu'on les avait remplacées. Le travail de remplacement sera-t-il terminé cette année, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Oui, on y procède présentement.

M. THOMAS: Ces moteurs diesel sont-ils construits au Canada?

M. GORDON: Non.

M. THOMAS: Et les locomotives?

M. GORDON: Un instant, desquelles parlez-vous?

M. THOMAS: Les locomotives de manœuvre sont toutes de fabrication canadienne, mais qu'en est-il des locomotives utilisées sur les voies principales?

M. GORDON: De nouveau ceci est une question que l'on relèvera dans les crédits.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Chemin de fer de Terre-Neuve

M. CARTER: Avant de passer à un autre sujet, j'ai une série de questions ici.

Le PRÉSIDENT: Sont-ce des questions qu'on pourrait rattacher aux crédits?

M. CARTER: Je voudrais présenter mon exposé. Je suis le seul député de Terre-Neuve qui fait partie du Comité, et au rythme où nous allons, il se peut que le comité n'abordera les crédits que demain ou plus tard, et il ne me sera peut-être pas possible alors de m'enquérir de ce que je veux savoir.

Le PRÉSIDENT: Je crois que les membres du Comité préféreraient adopter d'abord ces articles et aborder ensuite, lors de l'étude du budget, les sujets dont vous parlez.

Chemin de fer de Témiscouata

M. FULTON: Monsieur le président, si un membre du Comité a une question à poser au sujet du chemin de fer de Terre-Neuve, je crois qu'on devrait lui procurer l'occasion de la poser.

Le PRÉSIDENT: Je croyais que nous avions étudié cette question assez complètement, hier.

M. FULTON: Je proposerais que nous prenions connaissance de la question avant que l'article soit adopté.

Le PRÉSIDENT: Je ne mets pas fin à la discussion, je propose seulement un mode de procédure méthodique, sujet à l'approbation des membres du Comité. A moins que nous ne fassions diligence, nous ne pourrons aborder les postes du budget cet après-midi. Il me semble que ce sont des questions qui surgiront dans la discussion lorsque nous étudierons les crédits.

M. MOTT: Mais supposons qu'elles ne figurent pas aux crédits.

L'hon. M. CHEVRIER: Disons donc dès maintenant que si elles ne figurent pas aux crédits, nous les étudierons. J'ai proposé, lorsque M. Mutch a soulevé la question hier, que nous procéderons de la manière habituelle et s'il y avait quelque sujet qu'un membre quelconque voudrait discuter, et qui ne serait pas compris dans les articles du budget, nous le reprendrions à la fin. Il n'est aucunement question de restreindre la discussion dans cette enceinte.

M. MOTT: Mais il désire peut-être traiter de quelque sujet qui ne figure pas aux crédits.

M. CARTER: J'estime qu'il ne faudrait pas plus de temps pour répondre à ces questions maintenant qu'il en faudrait si je les posais lors de l'étude des crédits, et j'entends les poser.

M. FRASER: Pourquoi ne pas en parler dès maintenant?

M. CARTER: Autre chose. Il se peut qu'à la suite des réponses à ces questions, il me faudra poser d'autres questions portant sur des articles du budget.

Le PRÉSIDENT: Ce serait peu juste pour les autres membres à qui j'ai demandé de réserver leurs questions et d'attendre que les crédits qui les intéressent soient à l'étude.

M. POULIOT: Personne ne s'oppose.

Le PRÉSIDENT: Allez.

M. CARTER: J'ai un grand nombre de questions.

Le PRÉSIDENT: Très bien, posez-les.

M. CARTER: Je voudrais commencer par une question complémentaire découlant d'une réponse à une question que j'ai posée hier. On nous a dit que les recettes du chemin de fer se chiffraient à $5,869,000. Serait-il possible de savoir quelle somme provient du trafic-voyageur?

M. GORDON: Vous avez posé une question, hier, au sujet des recettes et de l'exploitation du chemin de fer à Terre-Neuve. J'ai la réponse ici.

"Comité sessionnel sur les chemins de fer que l'État possède, exploite et contrôle.

Question de M. C. W. Carter

Service ferroviaire de Terre-Neuve pour une période de neuf mois se terminant le 31 décembre 1949

	Recettes	Dépenses	Autres frais	Perte nette
Service ferroviaire	$5,869,683	$ 7,437,676	$79,323	$1,647,316*
Messageries	274,798	166,854	533	107,391
Télégraphes	515,632	745,923	4,235	234,526*
Transport maritime	1,096,382	1,990,073	13,068	906,759*
Total	$7,756,495	$10,340,526	$97,179	$2,681,210*

* Chiffres en rouge.

M. CARTER: C'est au sujet de ce renseignement que je pose ma question.

M. GORDON: Vous voudriez un relevé détaillé montrant les recettes du réseau provenant du trafic-voyageur indépendamment des recettes provenant du transport des marchandises et d'autres sources?

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Nous pouvons vous les procurer.

M. CARTER: Puis, je voudrais avoir, si possible, un relevé montrant les détails d'exploitation du service maritime. Si je comprends bien, l'exploitation des navires accuse un déficit de près d'un million de dollars, soit $900,000 en chiffres ronds?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Est-il possible de produire les chiffres concernant chaque navire et de savoir quels sont ceux qui sont exploités à perte et ceux qui rapportent un bénéfice?

M. GORDON: Chacun en particulier, dites-vous?

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Nous pourrions vous donner ces chiffres. Nous devrons écrire à notre bureau de Terre-Neuve pour obtenir les chiffres. J'espère les obtenir cette semaine, mais si cela peut vous satisfaire, j'essaierai de vous procurer ces chiffres en temps utile.

M. CARTER: C'est très bien, je vous remercie. Il n'y a rien d'urgent à ce sujet, mais je désirais avoir la réponse.

M. GORDON: Avant d'aller plus loin, je tiens à préciser ma réponse antérieure en disant que je demanderai s'il est possible de les obtenir. Je ne suis pas certain présentement que nous puissions vous donner les chiffres, bateau par bateau, mais nous vous donnerons les renseignements que nous pourrons, dès que nous saurons s'ils sont accessibles.

M. CARTER: Merci beaucoup. Maintenant je voudrais revenir à la question principale.

Le PRÉSIDENT: Allez.

M. CARTER: Ce relevé de votre rapport dit que vous avez 14 navires effectuant le service des passagers et le transport de la marchandise. Le National-Canadien, à cause de l'adjonction de Terre-Neuve, a-t-il demandé de nouveaux navires pour ce service?

M. GORDON: Oui, il en a demandé.

M. CARTER: A-t-on fait des arrangements pour l'achat de navires additionnels?

M. GORDON: La question du nombre de navire est encore à l'étude. Nous n'avons pas encore pris de décision à ce sujet.

M. CARTER: Pourrais-je savoir combien de navires ont été demandés?

M. GORDON: Un navire a été demandé pour l'usage du National-Canadien, plus un traversier, tel que mentionné hier.

M. CARTER: Est-ce tout?

M. GORDON: C'est tout.

M. CARTER: Autre chose, les caboteurs sont-ils régis par règlements concernant le transport maritime, ou par la commission des transports et par la Loi de la marine marchande au Canada?

L'hon. M. CHEVRIER: Quelle était la question? Je regrette, j'étais distrait.

M. CARTER: Est-ce que ces navires sont régis par la commission des transports?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, ils ne le sont pas.

M. GORDON: Voudriez-vous répéter votre question?

M. CARTER: Les navires du service côtier de Terre-Neuve.

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Sont-ils régis par des règlements de la Commission des transports? En d'autres mots, ces règlements s'appliquent-ils à Terre-Neuve?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, la commission des transports n'établit pas de règlements sur le transport maritime. Les règlements concernant le transport maritime sont établis par le bureau d'inspection des navires du ministère des transports. Les navires dont vous parlez sont régis par la loi de la marine marchande au Canada.

M. CARTER: Oui, mais la Loi de la marine marchande au Canada s'applique à...

L'hon. M. CHEVRIER: A Terre-Neuve, oui.

M. CARTER: Certaines lois ne s'y appliquent pas, ainsi celle relative aux quais et à d'autres choses; ces règlements, me dit-on, ne sont pas encore en vigueur.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne vois pas de loi qui ne s'appliquerait pas à Terre-Neuve depuis le 1er avril. Voici, on me dit que la loi sur le Conseil des ports nationaux ne s'y applique pas encore.

M. CARTER: La loi sur le Conseil des ports nationaux et les règlements du Conseil?

M. HATFIELD: Pourquoi pas?

L'hon. M. CHEVRIER: On me signale que Terre-Neuve possède des Commissions sous la direction desquelles ils fonctionnent et que jusqu'à ce que nous en venions à une entente, il ne sera pas possible d'appliquer la loi sur le Conseil des ports nationaux.

M. CARTER: Je voudrais continuer, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Si vous devez partir, le Comité vous permettra de poursuivre pendant quelques minutes, ainsi vous pourrez finir de poser vos questions.

M. FRASER: Je propose l'ajournement de la séance.

M. MUTCH: J'appuie la motion.

La séance est suspendue jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Le quorum est atteint. Messieurs, nous pouvons commencer la discussion.

M. Carter a demandé que la question du chemin de fer de Terre-Neuve soit réservée. Il croit qu'on épargnerait du travail au Comité s'il pouvait avoir le temps de rédiger un certain nombre de questions auxquelles il désire une réponse. Ainsi, si vous le permettez, le réserverai la question du chemin de fer de Terre-Neuve.

Passons au chemin de fer de Témiscouata.

M. MACDONALD: Monsieur le président, je remarque à la page 13 du texte que la direction des chemins de fer a eu la bienveillance de nous remettre, hier soir, qu'il est dit ce qui suit:

> L'exploitation du chemin de fer de Témiscouata constituera un fardeau additionnel pour le National-Canadien et grèvera son budget jusqu'à concurrence de $180,000...

Monsieur le président, nous avons siégé comme membres du Comité, l'automne dernier, j'entends le Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, et il me semble que c'est en décembre que nous avons déféré cette question aux chemins de fer nationaux. Il a été indiqué dans le temps que le passif s'établissait à $31,000 environ et que son actif se totalisait à $275,000. Aujourd'hui, le

National-Canadian prétend que ce chemin de fer entraînera cette année pour le réseau un déficit de $180,000. Personnellement, il me semble qu'il est trop tôt pour juger s'il deviendra ou non un fardeau.

M. POULIOT: Je dois remercier M. Macdonald d'avoir soulevé cette question. Tout d'abord qu'on me permette de dire que mon fardeau est léger si on le compare à d'autres beaucoup plus lourds. C'est un problème pour la direction des chemins de fer nationaux et ce n'est pas seulement une question d'ordre pécuniaire, de finance, voire de haute finance; on doit aussi l'envisager comme question d'utilité publique. Le chemin de fer de Témiscouata est indispensable à ma région et il l'est depuis longtemps.

Sir Henry Thorton aurait acquis ce chemin de fer pour le réseau, en même temps que celui de Gaspé, il y a quelques années, n'eût été le fait que le conseil d'administration du chemin de fer de Témiscouata était alors des gens du *Quebec Central* que possédait le Pacifique-Canadien. C'est pourquoi on a pris vingt ans pour joindre le chemin de fer de Témiscouata au National-Canadien.

La Chambre a été saisie de la question et l'a étudiée avec beaucoup d'attention. M. Fairweather l'a étudiée pendant des années. On a mentionné à la Chambre que j'ai dit un mot ou deux au sujet du chemin de fer de Témiscouata lorsque le premier ministre est venu à Rivière-du-Loup au cours de la campagne électorale. Cependant, la réponse du premier ministre fit suite à une étude approfondie de la question. Le conseil sait (il se peut que M. Gordon l'ignore, mais les autres membres le savent) comment, pendant des années, M. Fairweather a soigneusement étudié la question.

J'ai eu plusieurs entretiens avec M. Stewart, le président du chemin de fer, et j'espère que le National-Canadien se chargera de l'exploitation du chemin de fer de Témiscouata le plus tôt possible.

Je crois savoir qu'il y a quelques problèmes concernant les employés et les syndicats ouvriers auxquels ils appartiennent. C'est un point à considérer; on devrait aussi faire un examen de la voie afin de la mettre en bon état. Qu'on me comprenne bien, je ne veux pas qu'un politicien véreux du Nouveau-Brunswick vienne redorer son blason grâce au chemin de fer de Témiscouata, et je sais ce dont je parle.

M. GEORGE: Vous ne faites sûrement pas allusion à moi?

M. POULIOT: Non, je veux parler d'un politicien provincial. Je respecte trop mes collègues pour parler ainsi d'eux, mais quiconque connaît les affaires du Nouveau-Brunswick sait de quoi je parle.

Le chemin de fer de Témiscouata a été administré de Rivière-du-Loup dès le début. Il constitue un chemin de fer important pour les expéditeurs de notre région et doit être administré de la Rivière-du-Loup de toute façon.

Permettez-moi d'ajouter autre chose. Nous sommes associés dans la même entreprise. Nous sommes les serviteurs du public et la seule différence qui existe entre nous et ceux qui sont chargés de la gestion est qu'ils sont mieux rémunérés que nous. Mais nous sommes ici sur un pied d'égalité et il n'y a pas d'adversaires en présence dans un comité comme celui-ci.

Je suis très heureux de voir ici ensemble mes collègues des divers groupements. Je dis à M. Gordon et à ses adjoints que je suis prêt à collaborer avec eux dans toute la limite du possible à la condition qu'ils traitent bien mes gens.

Que pensons-nous de ceci? Nous avons dépensé de l'argent facilement pour retrouver un individu qui s'était égaré dans les bois. La population de mon comté est formée de colons et de cultivateurs. Les fermes sont prospères et il y a du bois, beaucoup de bois, il y a aussi la compagnie Fraser.

J'ai remis au ministre des Transports et à M. Dingle quelques télégrammes que j'ai reçus hier, leur montrant qu'un expéditeur avait à lui seul envoyé douze millions de pieds de bois par le chemin de fer de Témiscouata l'an dernier. Ce qui constituait un aussi fort chiffre d'affaires que celui de la compagnie Fraser, et cette dernière, pour ce que j'en sais, est une compagnie importante. C'est une compagnie dont les fonds proviennent du public et les administrateurs de cette compagnie devraient être les serviteurs du public. Leurs expéditions globales ne représentent qu'un cinquième de celles du chemin de fer Témiscouata et bien qu'avant longtemps ils puissent insister pour obtenir que la régie du chemin de fer soit transférée à Edmundston, je ne crois pas qu'un tel changement donnerait satisfaction. De plus, je ne veux rien avoir à faire avec le surintendant, M. Thompson, d'Edmundston.

Je n'en ai rien dit à M. Dingle, mais je me souviens que M. Thompson est venu à mon bureau. Il s'est traîné à mon bureau pour me demander qu'un mémoire soit envoyé à l'ancien ministre, l'hon. M. Michaud, et au ministre actuel, l'hon. M. Chevrier, afin d'obtenir sa permutation de Campbellton à Edmundston où le traitement était plus élevé.

Croyez-vous que je traiterais avec un individu de la sorte au nom de mes gens? Non, jamais.

Permettez-moi de dire aux gens qui prétendent qu'il n'y a pas de politique dans les chemins de fer Nationaux que j'ai connu un homme, un ancien télégraphiste, qui désirait être promu surintendant général à Québec. Il avait l'habitude de me tenir par le bouton de mon gilet chaque fois que je le rencontrais, il me demandait la promotion. Depuis, il l'a obtenue. Il ne devrait pas y avoir de politique dans les chemins de fer Nationaux! Lorsque nous formulons nos recommandations aux chemins de fer, ce n'est pas pour en retirer un bénéfice personnel. Je ne me soucie pas d'avantages personnels, mais je me soucie de servir les miens et je rappelerai à tous que mon fardeau est léger.

Le PRÉSIDENT: L'article concernant le chemin de fer de Témiscouata est-il adopté?

M. POULIOT: Non, non! Avant je veux être bien compris et obtenir une directive du Comité à l'administration. Voici quelques questions. Nous sommes les personnes préposées à la gestion des chemins de fer Nationaux du Canada et nous en sommes responsables. Si une maladresse est commise par qui que ce soit aux chemins de fer Nationaux du Canada, nous devons en porter la responsabilité. Les gens s'adressent à nous et disent: qu'est-ce qui se passe aux chemins de fer Nationaux du Canada? Je dis qu'il est temps que le Comité donne une direction à la régie des chemins de fer Nationaux du Canada et lui demande de commencer les travaux au chemin de fer de Témiscouata le plus tôt possible et d'en établir la gestion à la Rivière-du-Loup.

En outre, j'espère que la direction du chemin de fer profitera de l'occasion pour bâtir une nouvelle gare à Rivière-du-Loup qui sera assez grande pour abriter les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux de l'extérieur, y compris ceux qui s'occuperont de la ligne Témiscouata.

Je demande ici, à titre de membre du Parlement qui a combattu pendant vingt-cinq ans, que mon parti soit respecté. Je veux aussi que mes collègues soient respectés. Je crois que le langage dont on s'est servi à l'égard de M. McLure ce matin était assez acerbe et rude. Je n'aurais jamais parlé de cette façon si j'avais été un représentant des chemins de fer Nationaux. Même

si mon honorable ami ne partage pas mes vues politiques, je suis ici pour le défendre parce qu'il est l'un de mes collègues à la Chambre et je veux que mes collègues soient traités avec considération.

Nous avons difficilement obtenu une réponse en ce qui concerne la réduction du nombre des trains. Un homme en est responsable et personne n'a eu le courage de le nommer au sein du Comité. Cet homme aura les mains libres et obtiendra d'autres hauts postes de gens qui sont plus stupides que lui, l'encourageant, le payant même pour sa stupidité.

Le PRÉSIDENT: Le Comité préfère-t-il que M. Gordon fasse une déclaration et réponde dès maintenant à la question?

M. POULIOT: J'espère qu'il le fera. Mais j'espère que ce ne sera pas comme la déclaration qu'il a faite devant la Commission royale d'enquête sur les transports. Je dois dire que je n'étais pas présent alors et que je n'ai pas pu lui répondre sur-le-champ. Je crois que nous avons dépensé assez d'argent pour les chemins de fer Nationaux alors que l'administration demande des centaines de millions de dollars. Je ne vois donc pas pourquoi une mesquine question d'argent de ce genre n'est pas déjà décidée.

M. GORDON: Je crois que M. Macdonald désire que j'explique ces chiffres. L'augmentation peut se répartir comme suit: avec les augmentations de salaires qui ont été accordées aux employés du National-Canadien et en les appliquant également à la ligne Témiscouata, il y aurait $125,000 d'augmentation des frais par année. En outre certaines questions relatives à la pension ne sont pas encore complètement réglées et le coût annuel pourrait en être évalué à $24,000 ou $25,000.

M. Cooper me demande de déclarer clairement que ces taux ne sont pas encore en vigueur. La même chose est vraie en ce qui concerne le fonds de pension et il y a, naturellement, une foule d'autres questions qui restent à régler. Mais les meilleures évaluations que nous puissions faire, en ce qui concerne le règlement de ces questions, sont à peu près ce que j'ai mentionné. En ce qui concerne l'exploitation de la ligne de Témiscouata par le National-Canadien, cela exigera la modernisation des lignes, le remplacement des locomotives et du matériel, la réduction des taux directs à cause de la mise en vigueur de taux s'appliquant à une seule ligne au lieu de deux, et la réduction du prix des billets sur la ligne. On estime, en définitive que l'exploitation du chemin de fer de Témiscouata, en se basant sur le volume du trafic de 1948, résultera en un déficit de $180,000 après avoir prévu un intérêt de 3 p. 100 sur les frais de modernisation. Est-ce que ceci répond à votre question, monsieur Macdonald?

M. MACDONALD: Je vous suis maintenant.

L'hon. M. CHEVRIER: Est-ce qu'on a pris en considération l'augmentation de seize p. 100 dans les taux de transport?

M. GORDON: Non, j'ai dit les taux de transport actuels. Je voulais parler des taux de transport en vigueur.

L'hon. M. CHEVRIER: L'augmentation de 8 p. 100?

M. GORDON: C'est exact.

M. HATFIELD: Pourquoi basez-vous vos évaluations sur les recettes de 1948?

M. FRASER: Il y a combien d'employés dans cette section?

M. DINGLE: Cent-quarante employés.

M. HATFIELD: Avant que le chemin de fer de Témiscouata passe entre les mains du National-Canadien, le transport des marchandises sur cette route était partagé entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Maintenant, tout vous revient. Avez-vous pris cela en considération?

M. GORDON: Oui, tout cela a été inclus dans nos calculs. C'est une approximation. Ce n'est pas un chiffre fixe, mais c'est la meilleure évaluation que nous puissions faire.

M. HATFIELD: Monsieur le président, d'après mon opinion, cette route pourrait être rendue profitable. Je crois que c'est là l'une des meilleures acquisitions du National-Canadien. Je l'ai dit lorsque le bill a été adopté à la Chambre et je le crois encore. Comme je connais le territoire deseervi par cette route, je crois qu'on peut en retirer un bénéfice. C'est bien mon avis.

M. POULIOT: Je vous remercie, monsieur Hatfield.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. POULIOT: Monsieur Gordon, quand pensez-vous commencer les travaux sur cette ligne?

M. GORDON: Vous voulez dire la modernisation dont j'ai parlé?

M. POULIOT: Oui monsieur.

M. GORDON: Les travaux se poursuivront cette année, dès que nous aurons pu faire les arrangements nécessaires.

M. POULIOT: La compagnie de chemins de fer s'en chargera-t-elle elle-même ou les travaux seront-ils accordés par contrat?

M. GORDON: Tout dépendra de la nature des travaux. M. Dingle, pouvez-vous répondre à cette question?

M. DINGLE: La majeure partie des travaux sera faite pas nos propres équipes, ce qui comprend l'empierrement, le posage des rails et des traverses.

M. POULIOT: Les ponts et les chevalets de ponton?

M. DINGLE: La même remarque s'y applique.

M. GORDON: Laissez-moi vous dire, monsieur Pouliot, que nos prévisions dans le moment, en ce qui concerne la restauration complète de la ligne sur le même niveau que le National-Canadien comprend le renouvellement des rails, des ponts d'acier et des chevalets de ponton en acier, le tout exigeant un déboursé de $1,144,000. Le coût de remplacement des locomotives et de l'outillage pour la transport-marchandises est estimé à $300,000.

M. POULIOT: La ligne de chemin de fer de Témiscouata sera-t-elle administrée de Rivière-du-Loup, de Montréal ou d'Edmundston?

M. GORDON: La question est actuellement à l'étude. Nous n'avons pas encore pris de décision. Notre opinion à ce sujet est qu'il nous faudra décider de quelle façon exploiter cette ligne de manière à l'amalgamer avec le réseau du National-Canadien. Nos fonctionnaires locaux s'en occupent activement. Nous n'avons pas encore de rapport. La chose peut prendre de six à huit semaines.

M. POULIOT: Auriez-vous la bonté de me renseigner alors?

M. GORDON: Nous le ferons volontiers.

M. POULIOT: Vous avez reçu des recommandations à ce sujet des principaux corps publics des deux endroits.

M. GORDON: En effet.

M. POULIOT: Je tiens à vous faire remarquer, monsieur Gordon, que les compagnie Fraser ont reçu plus du comté de Témiscouata que nous n'avons reçu d'elles et leurs expéditions totales ne représentaient qu'un cinquième du transport du chemin de fer de Témiscouata. Je suis sûr que vous prendrez ces faits en considération et que vous ne vous laisserez pas trop impressionner par les gros bonnets des compagnies Fraser. Comme M. Hatfield l'a si bien fait remarquer, je vous rappellerai que cette ligne de chemin de fer constitue le dernier lien dans l'Est entre le chemin de fer transcontinental, la province du Nouveau-Brunswick et l'État du Maine, ainsi que l'ancien Intercolonial et le fleuve St-Laurent. Il y a là de vastes travaux. Je vous dirai de plus qu'il s'y trouve une nouvelle route mais elle ne portera pas atteinte au chemin de fer, dès que celui-ci sera convenablement administré, et je suis prêt à vous appuyer jusqu'au bout, à dire à mes mandants d'encourager le chemin de fer. Je le leur ai déja dit: servez-vous du chemin de fer pour le transport éloigné ou proche. Si vous vous conformez finalement à ce que je viens de dire, je suis sûr que vous ne le regretterez pas.

M. FRASER: Monsieur le président, une question! Cette question de $125,000 par an répartie sur cent quarante employés signifierait environ $900 par homme annuellement. Est-ce exact?

M. GORDON: Les taux de salaires moyens du National-Canadien sur les chemins de fer Nationaux sont de 54 p. 100 plus élevés que ceux du Témiscouata.

M. FRASER: Chaque homme recevra donc environ $900 d'augmentation par année?

M. GORDON: Oui, l'augmentation moyenne est de 54 p. 100.

M. HATFIELD: Est-ce que l'on va redresser cette partie de la route qui s'étend de Rivière-du-Loup, dans la province de Québec, à la frontière du Nouveau-Brunswick? Cette partie-là est toute en lacets. Est-ce qu'on fait quelque chose pour la redresser? Comme vous le savez, la compagnie a reçu le terrain en subvention et lorsque la voie ferrée a été installée, on l'a faite aussi tortueuse que possible afin d'obtenir plus de terrain parce que plus il y avait de milles de longueur, plus la compagnie obtenait de terrain.

M. GORDON: Voilà une chose que je ne comprends pas. Nous n'avons vraiment pas eu le temps de faire un relevé, comme vous le suggérez, parce que nous ne faisons que commencer à exploiter cette route.

M. HATFIELD: Je pourrais vous enseigner à tirer des revenus de cette ligne lorsque vous aurez du temps libre.

M. KNIGHT: J'ai une question générale à poser relativement à ces lignes qui, jusqu'à présent, peuvent être qualifiées de lignes non économiques quoique, d'après ce qui a été dit ici, ce chemin de fer de Témiscouata se rangera bientôt dans une autre catégorie. Je présume que ce déficit de $180,000 n'est qu'une fraction du déficit plus élevé que l'on peut anticiper en prenant possession d'une ligne non économique, et je veux faire remarquer qu'il n'est pas juste d'attendre du National-Canadien qu'il réalise un profit dans ces conditions. Il me semble raisonnable que le Gouvernement accepte certaines responsabilités parce que les chemins de fer Nationaux sont quelque chose de plus qu'une compagnie de chemins de fer; ils font partie des services publics et doivent faire des choses qu'une ligne de chemin de fer à peu près comparable n'est pas tenue de faire. Je crois que le gouvernement, représentant les habitants du pays auxquels ce chemin de fer rend service, devrait accepter une certaine responsabilité en la

matière. Plus tôt nous pourrons rayer ce surplus de capital, plus tôt nous pourrons montrer des résultats satisfaisants qui cesseront de faire de cette route un fardeau, une faillite comme par le passé.

L'hon. M. CHEVRIER: Je pourrais peut-être placer un mot ici, monsieur le président, sur la question soulevée par M. Knight. Naturellement, c'est une question délicate. Il s'agit non seulement de la structure financière des chemins de fer Nationaux mais aussi de la ligne de conduite que le Gouvernement devrait suivre en ce qui concerne les lignes de chemin de fer semblables. Ce Comité sait que la Commission royale d'enquête sur les transports a été chargée de s'en occuper. L'un des mandats de la Commission royale concerne non seulement les arrangements financiers, mais également les méthodes générales de transport par rail au Canada. J'espère qu'il lui sera possible de faire des recommandations utiles lorsqu'il s'agira de situations de cette nature.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

Nous passons maintenant à la distance couverte par le réseau.

M. FOLLWELL: L'exploitation du *Central Vermont Railway* est-elle fructueuse, financièrement parlant, ou quelle est la situation?

M. GORDON: C'est une de ces questions auxquelles il est difficile de répondre par un oui ou un non catégoriques. Si vous ne considérez que le bilan de la compagnie, la réponse est négative, mais si l'on considère la valeur comme embranchement et les autres rapports avec cette ligne, je crois que tout compté, elle en vaut la peine.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

Maintenant, nous étudierons les taux de transport.

M. ADAMSON: Avant leur adoption, je présume que c'est le temps de poser des questions sur les taux de transport plutôt qu'au chapitre du budget, car j'ai l'impression que la compagnie n'est pas satisfaite du jugement rendu, pas plus que le Pacifique-Canadien. Je ne vois pas que ce soit mentionné dans votre rapport, mais j'aimerais savoir quelle est l'augmentation générale des frais par tonne-mille sur les chiffres d'avant guerre, l'augmentation des frais d'administration, si ce n'est pas inclus dans les chiffres concernant la tonne-mille, l'augmentation des frais de renouvellement et celle des frais d'entretien de la voie comparativement à la période d'avant-guerre. Ainsi, nous pourrions avoir quelque idée des difficultés auxquelles le National-Canadien doit faire face, ce qui appuierait ces revendications en vue d'obtenir des taux de tranesport plus élevés.

M. GORDON: Je puis obtenir ces questions du sténographe, ou si vous voulez bien me les faire tenir, j'essaierai d'y répondre à la prochaine séance.

M. ADAMSON: Très bien. Vous demandez que les taux de transport soient augmentés et il me semble que le Comité devrait savoir combien vos frais ont augmenté par tonne-mille.

M. MUTCH: Jusqu'où irons-nous à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: En ce qui concerne la question des taux de transport, les membres le savent, l'orateur a décidé... même si je considère la question de M. Adamson comme question fondamentale, demandant simplement des renseignements et étant tout à fait appropriée, de façon générale, au sujet des taux du transport, je ne crois pas que le Comité soit compétent.

M. MUTCH: Je me réserve le droit de dire quelque chose, non pas au sujet de la question de M. Adamson, car c'est une question tendancieuse, mais au sujet de la réponse de M. Gordon. Il ne sert à rien de poser cette question à moins qu'il s'agisse de la composition des taux dans leur entier, ce qui est très intéressant pour moi et les autres membres du Comité qui représentent la partie du pays ayant un intérêt vital dans cette matière.

L'hon. M. CHEVRIER: J'estime que l'argument de M. Mutch est motivé. Je ne crois pas que ce soit l'intention du Comité d'entamer cette discussion, mais l'orateur a décidé que la demande des chemins de fer adressée à la Commission des Transports ne doit pas être discutée à la Chambre des Communes et les membres ont laissé le sujet de côté à sa demande. D'autre part, serait-il juste de permettre aux membres de discuter la question au sein du Comité et de les en empêcher à la Chambre? A mon sens, le Comité est lié par le Règlement de la Chambre et les décisions de l'orateur. J'avais cru que la décision de l'orateur ne s'appliquait pas à la question de M. Adamson, mais lorsqu'il s'agit d'un cas indéterminé, c'est difficile à décider; cependant, si l'on permet à l'un des membres de poser des questions à ce sujet, je suppose que tous voudront avoir le même privilège.

M. MUTCH: Je ne crois pas que la question soit inappropriée. Je n'ai peut-être pas d'imagination, mais je ne pense pas que M. Gordon ou n'importe qui puisse y répondre de façon intelligente sans toucher à la discussion générale des taux de transport. Si cela se produit, il est possible que nous soyons longtemps ici.

Le PRÉSIDENT: Je reconnais qu'il est difficile de prendre une décision en ce qui concerne la question des taux de transport. Cependant, je n'ai pas l'intention de manquer à mes responsabilités, et si un membre du comité pose une question simplement dans l'intention d'obtenir des renseignements que peuvent lui fournir les témoins ici présents, je laisserai passer cette question si je la trouve appropriée. Si elle ne me paraît pas régulière, je m'y opposerai et ce sera ensuite au Comité de décider.

L'hon. M. CHEVRIER: On me dit que la réponse à l'une des questions de M. Adamson se trouve à la page 28 du jugement de la Commission des Transports—les 21 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Quelque autre membre désire-t-il poser une question dans le but d'obtenir des renseignements—non pas pour exprimer une opinion ou quelque chose de ce genre, mais simplement pour se renseigner.

M. KNIGHT: J'ai une question relative au taux de transport sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson en particulier. J'aimerais savoir si c'est vrai que les taux ont augmenté de 70 p. 100 depuis 1947.

M. GORDON: Parlez-vous du volume du transport?

M. KNIGHT: Non, des taux de transport. Est-ce vrai qu'ils ont augmenté? Je ne sais pas si vous pouvez appeler ça une demande de renseignement.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la question est régulière.

M. GORDON: Les questions relatives au chemin de fer de la Baie d'Hudson relèvent-elles du mandat du Comité?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, c'est un autre sujet, mais nous avons décidé que lorsque nous pouvons donner des renseignements à un membre concernant ce chemin de fer, nous le ferions. J'espère que nous ne serons pas appelés à

fournir toute sorte de chiffres, mais je crois la réponse facile. Je crois même la savoir. Cependant, je préférerais m'en assurer auparavant. Si vous voulez réserver la question, je crois que je puis obtenir la réponse.

M. KNIGHT: Quand pourrai-je obtenir une réponse, afin que je puisse pose quelques autres questions pour me renseigner?

L'hon. M. CHEVRIER: Demain, je crois. Nous devons communiquer avec la Commission des transports à cette fin.

M. KNIGHT: Les chemins de fer Nationaux ont-ils quelque chose à voir à la fixation des taux de transport?

Le PRÉSIDENT: La question est irrégulière. Vous devez vous borner à demander des renseignements.

M. KNIGHT: Qui fixe les taux?

L'hon. M. CHEVRIER: La Commission des transports a juridiction sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson. Elle n'exerçait pas cette juridiction l'an passé lorsque le Comité a été désigné, mais elle exerce maintenant cette juridiction, de sorte que tout jugement de la Commission des transports concernant les taux s'appliquerait au chemin de fer de la Baie d'Hudson, si je ne me trompe.

M. KNIGHT: Tout comme nos amis de Témiscouata, nous sommes désireux de favoriser la ligne de chemin de fer. Nous aimerions tout de même savoir pourquoi le transport d'une corde de bois à pâte de la baie d'Hudson à Fort-Frances ne coûte que le tiers du taux qui s'applique à partir de Churchill pour la même distance. J'ai appris que 2,000,000 de pieds de bois d'œuvre n'ont pas été expédiés cette année uniquement parce que les taux de transport sont trop élevés. Naturellement, nous aimerions savoir qui établit ces taux et pourquoi ils sont aussi élevés.

L'hon. M. CHEVRIER: La Commission des transports a juridiction en ce qui concerne les taux et, je le répète, la dernière décision comporte une augmentation de 16 p. 100. Je présume que cette augmentation s'applique également au chemin de la Baie d'Hudson. Il me semble que le tarif local ordinaire de ce chemin de fer devrait être le même que celui des autres.

M. KNIGHT: Je n'ai plus qu'une seule question. Si, comme le ministre l'a dit,—et je prends sa parole,—ici n'est pas l'endroit où obtenir des renseignements sur ce chemin de fer, peut-il me dire où je pourrais en obtenir?

L'hon. M. CHEVRIER: A la Chambre des communes.

M. KNIGHT: Ah bon! Mais j'ai déjà essayé.

M. HATFIELD: La direction du National-Canadien est-elle au courant que les chemins de fer américains demandent à l'*Interstate Commerce Commission* une réduction des taux de transport.

M. GORDON: Une réduction des taux de transport? Je ne suis sûrement pas au courant d'aucune requête portant sur une réduction générale des taux de transport. Il y a peut-être quelques demandes particulières motivées par la concurrence, mais je ne suis au courant d'aucune demande générale.

M. MCLURE: Qui établit le tarif du transport des camions sur l'*Abegweit* traversant le détroit de Northumberland? Qui est chargé de l'établir?

L'hon. M. CHEVRIER: Allons-nous entamer de nouveau un débat constitutionnel, monsieur McLure?

M. HATFIELD: Ils ne peuvent fournir de wagons et il leur faut utiliser des camions.

M. GORDON: Si je comprends bien la question, la réponse est que cela fait partie du tarif général. Ce tarif, pour autant que je sache, est autorisé par la Commission des transports comme partie des taux généraux.

M. MCLURE: Elle n'a pas compétence en matière de tarif par eau.

M. GORDON: J'ignore si cela est considéré comme taux de transport par eau.

M. MCLURE: L'*Abegweit* a été remis au National-Canadien qui l'exploite.

M. GORDON: C'est exact.

M. MCLURE: La question est celle-ci: a-t-il été confié au National-Canadien pour fins d'exploitation sans que le gouvernement fédéral ne donne la moindre instruction après consentement du gouvernement de l'île du Prince-Édouard. Ces deux parties sont ici concernées. C'est là un service rendu suivant les termes de l'Union de 1873 lorsque nous sommes entrés dans la Confédération et, aussi longtemps que cela reste un service, le gouvernement a l'obligation de nous accorder là des taux qui ne dépassent pas le coût du transport par camion sur une même longueur de route. D'après les termes de l'Union, cela devrait être absolument gratuit.

M. GORDON: Il me semble que cela est un argument qui s'applique entièrement aux taux de transport; en ce qui concerne ce navire, il s'agit de la ligne de conduite du gouvernement.

M. MCLURE: Et l'on ne devrait pas en discuter ici.

M. GORDON: Je m'en remets au président.

Le PRÉSIDENT: La première question, je crois, était conforme au Règlement. On y a répondu. Je crains cependant que la seconde ne le soit pas, monsieur McLure, et je vais être obligé de prendre parti contre vous.

M. FOLLWELL: Puis-je savoir combien il en a coûté aux chemins de fer Nationaux pour leur demande à la Commission des transports en vue d'obtenir une augmentation des taux.

Le PRÉSIDENT: De quels frais voulez-vous parler? Est-ce des frais d'avocat et autres de ce genre?

M. FOLLWELL: Frais d'avocat et de préparation.

M. GORDON: En principe, la demande est faite par l'Association des chemins de fer du Canada et les frais sont partagés une fois la question réglée. Je n'ai aucun chiffre à ce sujet et je ne crois pas que vous puissiez répartir le coût véritable, parce qu'une grande partie du travail est faite par les propres fonctionnaires du réseau.

M. FOLLWELL: Vous en aurez une idée approximative un de ces jours.

M. GORDON: Nous aurons une idée des frais additionnels mais nous ne pourrions en donner les détails en ce qui concerne le temps dépensé par nos propres employés. Une grande partie du travail est effectuée par nos employés et nos avocats. Nous avons notre propre contentieux.

M. FOLLWELL: En d'autres termes, vous ne connaîtrez les frais que lorsque vous recevrez la facture de l'Association des chemins de fer?

M. GORDON: Nous saurons alors ce que ça coûte.

M. FULTON: Vous retenez aussi les services d'avocats.

M. GORDON: C'est-à-dire que l'Association retient les services d'avocats.

M. FULTON: Est-ce que vous n'en avez pas également?

M. GORDON: Oui, nous avons un avocat chargé de veiller à nos intérêts particuliers.

M. FOLLWELL: C'est un avocat de compagnie?

M. GORDON: Notre avocat est M. N. J. MacMillan qui est avocat général et vice-président des chemins de fer Nationaux.

M. FOLLWELL: Vous ne connaîtrez les frais que lorsque vous aurez la facture?

M. GORDON: C'est vrai en ce qui concerne l'Association des chemins de fer.

M. FULTON: Les autres chemins de fer font la même chose. Ils ont un avocat qui s'occupe de leurs intérêts particuliers en plus de l'avocat engagé par l'Association?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

En ce qui concerne la Commission des transports, je me suis acquitté des instructions du Comité et les documents déposés apparaîtront comme appendice à nos délibérations d'hier.

Article suivant: négociations au sujet des salaires.

M. FOLLWELL: A ce sujet, puis-je me reporter au bas de la page 16 où l'on dit:

> Comme suite d'une recommandation faite par l'*United States Emergency Board*, le National-Canadien a dû accorder à ses employés sur ses lignes aux États-Unis, autres que ceux affectés à l'exploitation, une augmentation générale de salaires de 7 cents l'heure, rétroactive au 1er octobre 1948, et la semaine de 5 jours, ou de 40 heures, sans réduction de salaires, à partir du 1er septembre 1949. D'autres demandes considérables en faveur des employés aux États-Unis ont été reçues et font actuellement l'objet de pourparlers et de mesures de médiation.

Sauf erreur, les mêmes demandes sont actuellement formulées par les employés de chemins de fer du Canada?

M. GORDON: Il y a une demande semblable. En vérité, il est très difficile de répondre par un mot à votre question parce que nous avons un grand nombre de négociations de salaires en cours continuellement. Dans le moment, nous avons quarante-neuf demandes de diverses organisations ouvrières canadiennes et nous en avons dix de notre ligne de chemins de fer américaine. La première des deux principales demandes dont vous voulez parler, je crois, est celle qui provient de 15 groupes internationaux qui ne sont pas affectés à l'exploitation, comprenant 45,000 employés. On y demande une augmentation de 7c. l'heure dans les taux de salaire, à compter du 16 juillet 1949, et la semaine de 40 heures sans réduction de salaire. Il y a d'autres points, mais ce sont là les deux principales demandes. La seconde requête importante provient de la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer représentant 27,347 employés non affectés à l'exploitation qui ont réclamé une augmentation de 10c. l'heure à compter du 16 juillet 1949, la semaine de 40 heures sans réduction de salaire et la retenue syndicale d'après la formule Rand. Ces deux sujets font actuellement l'objet de négociations auprès du tribunal d'arbitrage qui siège actuellement à Montréal.

M. FOLLWELL: Il n'y a pas encore eu de rapport?

M. GORDON: Les hommes et la compagnie de chemin de fer ont tous deux présenté leur exposé et déposé des réfutations. Le tribunal s'occupe actuellement de préparer son rapport.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gillis, vous désirez poser une question?

M. GILLIS: Oui, une question qui se rapporte aux salaires. Sur le National-Canadien, les porteurs de bagage qui travaillent à l'est de Montréal sont tenus de payer l'impôt sur le revenu sur les $300 de pourboire qu'ils sont censés recevoir. Cela ne s'applique pas aux autres parties du réseau. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi le gouvernement a adopté cette ligne de conduite envers ces garçons sans que la clause s'applique partout à travers le pays?

M. GORDON: Je n'en ai pas la moindre idée. Ce doit être un règlement de l'impôt.

L'hon. M. CHEVRIER: Même si M. Gillis mentionne le gouvernement, j'admets tout de suite mon ignorance à ce sujet. Ce peut être un règlement de la division de l'impôt avec lequel je ne suis guère familier.

M. GILLIS: J'ai soulevé la question à la Chambre à plusieurs reprises, mais M. Abbott s'est contenté de dire: "C'est ça". Et c'est tout! Je ne fais que signaler la chose à l'attention de M. Gordon.

M. GORDON: Je suis content que vous l'ayez fait. Je n'en ai jamais entendu parler et je ne crois pas que mes hommes qui sont ici soient au courant, eux non plus. Je ne puis que supposer, d'après ce que vous dites, que c'est un règlement de l'impôt et je ne puis défendre ou expliquer l'un de leurs règlements.

M. GILLIS: J'ai attiré votre attention à ce sujet aujourd'hui parce que vous avez besoin de la coopération de tous vos employés et que c'est là une question de préférence à cause du rang.

M. GORDON: Je suis content d'être renseigné.

M. GEORGE: L'an dernier, lorsqu'on a traité des questions d'augmentations de salaire, il a également été question de l'augmentation du chiffre des pensions. L'un des sujets qui se sont présentés a été celui de l'Association des pensionnés qui tâchait d'obtenir un relèvement des pensions. Le ministre voudrait-il nous en dire quelque chose.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne sais pas si je puis vous en parler longuement mais je puis vous dire que la question des pensions pour le groupe auquel vous songez doit être considérée comme pour les autres. Il y a les fonctionnaires de l'État qui reçoivent une pension, les groupes de pilotes,—vous étiez dans cette chambre-ci avec cette délégation qui a demandé la chose,—mais je ne crois pas que l'on puisse traiter de la question des pensions pour un groupe sans s'occuper de tous. En outre, le ministre de la Santé nationale et du bien-être social doit prochainement instituer un comité. Il a rencontré quelque difficulté mais je suis sûr que le comité sera prêt à siéger bientôt. Lorsque ce comité sera désigné, je crois que les faits seront exposés de façon générale. Il ne serait sans doute pas sage et je pense que le gouvernement préférerait que nous ne prenions aucune décision envers l'un de ces groupes sans considérer les intérêts de tous. C'est là où nous en sommes actuellement.

M. POULIOT: J'aurais un cas particulier à vous exposer au sujet des pensions. Je demanderais à la direction de considérer ce problème avec largeur de vue et d'accueillir favorablement cette demande. Il s'agit d'un serre-freins dont le cas a été traité de façon incroyable. Cet homme a travaillé en divers endroits pour la compagnie de chemins de fer pendant treize ans et a rendu d'excellents

services. Il devait aller au nord et partout ailleurs pour faire sa période de service. Finalement, il a terminé ses treize années, a travaillé comme employé temporaire pendant deux autres années et demie ce qui lui fait quinze ans et demi de service. Maintenant une pension ne peut pas lui être accordée parce qu'il n'a travaillé que treize ans comme serre-freins en dépit du fait, je le répète, qu'il a travaillé pendant deux ans et demi comme employé temporaire. J'ai ici une lettre concernant cet homme. J'en ai une copie pour M. Gordon, une pour le ministre et l'autre pour le président.

Le PRÉSIDENT: Cet article des augmentations de salaires pour les employés est-il adopté?

M. KNIGHT: Pourrons-nous y revenir, monsieur le président? J'aimerais me réserver le droit de traiter davantage des relations avec les employés.

Le PRÉSIDENT: Mieux vaut le faire maintenant.

M. KNIGHT: Monsieur le président, je déclare d'abord qu'à titre de Canadien, je souhaite sincèrement le succès du réseau national. Cependant, je voudrais parler des relations entre les employés de chemins de fer et le public en ce qui concerne le réseau. Le sentiment général, à travers le pays, depuis un an ou deux, semble être que tout n'allait pas si bien en matière de chemin de fer, prétention qui a été renforcée par l'incident du charbon, déjà pitoyable en lui-même, mais qui s'est ajouté à d'autres pour mettre en évidence l'imperfection des chemins de fer Nationaux comparativement aux autres. Ce n'est pas là ma propre opinion. J'essaie de vous faire voir les sentiments à ce sujet de certaines gens avec lesquels je suis venu en contact à travers le pays. Je m'intéresse surtout à la façon d'améliorer les relations avec les employés. Il me semble que certains employés du National-Canadien ont l'impression d'avoir été un peu négligés par l'administration et j'aimerais que le président se prononce à ce sujet. Laissez-moi vous dire ici que j'apprécie hautement ce qu'il a accompli. Je le félicite de la façon magnifique dont il s'acquitte d'une tâche tout à fait nouvelle et de la connaissance étendue qu'il en a déjà acquise en aussi peu de temps.

Des VOIX: Bravo!

M. KNIGHT: Je désire lui assurer que nous avons pleine confiance en sa compétence. Je voudrais également lui poser cette question: M. Gordon ne pense-t-il pas que l'une de ses principales tâches, à titre de nouveau président du réseau, est d'établir ou de rétablir (si l'usage de ce mot est approprié) un bon moral chez les employés et la confiance dans cette ligne de chemin de fer qui appartient à la nation, d'en faire quelque chose dont nous puissions être fiers. Nous savons tous que les employés de chemins de fer se glorifient de leur emplois. Nous n'avons qu'à considérer le magnifique travail accompli au cours de l'hiver dernier avec toutes les avalanches et autres difficultés qu'ils ont rencontrées en Colombie-Britannique et la façon dont le service a été maintenu. D'après moi, nous avons l'un des meilleurs chemins de fer du monde. Cependant, il y a là une situation qui m'inquiète. On a pris pour acquis que le National-Canadien, étant un service public, doit se contenter des restes alors que le Pacifique-Canadien est porté aux nues. C'est ici que la question des relations avec les employés entre en jeu. Les hommes ont l'impression d'être un peu abandonnés. Je demanderais au président s'il ne croit pas que les travaux d'amélioration de la voie qui nous ont été indiqués et qui prendront des années ne procureront pas un emploi plus continu. Je crois que nos chemins de fer devraient être modernisés sous tous rapports et

cela ne s'applique pas uniquement aux chemins de fer canadiens, mais à ceux des États-Unis également. Il y a la question de modernisation du matériel, l'amélioration de la superstructure. Tout considéré, il faudrait des années et des années pour améliorer et maintenir l'efficacité de notre réseau public.

Je demande également au président s'il ne croit pas que l'on pourrait regagner en améliorant son organisation, la confiance du public que le National-Canadien a perdue, de sorte qu'il ne serait plus un service de deuxième ordre comme le public en est arrivé à le considérer. Il faudrait être l'Auditeur général pour comprendre le bilan du National-Canadien. La même chose se répète d'année en année, inévitablement. Je ne crois pas que ce soit très bon pour stimuler et le moral des employés et la confiance du public. Je demande également si le président n'est pas d'avis,—ou plutôt, je sais que le président est d'accord sur ce point,—que plus tôt on remédiera à la situation, le mieux ce sera. Il me semble que le National-Canadien ne devrait pas simplement imiter le Pacifique-Canadien. Il devrait donner l'exemple, battre la marche. Ce dont ce réseau a besoin, je pense, c'est du sang neuf, ou une sorte de stimulant qui permettrait d'améliorer cette situation. M. Gordon devrait redonner à ce pays et aux employés de ce réseau la même impulsion que leur avait donnée Sir Henry Thornton qui était aimé de ses hommes.

J'irai plus loin. M. Gordon ne croit-il pas que l'attitude du gouvernement envers ce réseau pourrait être modifiée avec avantage? Un peu partout, les gens semblent avoir l'impression que ceci n'est pas un réseau, mais une agglomération de bouts de route qui ont été ramassés ici et là et confiés aux soins du gouvernement. Ainsi, nous avons repris une route dans les provinces Maritimes, une autre tout à fait à l'Ouest et maintenant, ceci dit sans manquer de considération pour les intéressés, il y a la question du Témiscouata. Tout ça mis ensemble forme ce que nous appelons le réseau du National-Canadien alors que le Pacifique-Canadien est généralement considéré comme le chemin de fer officiel avec des états de service qui sont mieux connus en tout temps.

Je m'excuse d'avoir fait une espèce de discours, mais au moins, je me suis déchargé le cœur et ce sont là, je crois, des choses qui devaient être dites. Elles ne représentent peut-être pas ma propre opinion, mais elles sont une expression de l'opinion publique au Canada. J'aimerais connaître l'opinion de la direction à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gordon.

M. GORDON: Monsieur le président, sans admettre pour un moment les prémisses que vous avez établies, monsieur Knight, je conviens sans difficulté que l'amélioration du moral des employés de chemin de fer constitue probablement l'une des plus importantes tâches de l'administration. Je suis convaincu que plus le moral est bon parmi les employés, plus l'exploitation sera fructueuse et cela s'applique particulièrement au National-Canadien. Maintenant, considérant le fait que les délibérations du Comité tombent en peu de temps dans le domaine public, je veux nier immédiatement toute prétention que le personnel d'une autre compagnie de chemin de fer quelconque est plus compétent que celui du National-Canadien. Je ne suis pas d'accord avec vous sur ce point...

M. KNIGHT: Puis-je vous interrompre? Je n'ai pas laissé entendre que c'était mon opinion.

M. GORDON: J'accepte cette déclaration, mais votre remarque m'a donné à entendre que vous mentionniez, pour ainsi dire, des impressions rencontrées par vous dans certaines parties du Canada. Considérant que ce genre de publi-

cité n'est peut-être pas désirable et me faisant l'avocat du personnel, puisque nous parlons de son moral, j'ai jugé bon de ne pas accepter ces impressions comme constituant un jugement authentique de la valeur de la direction des deux réseaux. Je ne saurais trop insister sur ce point, car je n'ai pas encore eu l'occasion, malheureusement de faire la connaissance d'un nombre de membres du personnel aussi grand que je le désire. Mon intention, je le répète, est de sortir de mon bureau dans le plus bref délai possible, d'aller trouver les cheminots à leurs lieux de travail, de les voir travailler à leurs tâches, de faire leur connaissance autant qu'un président du conseil d'administration peut le faire, et d'essayer de hausser leur moral au plus haut degré possible. Je suis fermement convaincu que le moral et les opinions des cheminots ont un grand rôle à jouer, au chapitre des services qu'ils rendent au public aussi bien qu'en matière de fréquence des accidents. Il est inutile que je répète ce que j'ai déclaré devant la Commission royale pas plus tard qu'hier soir. Je suis pleinement d'accord avec vous: le déficit accusé par le réseau a produit un effet nuisible et pernicieux sur des cheminots qui n'arrivent pas à comprendre la raison d'un déficit aussi soutenu, lorsque la direction estime qu'ils remplissent leurs fonctions avec tant de succès.

Je crois que c'est tout ce que j'ai besoin d'expliquer. Si M. Knight désire d'autres explications, je les lui donnerai avec plaisir.

L'hon. M. CHEVRIER: Vu qu'on pourrait inférer de la déclaration que le gouvernement marchande son appui au réseau, je devrais dire quelques mots. Je dois vous répéter qu'il n'en est rien. A ma connaissance, aucune proposition présentée par le réseau au gouvernement n'est rejetée par ce dernier, pourvu que nous estimions qu'elle est dans l'intérêt général du public.

En outre, le Parlement a donné au conseil d'administration le pouvoir de diriger et de gérer les chemins de fer Nationaux du Canada, au nom du public. Le conseil jouit de la confiance du public et je m'avise de huit ou dix propositions importantes pour l'ensemble du pays, que les chemins de fer ont recommandé au gouvernement d'approuver, ce qu'il a fait. Mais si vous vous imaginez que le fait de n'avoir pas recommandé la revision du compte capital signifie que le gouvernement marchande son appui au National-Canadien, n'oubliez pas que le pays est divisé sur ce point de haute importance.

Mes opinions sur ce point sont tranchées et ce sont les mêmes que celles du réseau, car je me suis tenu en rapport avec lui et j'ai réfléchi quelque peu à la chose. Mais tous ne partagent pas ces opinions et c'est pourquoi le gouvernement a jugé que le mieux était de déférer l'affaire à la Commission royale du transport.

Sur la question de la valeur de l'exploitation du réseau, j'estime qu'il faut simplement se reporter à deux rapports dont l'un est celui de la Commission Duff, qui déclare sans équivoque que le National-Canadien est exploité avec autant de succès que le Pacifique-Canadien.

M. KNIGHT: Ce rapport déclare, je crois, que l'exploitation du National-Canadien est sans rivale parmi les exploitations ferroviaires au monde.

L'hon. M. CHEVRIER: L'autre autorité à laquelle je me reporte est le jugement rendu par la Commission canadienne des transports dans la cause de l'augmentation de 21 p. 100 des taux de transport. La Commission a une aussi haute idée que moi du réseau national.

M. GORDON: Permettez-moi de dire qu'une des premières mesures prises par moi en cette matière générale du personnel a été de nommer un vice-président

chargé du service du bas et du haut personnel. De cette manière, un nouveau service sera établi dans le but de moderniser et de mettre à jour les relations entre l'administration et les employés aussi bien que le haut personnel. L'activité de ce service n'en est qu'à ses débuts. Nous étudierons les méthodes les plus modernes que nous puissions découvrir et nous comparerons leurs résultats non seulement avec ceux des entreprises ferroviaires, mais aussi avec ceux d'autres entreprises en général.

M. MUTCH: J'ai le privilège de représenter une des régions où le National-Canadien a le plus d'employés, du moins dans l'Ouest. Je les vois de très près. Je les ai vus à l'œuvre durant toute la guerre, durant la crise économique d'avant la guerre et durant l'après-guerre. De plus, j'ai questionné les directeurs administrateurs du National-Canadien. J'aimerais savoir si, au cours des dix dernières années, l'un de vous, messieurs, a plus voyagé que moi en chemin de fer. J'ai voyagé sur le réseau quand il était administré par sir Henry Thornton. Il serait plus fâcheux, à mon avis, qu'on s'imagine que le réseau pourrait être servi par des employés plus dévoués à leur tâche que ceux que je connais.

Quant à la valeur du service des trains, je dirai que j'ai voyagé durant une nuit sur le parcours de Calgary à Edmonton et qu'au lieu de descendre à un hôtel, j'ai préféré retourner à Calgary le lendemain matin, sachant qu'on me fournirait d'excellents services. J'ajouterai qu'au cours de ces dernières années je me suis rendu en train six ou sept fois jusqu'à Halifax. Nous sommes tous fiers de la qualité de l'esprit de corps dont faisaient preuve les employés du National-Canadien subordonnés à sir Henry Thornton. Il arrivait alors qu'un serre-frein à l'emploi du réseau vienne voir son voisin occupé à bêcher son jardin et lui suggère d'expédier ses produits agricoles par le National-Canadien plutôt que par un autre chemin de fer. Nous connaissons tous l'orgueil que les employés du National-Canadien mettent à bien accomplir leur travail. A mon avis, le réseau a moins de choses à se faire pardonner que tout autre employeur canadien.

M. GORDON: Merci.

M. HATFIELD: Après avoir expédié des marchandises par le Pacifique-Canadien comme par le National-Canadien pendant 45 ans, j'ai constaté que les expéditionnaires avaient autrefois la faculté de prendre des décisions sur certains points et de juger ce qu'il convenait de faire, mais je constate qu'actuellement une règle absolue leur enlève cette liberté et les oblige à télégraphier à une personne afin de savoir s'ils sont libres de faire telle ou telle chose. Il s'agit là peut-être d'une simple formalité qui serait lucrative pour le chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous faire des observations sur ce point, monsieur Gordon?

M. GORDON: Oh! je croyais que vous énonciez simplement des faits, monsieur Hatfield.

M. HATFIELD: Non. Je serai heureux que vous me répondiez.

M. GORDON: Je répondrai qu'on ne m'a signalé aucune règle aussi rigoureuse. Il n'entre assurément pas dans mes idées d'enserrer les gens dans des règles qui ne leur laissent aucune latitude d'interprétation.

M. HATFIELD: Vous constaterez qu'il s'est produit un grand changement à cet égard.

M. GORDON: Je voudrais d'abord m'appuyer sur des faits, car je ne suis pas assez au courant du sujet pour présenter des observations d'ordre général.

Mais je suis certain, d'après ce que j'ai constaté, que les règlements sont assez larges pour permettre à l'employé d'exercer son jugement, s'il le veut. Il faut se souvenir, toutefois, que certains employés ne veulent pas assumer cette initiative. Dans de tels cas, nous sommes disposés à l'assumer et donner les instructions requises.

En matière de fixation des taux de la circulation ferroviaire, du transport des marchandises, etc., je n'ai pas du tout l'impression qu'un contrôle centralisé élimine l'initiative individuelle.

M. HATFIELD: C'est pourtant l'impression que je reçois depuis 45 ans.

M. GORDON: La mienne est le résultat de trois mois de service. Vous avez donc un avantage sur moi.

M. FOLLWELL: Je crois qu'il est possible de grouper le chapitre des salaires et celui des relations avec les employés. Je vois que le rapport déclare ce qui suit:

"Le nombre de ses pensionnaires est de 15,671."

Dans ma ville, il existe un groupe de pensionnaires qui estiment (l'un d'eux surtout) avoir été lésés en matière du montant des pensions qu'ils touchent.

Voici une brochure intitulée "Fonds des pensions des chemins de fer Nationaux du Canada". Elle donne un résumé des contributions facultatives versées à ce fonds à partir du 1er janvier 1935. Voici également un tableau des montants mensuels approximatifs exigés pour qu'un employé ait droit à une rente annuelle. Les employés se plaignent de ne pas toucher le montant auquel ils estiment avoir droit et en vue duquel ils croient avoir versé des contributions. Je sais que cette question fait l'objet de discussions depuis plusieurs années avec plusieurs services, mais l'ancien employé dont je parle estime avoir été grièvement lésé.

J'ai eu le plaisir d'entendre M. Gordon dire hier qu'il serait heureux de s'occuper de toute question sur laquelle nous voudrions appeler son attention. Je lui soumets donc la question dont je parle, dans la certitude qu'il lui donnera une solution satisfaisante.

En ce qui concerne le moral des cheminots, je dirai en passant que je crois le connaître assez bien, car j'ai eu l'occasion de travailler à la construction d'une voie ferrée pour le National-Canadien. Ma famille est une famille de cheminots, dont six fils et une fille ont travaillé autrefois pour le National-Canadien, au service duquel un membre de la famille est employé à titre de contremaître et un autre à titre de contremaître adjoint. La nomination de M. Gordon comme président du Conseil d'administration a certainement haussé le moral des employés du réseau.

M. GILLIS: A mon avis, la question soulevée par M. Hatfield, savoir celle d'une direction étrangère au commun des employés et sans liaison avec eux, constitue l'aspect le plus important du problème. Je crois que ce fait pèse comme une malédiction sur les vastes entreprises et produit de nombreux désaccords. Il règne actuellement beaucoup d'appréhension. Avant de quitter la Nouvelle-Écosse (c'était depuis la nomination de M. Gordon), j'ai eu connaissance d'une rumeur voulant que M. Gordon allait réduire le personnel. Et l'on parle de l'énorme déficit du réseau. Comment va-t-il procéder aux réductions de personnel? L'employé moyen a l'idée que la chose se fera à ses dépens, parce qu'il est la victime toute désignée.

De petits faits tels que le suivant rendent la possibilité de ces retranchements plus vraisemblable. Par exemple, un ancien combattant amputé d'une

jambe est employé à titre de concierge. On lui dit tout d'un coup qu'il devra ajouter à ses fonctions celles d'expéditionnaire chargé de manipuler des marchandises. Comme si un homme qui n'a qu'une jambe pouvait tirer et pousser des chariots à bagages et manipuler des marchandises! J'ai appelé sur le cas l'attention du Ministre; il est en train de s'en occuper. L'appréhension dont je parle se répand parmi tout le personnel, en face de telles mesures prises à l'égard d'un des emplois inférieurs et du balayage auquel s'attendent les petits employés.

C'est avec plaisir que j'ai entendu M. Gordon dire qu'il était en train de créer un service du personnel du National-Canadien. Il ne suffit pas de collaborer avec les dirigeants des fraternités ferroviaires, qui sont très souvent trop éloignés des employés réguliers. J'estime aussi qu'il est bon d'avoir un personnel entraîné, capable d'aller et venir parmi les cheminots et de les rapprocher de la direction.

Une autre idée suggérée par M. Hatfield est celle des décisions mineures qui, prises par de hauts employés locaux, permettraient d'éviter la perte de nombreuses heures de travail aussi bien que beaucoup de désordre. Décentraliser la direction dans cette mesure permettrait de prendre des décisions de cet ordre sans perdre de temps à télégraphier à Montréal et ainsi de suite.

Je déclare que les employés appréhendent des mises à pied et des réductions de personnel, prises comme mesures d'économie dont les bas employés seraient les victimes. Cette appréhension règne parmi tout le personnel.

Sur le train d'Ottawa, on entend parfois parler des cheminots. Ils ne vous connaissent pas et parlent en toute liberté entre eux. Au cours d'un de mes récents voyages, j'ai entendu les opinions exprimées par trois employés dans un wagon. Leur conversation était à peu près la suivante: La fusion des deux compagnies ne va plus tarder. C'est Gordon qui va la réaliser. Il n'y aura plus qu'une seule compagnie et c'est la nôtre qui va disparaître."

Je leur ai demandé: "D'où tirez-vous ce renseignement? Ce n'est qu'une simple rumeur; elle doit être étouffée."

Je pense que c'est faire un pas dans la bonne voie que d'envoyer les membres du service du personnel auprès du commun des employés et de leur donner accès à la haute direction. Les dirigeants des fraternités ferroviaires sont parfois trop éloignés. La centralisation de questions mineures par la direction cause une grande perte de temps. Il se peut qu'une question soit tranchée à Montréal, causant une perte d'argent et des désaccords, parce que le service local est privé de toute autorité.

M. GORDON: Merci. L'une des fonctions les plus utiles du Comité, à mon avis; consiste à signaler à l'administration du National-Canadien des choses du genre de celles que vous venez de mentionner. Elle s'y intéresse et vous pouvez tenir pour certain que vos suggestions, vos observations et vos critiques seront examinées soigneusement par elle.

M. HATFIELD: J'ai un autre point à signaler. Presque chaque jour, on nous demande des renseignements sur l'expédition de wagons chargés de marchandises, à destination de certaines localités pour lesquelles aucun taux n'est fixé. L'expéditionnaire local, soit celui du Pacifique-Canadien soit celui du National-Canadien, demande par télégramme à l'expéditionnaire du district de lui indiquer quel est le taux, ce qui peut causer deux ou trois jours de retard. Puis, au bout de huit ou dix heures (car il nous faut répondre à la communication reçue afin de vendre un wagon chargé de marchandises), nous retournons vers l'expéditionnaire et nous lui demandons s'il ne pourrait pas se dépêcher

d'obtenir le taux requis. Il nous répond: "Le règlement exige que nous télégraphions à l'expéditionnaire régional et nous ne ferons rien d'autre à ce sujet." Il ajoute: "Je n'ai pas le droit de l'appeler au téléphone, mais je dois lui envoyer un télégramme, parce que c'est la règle et que nous devons l'observer." Après quoi, nous cessons de le harasser. Le *Boston and Maine Railway* et le *New-York Central Railway* ont posté des employés spéciaux aux États-Unis, à proximité de la frontière et de notre lieu d'expédition. Nous téléphonons donc à leurs bureaux. Un de leurs employés cherche le taux demandé et nous le donne. Il arrive que nous leur téléphonions dix fois par jour afin d'obtenir les taux de transport à destination de certaines localités.

J'estime que l'expéditionnaire devrait avoir le droit de téléphoner à son supérieur et d'obtenir de lui les taux désirés, comme cela se pratique dans tout le pays.

M. GORDON: Je ne saisis pas très bien pourquoi vous, commisionnaire chargeur, n'avez pas présenté de plainte sérieuse à ce sujet.

M. HATFIELD: C'est la même histoire en ce qui concerne nos expéditions à l'île du Prince-Édouard. Nous demandons là-bas par téléphone quels sont les taux, ou nous demandons par télégramme à un expéditionnaire de cette province de nous donner le taux de transport des marchandises à destination d'une certaine localité. Nos expéditions subissent un retard aussi long.

M. GORDON: Assurément, d'après votre déclaration, je dirai immédiatement que vous avez le droit de jouir d'un bien meilleur service.

M. HATFIELD: Ces retards nous font perdre beaucoup d'affaires. Un client n'attend pas pendant deux ou trois jours qu'on veuille lui indiquer un taux.

M. FULTON: C'est peut-être le moment propice de poser une question au sujet du nombre de subdivisions dans lesquelles les cheminots sont tenus de travailler. J'aimerais parler de la chose, parce qu'elle donne beaucoup d'inquiétudes aux gens de Kamloops.

M. GORDON: Avez-vous une copie des renseignements reçus à ce sujet, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Oui, j'allais en donner lecture.

Parcours assignés aux équipes des trains 1, 2, 3, 4

Au sujet de la question soulevée hier par M. Fulton et relative à l'attribution d'équipes de trains de voyageurs aux trains 1, 2, 3 et 4, circulant entre Edmonton et Vancouver, je déclare ce qui suit:

Jusqu'au moment où la circulation à travers les Rocheuses a été interrompue cette année, les parcours suivants étaient assignés aux équipes des trains en question:

Trains 1 *et* 2

Chefs de train: parcours d'Edmonton à Blue-River et de Blue-River à Vancouver. Gardes-convois: parcours d'Edmonton à Jasper, de Jasper à Kamloops et de Kamloops à Vancouver.

Trains 3 *et* 4

Chefs de train et gardes-convois: parcours d'Edmonton à Blue-River et de Blue-River à Vancouver.

La différence entre les parcours assignés aux équipes des trains 1 et 2 et celles des trains 3 et 4 s'explique ainsi: comme deux ou trois des

gardes-convois des trains 1 et 2 avaient leurs foyers à Kamloops, on a constaté que le fait de leur assigner les mêmes parcours qu'aux équipes des trains 3 et 4 les désavantagerait. Cet arrangement différent devait subsister tant que ces employés seraient en service sur les parcours en question. La répartition des équipes a été dérangée par l'interruption de la circulation au cours des deux ou trois mois derniers. Quand le retour à des conditions plus normales permit de rétablir intégralement la répartition, un nouvel arrangement des équipes des quatre trains fut publié dans un bulletin, après discussion avec les représentants des chefs de train et des gardes-convois. Les uns et les autres furent assignés aux parcours d'Edmonton à Blue-River et de Blue-River à Vancouver. En d'autres mots, les trains 1 et 2 couvrent les mêmes trajets que les trains 3 et 4 et les équipes des premiers ont les mêmes tâches que les équipes des seconds. J'ai été informé que la fraternité des chefs de train protestera contre tout changement, mais que celle des gardes-convois acceptera le nouvel arrangement que j'ai mentionné, en se réservant le droit de signaler tout grief qui pourrait éclater. Nous sommes disposés à examiner ces griefs.

Comme je viens de le dire, la nouvelle répartition des équipes a été effectuée seulement après nous être consultés comme de juste avec les représentants des employés. C'est de cette manière que nous réglons ces affaires, au lieu d'écouter les plaintes de tel ou tel employé dont le grief est peut-être réel ou peut-être imaginaire.

Quand au facteur sécurité, il est impossible de dire que les employés sont trop longtemps de service, vu que des tâches aussi longues assignées aux employés d'autres territoires n'ont donné lieu à aucune difficulté pour nous.

M. FULTON: Votre déclaration se termine là?

M. DINGLE: Oui monsieur.

M. FULTON: Je tiens compte des faits que M. Dingle vient de mettre en lumière. J'ai ici une lettre de la *Brotherhood of Railway Trainmen*, section 519, Kamloops (Colombie-Britannique), du 21 mars 1950, qui a appelé mon attention sur cet état de choses. Elle est signée par les membres du comité de cette fraternité, MM. Z. L. Shaw, C.M. Lee et W. G. Emmington, et le comité y a joint une copie d'une lettre qui, me dit-on, a été adressée le 14 mars 1950 de Kamloops à la Commission des transports à Ottawa. En voici le texte:

> Nous soussignés, employés du service des trains dans la division de Kamloops, désirons protester au sujet des "équipes de trains en service-voyageurs sur les trains continentaux 1, 2, 3 et 4, roulant sur trois subdivisions, de Vancouver à Blue-River, en région montagneuse".
>
> Ces équipes sont trop longtemps de service. L'heure du départ du train 2, de Vancouver, est 1930K et celle du train 4 est 20K. Le premier arrive à Blue-River le lendemain matin à 855K et le second à 945K. Ils repartent le même jour, le train 3 à 1710K et le train 1 à 1825K...

M. FULTON: Je ferai observer en passant que ces trains roulent donc pendant environ treize heures.

> ...Ils arrivent le lendemain matin à Vancouver, le premier à 745 et le second à 845K. Nous estimons que ces heures de service constituent une journée de travail trop longue, sans repos suffisant au point de retour dans le district des Rocheuses.

Je m'arrête de nouveau pour dire que ce point de retour est Blue-River.

En montagne, où des conditions périlleuses dominent, il arrive souvent que ces équipes doivent prolonger leur temps de service à partir de Blue-River, lorsque des trains sont en retard, comme c'est très fréquemment le cas pendant trois à cinq mois de l'année par suite des conditions atmosphériques, ce qui oblige ces équipes à travailler de trente à soixante heures. Nous soutenons que ce temps de service, étant trop long, ne garantit pas la marche sans danger de ces trains de voyageurs.

J. P. Johnson, vice-président, Winnipeg (Manitoba).
F. H. Keefe, surintendant général, Vancouver (C.-B.).
E. D. Fulton, député, Kamloops (C.-B.).
A. E. Elliot, section 519, Kamloops (C.-B.).
P. R. Lewis, président général, *B. of R. T.*, Winnipeg (Man.).

Je ne vous lirai pas les noms de tous ceux dont la signature appuie cette lettre, mais je peux vous assurer que le cinquième nom est suivi d'une liste de membres de la *Brotherhood of Railway Trainmen* à Kamloops. La lettre porte au moins soixante signatures.

Je soulignerai que j'ai reçu cette lettre la veille du début des séances du Comité et que je la lui ai immédiatement communiquée, ainsi qu'aux administrateurs. J'avoue qu'ayant manqué de temps, je ne me suis pas abouché avec la fraternité à Kamloops, mais je crois (et rien ne me fait supposer le contraire) que la lettre se passe de commentaires et qu'elle a été réellement envoyée par les personnes qui l'ont signée. Elle paraît avoir été envoyée par la majorité des employés du National-Canadien à Kamloops. Elle porte l'en-tête de la *Brotherhood of Railway Trainmen.*

M. GORDON: Ce conflit est caractéristique du genre de ceux qui éclatent de temps à autre au sujet de pareilles répartitions de tâches. Il existe une procédure régulière à suivre dans de tels cas. Dans le conflit en question, nous avons discuté avec les dirigeants et représentants des employés. Leur comité représente une unité locale, une section de la fraternité, et la procédure à suivre, à mon avis, consiste en ce que l'unité s'abouche avec le président de ce syndicat, afin de régler le conflit à ce stade, avant de porter plainte auprès de notre Comité ou même auprès de l'administration du National-Canadien. La procédure et la filière à suivre existent, elles sont fermement fixées et admises. Il s'agit, à ce stade d'une querelle entre syndiqués, de régler entre eux avant qu'elle soit portée devant l'administration du National-Canadien.

M. FULTON: Je regrette de ne pouvoir être d'accord avec vous, monsieur Gordon. Vous désirez, avez-vous dit, être mis au courant des difficultés qui surgissent. Il est évident que cette lettre révèle l'existence d'un désaccord. Elle ne dit pas que seuls les employés vivant à Kamloops désirent un changement, mais elle dit qu'à leur avis, les heures de service sont trop longues.

M. GORDON: Vous comprenez bien que cette question a été liquidée après discussion avec les dirigeants qui sont les représentants attitrés des employés et se sont faits les porte-parole de ces derniers. Après être ainsi tombés d'accord avec ces représentants, j'estime qu'il serait tout à fait déplacé d'aller derrière leur dos discuter avec les simples membres de la fraternité.

M. FULTON: A quelle date eut lieu l'entretien qui a abouti à cet accord?

M. DINGLE: Avant le 25 mars.

M. GORDON: Avant la date du changement.

M. DINGLE: Avant la date de la publication du bulletin, autour du 15 mars.

M. FULTON: Autour du 15 mars? La lettre est datée du 21 mars. Les employés ont donc protesté sans retard contre le changement.

M. GORDON: Oui, mais ils auraient dû adresser leur protestation d'abord à leurs propres représentants.

M. FULTON: Je suppose qu'ils l'ont fait.

M. GORDON: Rien ne le prouve. Leurs représentants ne nous ont pas déféré la protestation en mentionnant l'existence de quelque difficulté ou désaccord. Leurs représentants attitrés nous ont donné raison. Ils nous ont dit ce qu'ils voulaient. Il n'y a eu aucune coercition de notre part. Nous leur avons accordé ce qu'ils demandaient. Il ne s'agit pas d'un arrangement imposé par le National-Canadien à n'importe qui, mais d'un arrangement résultant de la procédure régulière de conciliation suivie dans les conflits avec les employés. Le conseil que je vous donne (et j'aurais naturellement du plaisir d'entendre parler de la chose), c'est de faire en sorte que les employés de la localité de Kamloops suivent cette procédure-ci: dire à leurs représentants qu'ils ne sont pas de leur avis, régler d'abord le conflit entre eux, puis, s'ils veulent ouvrir une nouvelle discussion sur le sujet, ils seront libres de le faire.

M. FULTON: Qu'est-ce que la direction pense des heures indiquées au bulletin qui fixe la durée des trajets?

M. GORDON: Nous avons accordé aux représentants des employés que le trajet en question n'est pas de trop longue durée pour ces derniers, et notre vice-président de la division de l'Ouest nous a informé que cette durée n'est pas un élément de danger pour la circulation des trains. Comme M. Dingle l'a déclaré dans son rapport, il s'agit d'un arrangement entre les représentants et la direction. Si les premiers avaient demandé à la seconde de le conclure et si cette dernière avait estimé qu'il constituait un danger pour la circulation des trains, elle n'y aurait pas consenti et peut-être qu'elle aurait refusé de le conclure, mais nous avons débattu la question jusqu'à ce que nous tombions d'accord.

M. FULTON: Avant d'abandonner ce sujet, je dirai que je reconnais avec vous que l'affaire devrait être remise sur le tapis avec les représentants des employés, mais peut-être la direction devrait-elle tenir compte de ce que le Pacifique-Canadien emploie ses équipes de trains de voyageurs dans deux subdivisions du même territoire des Rocheuses. Il conviendrait peut-être d'en tenir compte lorsque les employés formuleront des griefs.

M. GORDON: Nous en prendrons note. Maintenant, pour écarter toute possibilité d'un malentendu, disons que notre position actuelle est que l'arrangement tient bon, à moins que les employés, par l'intermédiaire de leurs représentants, nous informent qu'ils préfèrent remettre l'affaire sur le tapis.

M. FULTON: S'il arrive que les employés ne sont pas du même avis que leurs représentants, changerez-vous de position et permettrez-vous aux employés de faire des observations sans intermédiaire?

M. GORDON: Je suis sûr que les syndicats ouvriers ne procèdent pas de cette manière.

M. MUTCH: Ce serait la ruine des syndicats et de leurs membres. C'est là une question pratique qui sera réglée, je crois, comme vous le constaterez si vous conseillez cette méthode aux employés.

M. McLURE: Il y a une difficulté, monsieur le président, qui surgit de la question posée tout à l'heure par M. Hatfield au sujet des taux de transport des marchandises. Il a dit qu'il était parfois difficile d'obtenir les taux de transport de marchandises à destination de certaines localités, ou quelque chose de ce genre. Le cultivateur qui voyage de l'Ouest à l'Est jouit-il d'un taux spécial s'il revient dans l'Est ou dans l'Ouest pour cultiver le terre? S'il amène du matériel avec lui, a-t-il droit à des taux spéciaux de transport des marchandises?

M. GORDON: Des taux de voyageurs?

M. McLURE: Non, des taux d'immigrants.

M. GORDON: C'est une question de tarif, à laquelle je ne peux répondre au pied levé.

M. McLURE: J'ai eu connaissance d'un cas particulier, en septembre dernier. Un pêcheur de l'Île du Prince-Édouard voulait se rendre sur la côte du Pacifique pour y exercer son métier. Nous avons eu de la peine à établir les taux qu'il devait payer. Il voulait prendre avec lui son bateau, un seul bateau, qui constituait son matériel. Lorsque nous avons obtenu, censément du bureau de Montréal, le taux du transport du bateau d'Hunter-River (Île du Prince-Édouard) à Vancouver, on nous a donné le chiffre de $305, ce qui semble être un taux élevé. Le pêcheur était néanmoins très désireux de partir et il s'agissait, lui dit-on, d'un taux spécial. Il acheta le bateau et le fit charger sur un wagon à plate-forme, d'une manière satisfaisante pour les autorités ferroviaires. Mais la veille du jour où il allait partir et où le train allait emporter son bateau, on lui fit dire: "Les chiffres que nous vous avons donnés sont erronés. Vous devez payer $596.60." Il avait acheté le bateau et pris toutes les dispositions requises. Il se rendait dans l'Ouest avec ses quatre fils et il paya la somme demandée. Il n'a pu obtenir aucun ajustement de compte. Il est pourtant certain qu'il a droit à un remboursement d'au moins $250 ou $300.

M. GORDON: Monsieur McLure, des plaintes de ce genre me sont transmises chaque jour et je les fais examiner méthodiquement. Après un examen approfondi, je constate le plus souvent que les faits fournis à l'appui de la plainte sont incomplets ou insuffisants à l'analyse. Je dois vous dire que je ne peux vous présenter aucune observation au sujet de votre plainte. Il faudrait que j'aie l'occasion de l'examiner, ce que je serais très heureux de faire, si vous voulez bien me communiquer tous les détails.

M. McLURE: Je serais très heureux de vous les faire envoyer par le pêcheur lui-même. Il serait préférable qu'il y appose sa signature.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre est-il adopté?

Adopté.

Le chapitre suivant est celui des hôtels.

M. FRASER: Le chapitre sur les hôtels donne le revenu brut de leur exploitation, mais non le revenu net. Le revenu brut ne signifie pas grand-chose.

M. GORDON: A la page 6, vous trouverez l'état des revenus pour l'ensemble du réseau, qui donne le chiffre de $1,053,279.49 comme revenu net de l'exploitation des hôtels.

M. FRASER: Où ce chiffre se trouve-t-il?

M. GORDON: A la page 6 du rapport. C'est le chiffre total du revenu net de l'exploitation des hôtels.

M. FRASER: Ce chiffre comprend-il aussi le revenu des hôtels d'été?

M. GORDON: Leur revenu est compris dans le total.

M. FRASER: Il s'agit du total? Vous n'avez pas le détail des postes par hôtel?

M. GORDON: Ce détail n'est pas dans le rapport. Je ne sais pas si c'est l'habitude de donner les chiffres pour chaque hôtel, mais je ne m'y oppose certainement pas.

M. FRASER: Pourriez-vous diviser ce total en revenus des hôtels ouverts toute l'année et en ceux des hôtels d'été?

M. GORDON: Le mieux serait je crois, que je fasse consigner les chiffres au compte rendu. Cela prendra peu de temps.

Le Charlottetown accuse une perte de $14,351.

Les autres hôtels accusent les profits suivants: le Nova Scotian, $108,459; le Pictou Lodge, $10,666; le Château Laurier, $415,209; le Prince Arthur, $61,019; le Minaki Lodge, $28,900; le Fort Garry, $49,066; le Prince Edward, $20,481; le Bessborough, $88,358; le Macdonald, $136,396; le Jasper Park Lodge, $149,072.

Ces chiffres forment le grand total du profit net de $1,053,279.49, chiffre qui égale celui que j'ai mentionné, indiqué à l'état des revenus pour l'ensemble du Réseau, page 6.

M. HATFIELD: L'intérêt produit par les placements est-il imputé sur ce compte?

M. GORDON: Non, les chiffres indiquent le revenu brut réduit des frais d'exploitation et des impôts.

M. FULTON: Quel est le résultat de l'exploitation de l'hôtel Vancouver?

M. GORDON: Cet hôtel n'est pas compris dans le raport. Il est exploité conjointement, mais je peux vous donner les chiffres relatifs à son exploitation. La *Vancouver Hotel Company Limited* a retiré un profit net de $496,629.61, somme sur laquelle nous avons payé un loyer de $280,000. Notre part en vertu de l'accord commun est de $331,088.

Le PRÉSIDENT: Afin de compléter votre réponse précédente, pourriez-vous nous donner le total des immobilisations des hôtels au sujet desquels vous nous avez donné l'ensemble des revenus et des frais d'exploitation?

M. GORDON: En détail?

Le PRÉSIDENT: Non, simplement le total.

M. GORDON: Au 31 décembre 1949, le grand total des capitaux immobilisés dans ces hôtels était de $27,438,286.

M. MUTCH: Avant que quelqu'un se mette à aiguiser son crayon et à calculer les bénéfices de chaque hôtel en tenant compte des capitaux placés, il serait peut-être bon de se souvenir que les hôtes, ceux des hôtels d'été surtout et ceux des autres hôtels à un moindre degré, apportent au National-Canadien un bénéfice beaucoup plus fort que le revenu net des hôtels eux-mêmes. Je pense que les hôtes d'été à Jasper lui apportent beaucoup plus d'argent par leurs arrivées et leurs départs et par le transport de leurs bagages qu'en séjournant à l'hôtel. A moins qu'on n'ait le tableau d'ensemble, les comparaisons sont sans valeur.

M. GORDON: Pour vous épargner la peine de calculer, je dirai que les recettes tirées des placements accusent le taux de 3·8 p. 100 du total des profits. Étant

donné que les hôtels sont considérés comme grossissant les revenus des chemins de fer, on ne peut guère estimer que ledit taux donne une juste évaluation des recettes tirées des placements.

M. MUTCH: En d'autres mots, la réalité est toujours supérieure à l'apparence.

M. GORDON: Oui.

M. FRASER: Vous ne donnez aucun chiffre à propos de l'hôtel de St-Jean (Terre-Neuve). Est-ce parce que le National-Canadien vient de le reprendre?

M. GORDON: Oui, il l'a repris le 1er janvier 1950.

M. FRASER: Que comptez-vous faire pour cet hôtel?

M. GORDON: Nous sommes en train d'étudier un projet de rénovation, projet dont l'exécution est actuellement entravée par certaines formalités relatives à la cession de l'immeuble.

M. FRASER: Il s'agirait de déboursés fort gros.

M. GORDON: Oui, assez gros, mais je préfère ne pas donner le chiffre, car l'affaire que nous sommes en train de traiter au sujet de l'immeuble pourrait en souffrir.

M. FRASER: Si Terre-Neuve veut obtenir un afflux de touristes, il faut faire en sorte que cet hôtel soit remis en parfait état.

M. GORDON: Pardon?

M. FRASER: Si la nouvelle province veut que les touristes affluent, il faut faire en sorte que cet hôtel soit remis en parfait état, ce qui n'est certainement pas le cas à présent, n'est-ce pas?

M. GORDON: Nous avons constaté, après un examen très minutieux, qu'il y a indubitablement beaucoup de travaux à exécuter.

M. ADAMSON: Avant d'abandonner ce chapitre, je veux présenter une proposition au président relativement à Jasper. Je remarque que le Jasper Park Lodge a fait un profit de $149,000, profit un peu plus fort que celui qu'on aurait escompté. Je veux cependant appeler l'attention du président sur une possibilité. Jasper-Park offre actuellement en hiver quelques-unes des meilleures pentes neigeuses au monde, mais le National-Canadien ne fournit aucun train destiné à y amener des skieurs.

Je suis un peu au courant de la situation, car j'ai fait du ski sur ces pentes et sur les champs de glace de Jasper-Park. Les conditions, je le répète, sont excellentes pour faire du ski: la neige est finement pulvérisée et les pentes sont superbes. Ces conditions peuvent rivaliser avec les meilleures qui soient au monde. Cette année, à Toronto seulement, quatre groupes de voyageurs se sont formés et ont rempli plusieurs wagons ou des wagons réservés sur les trains. Trois de ces groupes sont allés à Aspen et à Sun-Valley, le quatrième à Banff et un autre en Suisse et en Autriche, par avion frété. Cependant ces hôtels de villégiature ont une saison d'été très courte, mais on a découvert, aux États-Unis comme en Europe continentale, qu'il était possible de rendre la saison d'hiver aussi lucrative que celle d'été.

Le président voudrait-il tout au moins étudier la possibilité de fournir des logements aux touristes d'hiver à Jasper-Park? Je sais que le Jasper Park Lodge est situé hors de la zone propice à faire du ski et qu'il faudrait probablement construire des logements dans les vallées Tonquin et Marble ou en amont de la rivière Athabasca, mais la demande existe. Je suis bien convaincu que ces constructions seraient d'un bon rapport. L'expérience le prouve. Les chiffres

que j'ai donnés pour Toronto seulement montrent que les Canadiens se rendent aux États-Unis et en Europe pour la simple raison que les hôtels manquent dans notre pays. J'espère bien, monsieur Gordon, que vous examinerez cette question, car j'estime que vous négligez une des plus belles occasions offertes aujourd'hui de développer l'industrie hôtelière du pays.

Le manque de neige dans les Laurentides cause une perte évaluée, je crois, à 2 millions de dollars par mois. Mais la neige n'a certainement pas fait défaut dans les Rocheuses, elle n'y manque jamais et l'on peut toujours y faire du ski.

J'estime que de gros revenus sont assurés au National-Canadien s'il est disposé à se lancer dans la construction des logements nécessaires. J'espère que vous ferez, l'année prochaine, une véritable enquête à ce sujet, car je crois que vous négligez d'exploiter une source de gros revenus.

M. GORDON: Merci, monsieur Adamson. Je m'intéresse à toute proposition d'ordre pratique qui, mise à exécution, aboutira à fournir des services qui pourront être rentables et nous permettre de gagner quelques recettes. Cependant, je ne peux m'empêche de faire observer (sans avoir toutefois l'air de récriminer, je l'espère) que ma tâche, à mon avis, consiste à mettre le National-Canadien sur le pied de pouvoir être dirigé et exploité de manière à rapporter un revenu convenable et sur le pied d'obtenir des résultats qui répondent aux efforts. Mais toutes les propositions qu'on m'a présentées jusqu'à présent aboutiraient à dépenser de l'argent. Pour ma part, je ne crains pas d'en dépenser, pourvu qu'une enquête en bonne et due forme révèle que les dépenses pourraient aboutir à nous rapporter un revenu convenable. Votre proposition, je crois, devra être mise à l'épreuve de cette condition.

M. ADAMSON: Tout ce que je vous demande, c'est de faire une enquête.

M. GORDON: J'apprécie votre proposition et j'admets qu'elle est d'ordre pratique, mais je vous rappelle la condition à laquelle elle sera soumise.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre est-il adopté?

Adopté.

M. FRASER: Avant de passer au chapitre suivant, pouvons-nous avoir une réponse aux questions posées ce matin? Je crois que M. Dingle a maintenant les renseignements voulus.

M. DINGLE: M. Fraser a demandé si les nouveaux entrepôts de la gare Bonaventure étaient munis d'un système d'arrosage. Je peux lui dire maintenant que toute l'installation, quais compris, est munie d'un système d'arrosage très moderne. Les bâtiments, comme je l'ai dit ce matin, sont ignifuges. De plus, des portes ignifuges divisent les entrepôts en compartiments de 400 pieds.

Le PRÉSIDENT: Les autres réponses pourraient-elles être réservées jusqu'à ce que nous ayons liquidé les chapitres restants du rapport? Il n'y en a plus que quatre.

Le chapitre des "télégraphes" est-il adopté?

Adopté.

Celui des "nouveaux champs pétrolifères"?

M. FULTON: Pourrait-on répondre à la question posée hier au sujet des redevances?

M. GORDON: Puis-je y répondre maintenant?

Le PRÉSIDENT: M. Gordon allait réfléchir dans quelle mesure il pouvait répondre à la question.

M. GORDON: J'y ai réfléchi et il me semble que c'est une question de principe. Souvenons-nous qu'il s'agit d'un contrat passé après l'obtention de soumissions de toutes les compagnies pétrolières intéressées. Révéler la nature de la soumission de l'adjudicataire équivaudrait à révéler ses affaires privées. Je doute fort, monsieur le président, que le Comité ait le droit de révéler aux concurrents de l'adjudicataire les renseignements sur les conditions auxquelles ce dernier a obtenu le contrat. Il se peut qu'il y ait d'autres soumissions de ce genre et il serait imprudent à mon avis de divulguer des renseignements de cette nature par l'intermédiaire du Comité. Nous n'en faisons pas mystère, mais d'autre part il s'agit d'une question de principe. Si vous estimez néanmoins que nous devrions vous fournir ces renseignements, monsieur le président, et si le Comité vous le demande, nous vous les fournirons, bien entendu. Dans l'intervalle, si le député intéressé, M. Fulton, y tient, je serai heureux de les révéler à lui seul. Mais je répète que j'estime que ce ne serait pas une bonne pratique commerciale de les divulguer par une déclaration à ce sujet faite devant le Comité.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, le Comité a pour principe, depuis aussi longtemps que je puis me souvenir, de donner autant de renseignements que possible, mais quand un haut fonctionnaire du National-Canadien suggère ou affirme qu'il serait peu désirable de révéler certains renseignements, ces derniers restent secrets, à ce que j'ai toujours cru comprendre, et le Comité s'incline toujours devant l'avis du fonctionnaire.

M. FULTON: Voilà qui nous ramène exactement au point que j'ai soulevé hier. Si les renseignements étaient de nature à avantager un concurrent du chemin de fer, il est très probable que le président de ce dernier recommanderait de refuser de les fournir, en principe. Mais l'affaire dont nous parlons n'a rien à voir avec le chemin de fer ou ses concurrents. Je soutiens donc que le principe en question ne s'applique pas. Il s'agit ici d'adjudication de certains droits d'exploitation tréfoncière pour lesquels plusieurs compagnies pétrolières ont fait des offres ou des soumissions. Nous révéler des renseignements à ce sujet, j'en suis sûr, ne porterait préjudice à personne. Il est certain que les compagnies ayant échoué ont une assez bonne idée du montant de leurs soumissions et peuvent calculer ce qu'a dû être le montant de la soumission de l'adjudicataire.

M. GORDON: Mais elles savent en fait quels sont les prix et conditions faits par l'adjudicataire. Il pourrait très bien arriver que ce fait influe sur les affaires de cette dernière compagnie, ainsi que sur les futurs marchés de ce genre conclus par le National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, aimeriez-vous profiter de la proposition de M. Gordon, d'après laquelle il vous fournirait certains renseignements à vous seul; puis si vous estimez, après discussion de la chose, avoir besoin d'un supplément d'information, vous pourriez soulever de nouveau la question.

M. FULTON: Au sujet de votre suggestion ou en réponse à votre suggestion, monsieur le président, il me semble qu'il s'agit là de la disposition d'un capital immobilisé. Ce fait soulèverait, je le crains, toutes sortes de questions, dont beaucoup seraient peut-être écartées, on pourrait s'y attendre. Il est impossible de comprendre cette disposition de capital sans étudier la situa-

tion générale, le taux des redevances, etc. De plus, des arrangements ont été conclus, comme je crois le comprendre à la lecture des lignes suivantes du rapport:

"Le chemin de fer a conservé ses titres aux droits miniers sur plus de 3,000,000 d'acres de terre en Saskatchewan et a récemment fait les arrangements voulus pour louer ses droits d'exploration et de développement sur une base de loyer et de redevances." Je suppose donc que le marché est maintenant tout à fait conclu.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, afin de liquider la question, cela vous conviendrait-il de demander clairement par écrit les renseignements désirés. Votre demande restera déposée pendant une demi-journée, afin que chaque membre du Comité puisse avoir l'occasion d'y réfléchir et que M. Gordon puisse voir dans quelle mesure il lui est permis d'y répondre. A mon avis, continuer à discuter la chose maintenant aboutirait seulement à perdre un temps précieux.

M. FULTON: On vient de m'informer que l'Alberta aussi est en cause, de l'avis de l'adjudicataire. Je suivrai votre conseil.

Le PRÉSIDENT: Merci.

M. FOLLWELL: Dans le même ordre d'idées, le National-Canadien possède-t-il dans d'autres provinces des terres dont les droits miniers lui sont réservés?

M. GORDON: Je ne le crois pas, mais j'aimerais m'en assurer. S'il en possède d'autres, elles sont très peu étendues.

M. HATFIELD: D'habitude, ces terres sont portées à l'actif du bilan du réseau; est-ce toujours le cas?

M. GORDON: Pour les droits miniers seulement.

M. HATFIELD: Seulement les droits miniers?

M. GORDON: Nous avons toujours possédé ces droits. Nous avons porté ces terres à l'actif aussi longtemps que nous possédions des terres, mais une fois ces dernières vendues, nous avons cessé de le faire. Au moment de la vente, nous ne considérions pas les droits miniers comme précieux. Nous avons vendu ces terres il y a très longtemps.

M. HATFIELD: Louez-vous ces droits miniers à une seule compagnie ou à des douzaines de compagnies?

M. GORDON: Nous mettons leur location en adjudication et toute compagnie pétrolière canadienne a le droit de faire une soumission. Les droits sont d'habitude concédés au plus offrant. Le nombre réel d'acres dont il s'agit est de 3,146,249.

M. FULTON: Cet actif n'est pas évalué au chiffre nominal d'un dollar?

M. GORDON: Non, nous n'avons pas évalué du tout nos droits miniers. Nous ignorons toujours ce qu'ils valent, ou s'ils valent quelque chose. Ils restent sans valeur jusqu'à ce qu'on y ait découvert du pétrole.

M. FRASER: Y a-t-il quelque raison pour que le nom de la compagnie adjudicatrice ne soit pas révélé au Comité?

Le PRÉSIDENT: M. Fulton a accepté ma proposition de rédiger une demande de renseignements, qu'il déposera sur la table, de manière que nous puissions tous la voir et l'examiner.

M. ADAMSON: Je veux dire ici, monsieur le président, que j'appuie la demande de M. Fulton, car il s'agit de deniers publics. J'estime que notre devoir est de nous renseigner sur la manière dont on a disposé de droits miniers appartenant au peuple canadien.

Le PRÉSIDENT: C'est la motion dont je suis saisi et les membres auront pleine liberté de la discuter.

Le chapitre suivant est celui de l'aide au développement.

Adopté.

Le suivant est celui de la colonisation et de l'agriculture.

Adopté.

Le suivant est celui du laboratoire de recherches.

Adopté.

M. FRASER: A propos de colonisation et d'agriculture, le National-Canadien a-t-il un agent d'immigration au Royaume-Uni?

M. GORDON: Oui et un autre agent sur le continent européen où il est en continuel déplacement.

M. FOLLWELL: Monsieur Gordon quel est le programme suivi par le National-Canadien en matière de terres vacantes? En possède-t-il?

M. GORDON: Il en possède quelques-unes mais pas nécessairement toujours. Ce que nous essayons de faire, c'est d'amener des cultivateurs à s'établir à proximité de nos lignes.

M. FOLLWELL: Je cherche, n'est-ce pas, à me renseigner sur l'emplacement des terres que le chemin de fer possède, et à savoir si le prix de vente, quand il est fait au public, est raisonnable.

M. GORDON: Le gérant du service a l'habitude d'en vendre depuis nombre d'années. Nous cherchons à les vendre au prix marchand. Notre service foncier est composé de gens compétents qui veillent à la chose tout en prenant soin d'offrir aux colons des conditions de vente aussi attrayantes que possible.

M. HATFIELD: Le National-Canadien poursuit-il des recherches dans le domaine industriel?

M. GORDON: Oui le bureau de la circulation s'en occupe lui aussi. Le bureau des recherches et du développement s'enquiert plus spécialement des possibilités d'établir des entreprises industrielles à proximité de nos lignes et s'acquitte très bien de sa tâche.

M. ADAMSON: En plaçant des commandes de nouveau matériel, établissez-vous vos propres devis ou adoptez-vous les normes américaines? Je crois savoir que vous acceptez d'habitude les normes courantes.

M. GORDON: Je crois que c'est le plus souvent le cas. Nous établissons nos propres devis, tout en tenant plus ou moins compte, naturellement, des instructions courantes et du matériel-type.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Maintenant, messieurs, nous en arrivons au bilan.

M. FULTON: Ne vaudrait-il pas mieux attendre que nous ayons reçu une réponse à chacune des autres demandes de renseignements présentées?

Le PRÉSIDENT: Je crois que le Comité est d'avis de considérer ces réponses en fonction des diverses rubriques du bilan, mais si, une fois l'étude du bilan terminée, nous constatons que quelque poste ou quelque point nous a échappé, il sera certainement permis, monsieur Fulton, de poser des questions.

Il est maintenant 6 heures et je crois qu'il ressort assez bien des observations présentées que la plupart des membres aimerait siéger ce soir. Mais comme la minorité estime qu'il serait injuste de les y obliger, je propose aux membres de ne pas siéger ce soir, mais de se borner durant la séance de demain et les séances futures à poser des questions au sujet de tel ou tel article qui se trouvera être à l'étude. Nous devrions fournir à chacun des membres l'occasion de liquider ses premières questions, sans être interrompu. Je crois que cette méthode nous ferait gagner beaucoup de temps.

Le Comité s'ajourne au lendemain 20 mars, à 11 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

1950

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 3

SÉANCE DU MERCREDI 29 MARS 1950

TÉMOINS:

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

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 29 mars 1950.

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 effective de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Adamson, Bourget, Carter, Cavers, Chevrier, Cleaver, Follwell, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot et Thomas.

Aussi présents: M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président du National-Canadien et de son conseil d'administration; MM. S. F. Dingle, vice-président et T. H. Cooper, vice-président et contrôleur du réseau et M. J. C. Lessard, sous-ministre des Transports.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1949.

L'interrogation de MM. Gordon, Dingle et Cooper se poursuit.

Le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada est adopté.

A 1 heure, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures.

Présents: MM. Adamson, Bourget, Carter, Cavers, Chevrier, Cleaver, Follwell, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot et Thomas.

M. Cooper dépose une déclaration relative à la nature et au but du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, publiée comme Appendice "A" aux témoignages de ce jour.

Le Comité passe ensuite à l'étude du budget des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1950.

MM. Gordon, Dingle et Cooper sont de nouveau interrogés.

Le budget des chemins de fer Nationaux du Canada est adopté.

A 6 heures du soir, le Comité s'ajourne au jeudi 30 mars, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
29 mars 1950.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est maintenant onze heures et nous formons quorum. Je crois qu'il est d'usage d'appeler successivement chaque titre du rapport financier. Par conséquent, si vous voulez bien passer à la page 20 du rapport, nous en aborderons le premier, celui de l'actif et du passif.

(*Voir le tableau, page suivante*)

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1949, ENSEMBLE DU RÉSEAU

ACTIF

PLACEMENTS:			
Immobilisations en voie et matériel	$2,118,250,616 54		
Améliorations aux propriétés louées	2,522,805 19		
Propriétés diverses	65,360,316 14		
		$2,186,133,737 87	
Fonds de capital et autres fonds de réserve:			
Valeurs du réseau au pair	$ 866,500 00		
Autres actifs au prix de revient	4,020,002 00		
		4,886,502 00	
Fonds pour entretien ultérieur		9,000,000 00	
Placements dans les filiales		63,478,623 15	
Autres placements:			
Valeurs du réseau au pair	$ 80,000 00		
Autres actifs au prix de revient	829,247 53		
		909,247 53	
			$2,264,408,110 55
DISPONIBILITÉS:			
Encaisse		$ 20,126,213 87	
Placements temporaires de fonds liquides		6,238,905 13	
Dépôts spéciaux		9,678,474 08	
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs		17,296,655 43	
Divers comptes à recevoir		12,288,618 54	
Solde dû par l'État au compte Déficit		8,043,026 76	
Matériaux et approvisionnements		61,126,536 28	
Intérêts et dividendes à recevoir		144,004 77	
Comptes à recevoir		3,950,939 03	
Divers		116,180 60	
			139,009,554 49

PASSIF

ACTIONS:			
Actions de filiales entre les mains du public			$ 4,560,290 00
DETTE À LONG TERME:			
Dette consolidée non échue:			
Entre les mains du public		$ 612,380,194 23	
A titre de placement dans des fonds spéciaux		12,485,725 45	
			624,865,919 68
PRÊTS DE L'ÉTAT			743,661,161 77
EXIGIBILITÉS:			
Reliquats à payer, trafic et service des wagons—crédit		$ 9,797,700 77	
Comptes apurés et salaires à payer		22,430,284 95	
Divers comptes à payer		6,182,844 39	
Intérêts à payer à l'État		20,938,744 49	
Arriérés d'intérêts		4,570,152 14	
Intérêts courus et non échus		5,461,480 75	
Comptes à payer		7,401,453 03	
Impôts courus		5,109,070 08	
Divers		6,728,515 57	
			88,620,210 17
COMPTES CRÉDITEURS:			
Réserve pour la pension contractuelle		$ 50,514,000 00	
Autres		5,786,035 88	
			56,300,035 88
RÉSERVES ET COMPTES D'ORDRE:			
Réserve pour assurances		$ 12,296,327 00	
Réserve pour dépréciation—lignes au Canada—matériel seulement		126,931,715 41	
Réserve pour dépréciation—lignes aux É.-U.—voie et matériel		25,967,313 92	
Amortissement de projets de défense		3,183,007 34	
Réserve pour entretien ultérieur		9,000,000 00	
Autres réserves		800,268 05	
Autres comptes d'ordre		7,448,620 78	
			185,627,252 50

COMPTES DÉBITEURS:			
Avances au fonds de roulement		$ 457,372 06	
Fonds d'assurances:			
Valeurs du réseau au pair	$ 5,465,225 45		
Autres actifs au prix de revient	6,831,101 55		
		12,296,327 00	
Fonds de la pension contractuelle:			
Valeurs du réseau au pair	$ 6,074,000 00		
Autres actifs au prix de revient	44,440,000 00		
		50,514,000 00	
Autres comptes débiteurs		2,519,592 26	
			65,787,291 32
COMPTES D'ORDRE:			
Comptes payés d'avance		$ 1,061,759 35	
Escompte sur la dette consolidée		4,045,362 91	
Divers		3,771,507 20	
			8,878,629 46
			$2,478,083,585 82

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

PART DE PROPRIÉTAIRE—État (voir note)			
Représenté par:—			
1,000,000	d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company	$ 18,000,000 00	
5,000,000	d'actions sans valeur nominale du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada	378,518,135 02	
	Immobilisations de l'État pour chemins de fer du gouvernement	377,930,580 80	
			774,448,715 82
PASSIFS ÉVENTUELS:			
Importants passifs éventuels figurant à l'annexe.			
			$2,478,083,585 82

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. H. COOPER,
Vice-président et 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 1949. Nous avons accepté les immobilisations en propriétés immobilières et matériel telles qu'elles ont été apportées dans les comptes du réseau National, au 1er janvier 1923, des livres des différentes compagnies et des chemins de fer de l'État.

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

Sous réserve de ce qui précède, nous certifions qu'à notre avis le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation du réseau au 31 décembre 1949, et que l'état des revenus relatif audit bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1949 est dressé correctement.

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

Le 10 mars 1950.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

Avez-vous des questions à poser quant à l'actif et au passif?

M. FULTON: Où se trouve le chiffre concernant les valeurs pétrolières? Les a-t-on conservées cette année? Vous nous avez dit qu'on ne les avait pas gardées dans les passé. En faites-vous mention dans le bilan de cette année?

M. GORDON: Il n'y a rien pour 1949.

M. FULTON: Avez-vous l'intention d'inclure cet article dans de futurs bilans?

M. COOPER: Il figurera dans le compte des revenus. Voyez-vous, en vertu de l'arrangement, nous toucherons certains versements qui paraîtront dans notre déclaration des revenus plutôt que dans notre bilan.

M. FULTON: Auriez-vous l'obligeance de nous donner une idée générale de l'accroissement des diverses propriétés? Je vois que le chiffre a monté cette année par rapport à celui de l'an dernier, si j'en juge par un aperçu rapide des affaires de l'année précédente. L'article se lit: "Diverses propriétés"; il paraît être majoré de 2 millions de dollars par année. Quel genre de propriétés cela représente-t-il?

M. COOPER: Cet article, monsieur Fulton, comprend nos placements dans des propriétés qui n'ont rien à voir avec le transport. Les principaux articles de ce titre du bilan sont les frais relatifs à l'édifice de l'Aviation internationale à Montréal, lesquels, en décembre 1949, s'élevaient à $3,977,000; il faut inclure également le placement de $11,666,000 à l'égard de l'hôtel Vancouver, le placement dans les hôtels du National-Canadien, soit $27,438,000, dans les sociétés filiales, $14,670,000 dans les élévateurs et entrepôts à grain, $3,945,000. Ce sont là les principaux articles. L'augmentation survenue au cours de l'année est due en grande partie à la construction de l'édifice de l'Aviation internationale à Montréal.

M. FULTON: Merci.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur l'actif et le passif?

M. FULTON: Monsieur le président, on donne pour l'actif une somme approchant 2 milliards et demi. Je demanderais à Monsieur Gordon de me dire si la dette portant intérêt est très élevée au chiffre de 1·3 milliard, soit à peu près la moitié de l'actif global, si on la compare à celle d'autres sociétés, disons d'autres compagnies normales.

M. GORDON: Monsieur Cooper sera plus en mesure que moi de répondre.

M. COOPER: Vous placez-vous au point de vue pourcentage par rapport au capital global, monsieur Fulton?

M. FULTON: Oui.

M. COOPER: Au terme de 1948, le pourcentage du capital global représenté par la dette consolidée était pour nous de 63·3 et, pour nos lignes des États-Unis, de 55·3. J'ai les chiffres comparatifs pour 1945, y compris ceux de Pacifique-Canadien: National-Canadien, 61·8; Pacifique-Canadien, 45·2; chemins de fer américains, collectivement, 55·3.

M. FULTON: La proportion était de 61·8 pour la National-Canadien en 1945?

M. COOPER: Précisément.

M. FULTON: Le chiffre applicable à nos chemins de fer américains vous paraît-il assez normal?

M. COOPER: Le groupe des chemins de fer américains auquel s'applique ce chiffre est assez représentatif; c'est pourquoi cette proportion donne une idée assez juste de la situation générale aux États-Unis.

M. FULTON: Dans le cas de votre société, la proportion, de 1945 à 1948, s'est élevée d'environ 5 p. 100, puisqu'elle est, selon vous, à 63·3, et le chiffre correspondant pour les chemins de fer américains est resté à 55·3 en 1948?

M. COOPER: C'est bien cela.

M. FULTON: De sorte que votre pourcentage est de 8 p. 100 plus élevé que le leur?

M. COOPER: Oui.

M. FULTON: Cette constatation en soi ne suffit-elle pas à fausser complètement le tableau quant à l'effet produit sur les recettes des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. COOPER: Nous sommes d'avis, monsieur, que la seule base de comparaison soit celle du montant des frais généraux et de la puissance productive de la société. C'est-à-dire que nous exprimerions nos frais généraux en pourcentage de nos recettes brutes, et nous établierions nos comparaisons sur cette base. Je vais maintenant vous donner la proportion moyenne pour la période s'étendant de 1923 à 1947: pour les chemins de fer Nationaux, le rapport entre les frais généraux et le revenu brut d'exploitation s'est établi à 18·46 p. 100; pour le Pacifique-Canadien, à 9·87 p. 100, et pour les chemins de fer Classe I des États-Unis, à 10·98 p. 100. Vous remarquerez donc que la proportion pour les chemins de fer Nationaux est à peu près le double de celle du Pacifique-Canadien ou des chemins de fer américains.

M. FULTON: Oui, je vous remercie. Pourriez-vous nous dire de combien le chiffre des placements en propriétés—c'est le premier article général du bilan sous l'actif—s'est accru durant la dernière période décennale, et depuis 1923, année de la consolidation du réseau, si je ne me trompe? En d'autres termes, de combien votre actif matériel s'est-il accru durant ces deux périodes?

M. COOPER: Nos placements au cours de la période 1923-1947 se sont élevés à $707,556,744. Ce chiffre comprend les dépenses de routes, de matériel et autres, de même que les placements dans les filiales.

M. FULTON: Ainsi, de 1923 jusqu'à date, vos placements se sont chiffrés à quelque 700 millions de dollars. Votre bilan contient-il ces frais ou vos chiffres du compte des capitaux sont-ils conformes à l'augmentation de valeur?

M. COOPER: Ils représentent le coût. Nous n'y apportons pas de changements par suite de la variation du niveau des prix. Le bilan donne le capital supplémentaire de placement.

Le PRÉSIDENT: Je me demande, monsieur Fulton, si la réponse que vous cherchez ne répond pas plutôt à la question que voici: Monsieur Cooper, veuillez-donc nous donner le chiffre qui correspond dans votre rapport financier de 1923 au chiffre figurant actuellement sous l'actif, au titre des placements, soit $2,186,133,737?

M. FULTON: Il faut plutôt prendre le chiffre de 2,264 millions de dollars, qui comprend certains placements dans d'autres compagnies.

M. COOPER: J'ai ici un bilan qui indique ce qu'était ce chiffre à la fin de 1922: $1,502,552,672, et, à la fin de 1947, $2,009,365,828. C'est le premier chiffre placé du côté de l'actif sur le bilan, c'est-à-dire les placements en voies et matériel.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton vous a demandé le montant correspondant au montant actuel de 2,264 millions de dollars.

M. COOPER: Je le regrette, mais je n'ai pas le bilan de 1923 ici.

M. FULTON: Vous continuez de reporter votre capital d'immobilisations, qui se traduit en propriétés de voies et de matériel et en d'autres placements semblables que vous aviez généralement en 1923, aux mêmes chiffres que ceux publiés en 1923? Vous n'avez pas tenu compte de l'augmentation de la valeur réelle de ces biens?

M. COOPER: Il n'y a pas eu d'augmentation due au changement du niveau des prix. A l'occasion de la Loi sur la revision du capital, en 1937, passablement d'encre a coulé. Me permettez-vous de verser une courte déclaration au compte rendu?

M. GORDON: Je vais vous lire la déclaration qui s'y rapporte:

> Les placements en routes et matériel, tels qu'ils apparaissent dans le bilan, sont censés représenter le coût original. Néanmoins, si nous acceptons ces chiffres à leur valeur nominale, nous devrons en prendre beaucoup pour acquis. Notre société date du début des chemins de fer au Canada, il y a plus de cent ans. Des centaines de compagnies indépendantes se sont formées, ont construit leurs lignes, les ont exploitées pendant un certain temps, puis ont cessé d'exister, leurs biens passant en d'autres mains par la vente, la fusion ou autrement. Leur comptabilité n'était pas réglementée par les autorités. Elle se faisait selon le bon jugement des comptables ou suivant la méthode imposée par les propriétaires. Lors du transfert, le compte du capital d'immobilisations s'établissait souvent à la valeur au pair des valeurs émises en échange. Tout ce que l'on peut dire des chiffres actuels consignés dans les livres, c'est qu'ils représentent des dépenses très anciennes, consignées par diverses personnes suivant différentes conceptions de la comptabilité, dans des livres différents et réparties sur une longue période de temps.

Le PRÉSIDENT: Que dites-vous de la dépréciation, monsieur Gordon, durant cette période? Conservez-vous ces chiffres aux montants primitifs sans égard à la dépréciation?

M. COOPER: Nous avons la réserve pour dépréciation inscrite au passif.

Le PRÉSIDENT: Où est-ce?

M. GORDON: Sous "Réserves et comptes d'ordre".

M. FULTON: Voilà où je veux en venir, à moins que la chose n'ait été modifiée par la déclaration que vous venez de faire: il n'y a pas eu d'augmentation de la valeur de votre mise de fonds dans les propriétés, depuis l'époque où elles ont été acquises et où vous en avez déterminé la valeur, sauf en ce qui regarde les frais d'immobilisations que vous avez fait par la suite.

M. GORDON: Je vois où vous voulez en venir, monsieur Fulton. Les montants indiqués dans le bilan n'ont qu'une valeur historique. Ce serait une tâche surhumaine que d'établir une estimation des biens à leur valeur actuelle.

M. FULTON: Ce n'est pas mon intention d'enfreindre le Règlement et je ne crois pas que ma question constitue une telle infraction, mais sera-t-il nécessaire, ou avez-vous l'intention dans votre exposé devant la Commission royale, de faire un relevé de la valeur actuelle de vos valeurs de fonds?

M. GORDON: Non pas dans l'exposé proprement dit. Cela dépendra en temps et lieu de l'orientation que prendra le débat et si l'on vient à la conclusion que le National-Canadien doit servir de base à l'établissement de tarifs dans le pays.

M. FULTON: Mais pas autrement?

M. GORDON: Je ne vois pas pourquoi il en serait autrement.

M. FULTON: Pourriez-vous me dire ce qui se pratique,—et je veux sincèrement être renseigné sur le sujet,—chez les autres compagnies ferroviaires du même genre?

M. GORDON: Avant de répondre à votre question, j'aimerais ajouter quelque chose que vient de me rappeler M. Cooper. Il y aurait un autre motif, dans le cas où une décision serait prise concernant la comptabilité de la dépréciation dans le sens qu'envisage actuellement la Commission.

M. FULTON: Veuillez nous dire ce que font les autres compagnies ferroviaires du même genre en pareil cas. Font-elles des ajustements périodiques du chiffre de l'actif reporté.

M. COOPER: L'actif est inscrit en partant des frais d'autrefois.

M. GORDON: Des revisions assez étendues ont été faites pour des raisons de faillites et autres. Je parle en ce moment de compagnies américaines et cela s'est pratiqué surtout durant les années trente.

M. COOPER: Et aussi dans les années quarante.

M. FULTON: Passant aux chiffres du côté passif, vous mentionnez les passifs éventuels, mais vous ne donnez pas de chiffres. Je vous demande aussi sérieusement que tantôt de me renseigner à ce sujet; ne serait-il pas plus pratique de donner un chiffre pour les passifs éventuels pour les besoins du bilan?

M. GORDON: Si vous passez à la page 23, vous verrez que nous y avons mis un état de compte des passifs éventuels.

M. FULTON: Je le vois, mais je constate que dans la plupart des cas, ou du moins dans un cas en particulier, le passif est détaillé et non global, et il est possible d'en faire le calcul avec exactitude, mais vous ne donnez aucun chiffre en regard de cet item dans le bilan proprement dit. Je me demande s'il ne serait pas plus pratique de l'y inscrire.

M. COOPER: Non, monsieur. Nous n'en voyons pas la possibilité. Il n'est pas possible de calculer les passifs éventuels et de les exprimer en un seul nombre. Les dépenses éventuelles sont tellement indéterminées qu'à mon sens elles ne peuvent pas être inscrites dans le bilan.

M. FULTON: Voyez, sous *Toledo Terminal Railroad Company*, page 22, vous avez un passif approximatif de $5,800,000 en obligations de première hypothèque. Cela ne va-t-il pas sous le titre de dette consolidée? De plus, bien que cette obligation soit éventuelle, ne pourriez-vous pas y mettre un chiffre estimatif et l'inscrire dans le bilan?

M. COOPER: Si j'avais à évaluer les dépenses que nous pourrions avoir à consentir en vertu de cette obligation en particulier, je dirais qu'il n'y en a pas. La chose est si incertaine que le National-Canadien ne sera jamais appelé à fournir cette garantie.

M. FULTON: En est-il ainsi de tous les passifs éventuels?

M. COOPER: Non, pas tous. Prenez celui du bas, le fonds de pension du National-Canadien. Nous disons à ce propos que nous ne constituons pas de réserve pour les pensions des gens actuellement dans le service. Cela s'élèverait à un chiffre considérable, mais il n'est pas de ceux qu'on peut calculer avec précision ou qui aurait une valeur spéciale de renseignement s'il pouvait être calculé.

M. POULIOT: A vous entendre converser, on se croirait au coin du feu.

M. COOPER: Feu sans chaleur.

M. FRASER: Âtre sans feu.

M. FULTON: Pouvez-vous nous dire combien coûte l'entretien des navires du National-Canadien sur le littoral de la Colombie-Britannique?

M. COOPER: Vous voulez connaître le montant du placement nécessaire à leur exploitation?

L'hon. M. CHEVRIER: Ce chiffre ne figure-t-il pas dans les comptes du réseau?

M. COOPER: A la fin de 1949, le chiffre était de $4,279,673.60.

M. FULTON: Je ne protesterai si le président me dit que ma prochaine question doit être posée sour le titre des dépenses ou sous celui du budget, mais je vais énoncer ma question dès à présent. Si je comprends bien, de nouveaux règlements sont envisagés ou sont en voie de préparation à la suite de l'incendie du *Noronic*. Je crois comprendre qu'ils entraîneront de fortes dépenses s'il sont appliqués à tous les navires à vapeur. Avez-vous quelque chiffre sur la dépense qu'entraînera l'application de ces règlements ou avez-vous été en mesure d'établir un chiffre estimatif?

L'hon. M. CHEVRIER: Je suis peut-être en mesure de vous répondre. Après le désastre du *Noronic*, j'ai déclaré à la Chambre que nous appliquerions les recommandations de la Commission Kellock, et aussitôt des règlements furent établis par le Bureau d'inspection des navires à vapeur donnant suite aux recommandations. Les règlements projetés furent transmis à tous les intéressés des littoraux est et ouest de même que de la région des Grands lacs. Les exploitants furent avisés du fait que ces règlements tiendraient compte des recommandations de la Commission Kellock, et ils furent invités à faire parvenir leurs commentaires. Les trois groupes vinrent à Ottawa et affirmèrent que la mise en application de tous ces règlements serait une entreprise fort dispendieuse. Elle conduirait sûrement à la faillite un certain nombre de compagnies de navigation. Nous n'avons pas encore pris de décision, mais je puis dire que les contrepropositions présentées par les exploitants nous ont favorablement impressionnés, en tout cas elles m'ont impressionné personnellement. De tout cela, voici ce qu'il résultera: Lorsque nous modifierons la Loi de la marine marchande du Canada au cours de la présente session, nous mettrons en vigueur les dispositions de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Si nous parvenons à faire respecter cette convention par les exploitants des deux côtes et des Grands lacs, je crois que nous nous serons rendus, en grande partie sinon totalement, aux vœux formulés par la Commission Kellock. Si nous parvenons à cette fin, nous aurons contribué grandement à une application plus sévère des règlements sur tous nos navires, afin de prévenir toute catastrophe semblable à celle qui est survenue sur le *Noronic* à Toronto.

M. FULTON: Si j'ai bien compris votre réponse, les frais qu'entraînera l'application des nouveaux règlements ne seront pas aussi onéreux qu'ils le seraient si les premières suggestions ou recommandations étaient mises en pratique?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, mais ils représentent un montant assez considérable et les propositions ont soulevé des protestations de la part des exploitants. Néanmoins, je suis d'avis que nous obtiendrons l'accord général sur les propositions que nous formulerons lors de la modification de la Loi de la marine marchande.

M. FULTON: Les négociations ont-elle avancé au point qu'une société telle que le National-Canadien puisse faire une estimation de ce qu'il lui en coûtera pour ses navires?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, je ne le crois pas.

M. FRASER: Leur objection est basée sur le fait que la plupart des navires sont désuets?

L'hon. M. CHEVRIER: La difficulté est que par le passé, dans tous les pays, les nouveaux règlements se s'appliquaient qu'aux nouveaux navires et n'avaient aucun effet rétroactif. La Commission Kellock recommande la rétroactivité en matière de règlements.

M. FRASER: Tous les navires seraient visés.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, ainsi, dans le cas des navires que la *C.S.L.* emploie actuellement sur le Saguenay en été, et il en serait de même pour quelques navires du littoral ouest, l'installation de cloisons en acier, entre autres aménagements, serait extrêmement coûteuse. Il va sans dire que certains navires seraient mis définitivement hors d'usage. Je crois qu'il faudra mettre de l'eau dans son vin et arriver à une décision qui tiendra compte le plus possible des recommandations de la Commission tout en permettant aux navires de continuer à fonctionner. Si nous obtenons que les exploitants respectent la Convention internationale pour le sauvegarde des vies humaines en mer, nous aurons atteint le juste milieu.

M. FRASER: Si un autre désastre se produit, il vous faudra de nouveaux règlements.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous espérons qu'il n'y en aura pas. La question est que nous aurons à décider entre l'adoption des règlements que j'ai mentionnés et des règlements plus sévères qui mettraient certaines gens en faillite.

M. FULTON: Et priveraient d'autres gens du service.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, Je connais, par exemple le cas d'un navire dont le service côtier, s'il était interrompu, privérait des milliers de gens de tout service. Je crains que nous ne soyons dans l'obligation de suspendre l'application des recommandations de la Commission Kellock en ce qui a trait à ce parcours en particulier. De toute façon, j'estime que lorsque la Loi de la marine marchande du Canada sera soumise à l'étude de la Chambre, elle sera rédigée dans une forme acceptable à la plupart des députés. Nous en avons fait une étude fort attentive.

M. ADAMSON: Les navires de la *C.S.L.* ont-ils interrompu leur service sur les Grands lacs?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois qu'elle n'a plus qu'un ou deux navires en service . . . Pardon, on m'informe qu'elle n'en a plus un seul sur les Grands lacs.

M. ADAMSON: Son service se borne à présent uniquement au bas Saint-Laurent?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. MCLURE: Si les règlements étaient mis en vigueur dans notre province, nous serions entièrement isolés du continent.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous feriez peut-être bien de convaincre votre ami de Peterborough.

M. FRASER: Je songe à la sécurité des gens.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce facteur nous préoccupe beaucoup nous-mêmes.

M. HATFIELD: Qu'entendez-vous par les placements temporaires de fonds liquides?

M. GORDON: Je n'ai pas saisi la question.

Le PRÉSIDENT: En quoi consistent les placements temporaires de fonds liquides?

M. COOPER: Deux articles figurent dans le bilan. Au passif, sous "Réserves, et comptes d'ordre", il y a une réserve dite "Amortissement de projets de défense", $3,183,007.34. Les fonds applicables à cette réserve sont reportés à ce compte en particulier. L'autre article est un montant de $2,730,000, qui représente des obligations portées au Fonds pour entretien ultérieur au cours de l'année. Lorsqu'une partie du fonds fut transférée aux frais d'exploitation, les obligations furent retirées du Fonds pour entretien ultérieur (qui est remis dans le groupe des placements) et renvoyées à Placements temporaires de fonds liquides.

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

M. FULTON: Je n'ai qu'une autre question au sujet des vapeurs du littoral ouest. Pouvez-vous nous en donner le bilan détaillé? Vous n'avez là que le revenu total, mais pouvez-vous nous dire si le service a accusé un gain ou une perte, et à quel montant?

M. GORDON: Dans l'ensemble l'exploitation des navires du National-Canadien accuse un déficit de $232,011.52.

M. FULTON: J'allais demander quelles étaient les prévisions pour cette année, mais je réserve ma question pour le débat sur le budget.

M. FRASER: Qu'entendez-vous par projets de défense?

M. COOPER: Durant la guerre, un certain nombre d'installations furent construites à différents endroits: des voies furent installées jusque dans les usines de guerre et d'autres travaux connexes furent effectués; nous avions prévu qu'à la fin des hostilités ces ouvrages ne seraient plus d'aucune utilité et qu'il faudrait en défalquer le coût. La réserve en question servait à cette fin. Nous avons constaté, une fois la guerre terminée, que ces installations étaient encore utiles et elles ont continué à nous servir.

M. FRASER: On s'en sert actuellement?

M. COOPER: Oui. La baisse prévue des affaires après la guerre ne s'est pas concrétisée.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pouliot, veuillez donc élever la voix un peu; on ne vous entend pas d'ici.

M. POULIOT: Vous êtes bien aimable de m'en prévenir et je vais parler plus haut. Je demandais à M. Cooper des renseignements sur l'intérêt et les comptes bancaires; je voulais savoir si ces fonds étaient maintenus dans les comptes courants ou dans les comptes d'épargne?

M. COOPER: Non pas dans les comptes d'épargne. On les maintient dans les comptes courants. Prenez le premier article "Disponibilités"; Encaisse, $20,126,213.87. Y êtes-vous?

M. POULIOT: Oui, quelle est la différence entre l'encaisse et les placements temporaires de fonds liquides?

M. COOPER: Ces derniers représentent des valeurs négociables.

M. FRASER: De quoi sont-ils composés?

M. COOPER: Ce sont des dépôts ou fonds qui ont été marqués pour versement d'intérêts sur les obligations, ou pour l'achat de matériel, des choses de ce genre.

M. POULIOT: Combien de comptes bancaires avez-vous pour tout le réseau?

M. COOPER: Je dirais que nous avons en tout quelques centaines de comptes différents au Canada, aux États-Unis, en Grande-Bretagne et ailleurs.

M. POULIOT: De toute façon, vous avez plusieurs comptes?

M. COOPER: Oui.

M. FRASER: Au sujet des placements temporaires de fonds liquides, s'agit-il réellement d'argent liquide ou d'obligations pour ce montant? Si vous indiquez cela de cette façon dans votre compte, vous pouvez prêter à confusion.

M. ADAMSON: J'aimerais demander à M. Cooper . . .

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez donner à M. Cooper le temps de répondre à la question.

M. ADAMSON: C'est pourtant vrai, je m'excuse.

M. FRASER: Ce n'est pas exact de présenter cela comme de l'encaisse.

M. COOPER: Vous voulez dire que cela indiquerait . . .

M. FRASER: Des placements temporaires de fonds liquides. Je crois que le mot "encaisse" dans un bilan de ce genre est erroné et prête à confusion.

M. COOPER: Je ne suis pas prêt à admettre que la chose prêterait à confusion Tout cet argent est placé dans des obligations du gouvernement canadien à intérêt de 3 p. 100.

M. FRASER: Mais il s'agit d'un placement temporaire qui peut constituer un crédit pour l'achat de matériel et d'autres frais semblables.

M. GORDON: Pas du tout; cette somme est toute constituée par des obligations.

M. FRASER: Il n'y a là que des obligations?

M. GORDON: Oui.

M. COOPER: Le titre est conforme à la terminologie en usage chez les sociétés ferroviaires.

M. GORDON: Autrement dit, il serait très facile de disposer des obligations et de les convertir en espèces liquides. Voyez-vous, lorsque nous réservons un certain montant du revenu d'exploitation à cette fin, nous le plaçons dans des obligations du Canada afin de retirer l'intêrêt de cet argent qui, autrement, ne serait pas productif.

M. POULIOT: Et vous en obtenez davantage de cette manière que si vous conserviez le montant en espèces liquides?

M. GORDON: Parfaitement.

M. HATFIELD: Comment cela s'est-il passé? Comment avez-vous obtenu des obligations pour ce montant?

M. COOPER: En ce qui a trait aux usines de guerre, nous prévoyions une perte à la fin de la guerre s'il fallait en annuler la dépense comme perte, et c'est pourquoi nous avons constitué une réserve pouvant absorber cette perte. Nous avons placé cet argent de la réserve en valeur obligataires canadiennes 3 p. 100 et c'est ce que vous voyez en ce moment. Cela n'a rien à voir avec les placements en biens tangibles. Les placements en propriétés figurent au titre d'immobilisations en voie et matériel, soit le premier article de ce tableau.

M. GORDON: Je crois comprendre ce que vous voulez dire, monsieur Hatfield C'est très simple. Le fond de la question, c'est qu'au cours de la guerre nous avons distrait un montant donné de millions de dollars de notre revenu et nous avons placé ce montant dans une réserve d'encaisse pour parer aux besoins futurs, et cette encaisse de réserve à son tour fut convertie en obligations du Canada et elle est à notre disposition en cas de besoin.

M. ADAMSON: Je demanderais à monsieur Cooper de revenir à la question de l'échéance des actions indiquées ici au passif; l'article comporte quelque $5,000,000. J'attire particulièrement son attention sur les 5 millions d'actions sans valeur nominale du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, pour le montant de $378,000,000.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous nous occuperons de cela lorsque nous arriverons à la question du trust des titres.

M. ADAMSON: Je désirerais quelques éclaircissements à ce sujet. Je voudrais savoir comment se finance le trust des titres. Comment se fait-il que cet article figure au passif du trust des titres? Hier, il me semble que vous avez dit que le trust des titres constituait un compte distinct.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Adamson, je me demande si vous ne pourriez pas attendre. Nous devrons étudier séparément le rapport sur le trust des titres et je crois que nous procéderions beaucoup plus méthodiquement si nous réservions les questions à ce sujet jusqu'à la discussion de ce rapport.

M. ADAMSON: Oui, je suis d'accord avec vous, monsieur le président, mais je croyais que le contrôleur aurait pu donner une réponse générale à ma question.

M. COOPER: Je me demande s'il ne me suffirait pas de produire un relevé financier, monsieur Adamson, ainsi, ce relevé pourrait être inclus dans le compte rendu de la séance.

M. ADAMSON: Oui.

M. COOPER: D'autre part, si vous désirez . . .

Le PRÉSIDENT: Non, il a dit oui. Cela figurera au compte rendu de la séance d'aujourd'hui.

(*Voir appendice "A"*)

L'hon. M. CHEVRIER: Entre-temps, je ferai imprimer des copies qui seront distribuées aux membres du Comité pour leur usage immédiat.

M. FULTON: Cela sera très utile. J'ai deux autres questions, monsieur le président. Voici la première: y-a-t-il aux crédits un article sur le fonds de pension et autres qusetions du genre? Si oui, je réserverai ma question jusqu'à ce moment.

M. COOPER: Il y aura un article relatif au fonds de pension au budget de 1950.

M. FULTON: Voici maintenant non autre question. Au bilan de l'an dernier, l'article "autres actifs au prix de revient" était de $17,856,000 en chiffres ronds. Cette année, le même article est de $4,010,000; pouvez-vous me dire ce qui est advenu des articles formant la différence entre les chiffres de l'an dernier et ceux de cette année.

M. COOPER: De quels articles parlez-vous?

M. FULTON: Du bilan de l'an dernier, le bilan de l'an dernier comporte un montant de $17,856,704.32 aux "autres actifs au prix de revient" et le même article cette année se chiffre à $4,010,002. Je me demande si vous pouvez nous dire ce qui est advenu de ces autres actifs pour réduire les chiffres au montant indiqué dans le bilan de 1949.

M. COOPER: Voici, monsieur Fulton, il y a là une diminution de $13,811,702. Nous avons lancé trois émissions de titres. Le produit de la vente de ces titres fut déposé, puis retiré sous forme de factures authentiquées pour le matériel reçu. En 1949,nous avons racheté des titres de la série "R" au montant de $423,800; $2,805,380, de la série "S" et $10,670,741, de la série "T".

M. FULTON: Je comprends. Cela signifie que les "autres actifs au prix de revient" qui y étaient inscrits alors ont été réduits au montant que nous voyons ici et transférés à . . .

M. COOPER: Ils furent affectés à l'achat de nouveau matériel.

M. POULIOT: Ne vous ai-je pas entendu dire que le National-Canadien a plus de 200 comptes ouverts dans diverses banques situées dans différentes parties du pays?

M. COOPER: Si; nous en avons même plus que cela.

Le PRÉSIDENT: Nous étudierons maintenant la capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada.

CAPITALISATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	Année 1949	Solde au 31 déc. 1949	P. 100 du Total
PART D'INTÉRÊT.*			
Part de Propriétaire—État:—			
Capital-actions, Canadian National Railway Company	Aucun changement	$ 18,000,000.00	
Capital-actions, Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada	Aucun changement	378,518,135.02	
Immobilisations de l'État pour Chemins de fer du gouvernement canadien	$ 206,067.02	377,930,580.80	
		$ 774,448,715.82	36·1%
CAPITAL EMPRUNTÉ			
Dette consolidée détenue par le public	$40,633,261.66	$ 624,865,919.68	
Prêts de l'État	*16,833,663.34*	743,661,161.77	
		$1,368,527,081.45	63·9%
		$2,142,975,797.27	100·0%

*Sauf actions de filiales détenues par le public—$4,560,290.

IMPORTANTS PASSIFS ÉVENTUELS

THE DETROIT & 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 & WESTERN INDIANA RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er 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 1949 s'élevait à:—

Émission pour propriété "en commun"	$39,973,019·39
Émission pour propriété "exclusive"	252,535·36

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er 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 autres co-locataires tient ses engagements. Les obligations consistent en First and Refunding Mortgage 4½% Séries "D" Sinking Fund Bonds, échéance 1962, et le montant en cours au 31 décembre 1949 est de $14,662,000.

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.

M. ADAMSON: Au taux de la capitalisation actuelle, cette somme constitue-t-elle la somme des créances versées aux propriétaires?

M. COOPER: Aux propriétaires?

M. ADAMSON: Oui.

M. COOPER: C'est la situation actuelle.

M. ADAMSON: Oui, c'est la situation actuelle et je crois que la méthode de financement est en prévision du déficit que solde ou que doit solder chaque année le gouvernement canadien.

M. COOPER: La seule défalcation s'est faite en vertu de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. A cette époque, le capital-actions du *Grand Trunk* et du *Canadian Northern*, s'élevant à $262,770,000 fut amorti.

Ces actions furent jugées sans valeur à la suite d'arbitrages et l'on nous a autorisés à les rayer de notre capitalisation, en vertu de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. A part cela, il n'y a pas eu de réduction de notre capital.

Certaines gens disent qu'en appliquant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, nous avons rayé de nos livres des sommes très importantes de capital. Mais à cette affirmation nous répondrons que seules les sommes dues au gouvernement ou compte d'intérêts ou d'avances sur les déficits furent annulées et que le seul vrai capital qu'on a rayé fut le fameux capital du *Grand Trunk* et du *Canadian Northern Railway*.

M. ADAMSON: Avez-vous complètement amorti le capital jusqu'à concurrence de 260 millions de dollars?

M. COOPER: Oui.

M. ADAMSON: Comment indique-t-on les déficits annuels que le gouvernement solde?

M. COOPER: Dans notre comptabilité?

M. ADAMSON: Oui.

M. COOPER: Les résultats de l'exploitation pour l'année accusent une perte de 42 millions de dollars et nous recevons du gouvernement une somme équivalente; ainsi, le compte des recettes se trouve en équilibre après que la contribution du gouvernement a été reçue et employée à solder le déficit.

M. ADAMSON: Portée à votre compte courant d'exploitation?

M. COOPER: Oui.

M. ADAMSON: Et alors qu'advient-il des 42 millions, sont-ils inscrits au compte du capital?

M. COOPER: Non.

M. ADAMSON: C'est le montant au sujet duquel je désire des précisions.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire que vous désirez connaître la somme totale?

M. ADAMSON: Oui.

M. COOPER: Depuis quand?

M. ADAMSON: Disons depuis 1930.

M. COOPER: Je préparerai un relevé que je vous présenterai cet après-midi si cela vous satisfait.

M. ADAMSON: Oui, mais avez-vous présentement un relevé de ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Adamson, on le préparera, remettons la question à ce moment.

Maintenant, page 22.

M. FULTON: Puis-je poser une question au contrôleur? Votre capitalisation effective se chiffre à $2,142,975,797.27. Votre actif, en ne tenant compte que des

placements figurant à la page 20 se totalise par $2,264,408,110.55. Est-il exact de dire que la capitalisation de la compagnie est inférieure à la valeur réelle de votre actif?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, on nous a déjà dit deux ou trois fois que cela se rapporte à d'anciennes données.

M. FULTON: Je le demande à M. Cooper.

M. COOPER: Si je devais établir une comparaison, je fixerais la capitalisation à $2,142,975,797.27 que je comparerais à des immobilisations s'élevant à $2,186,133,733 et . . .

M. FULTON: Votre capitalisation, telle qu'elle apparaît à la page 22, comporte-t-elle des articles au chapitre du fonds de capital et d'autres fonds de réserves, fonds pour entretien ultérieur, et ainsi de suite?

M. COOPER: Je crois que l'actif qui provient de la part d'intérêt et du capital emprunté constituerait le montant de $2,186,133,737 en immobilisations et de $63,478,623, en immobilisations dans les filiales. Les autres articles ne constituent pas une somme considérable et je ne crois pas qu'ils aient été capitalisés en aucun cas. Les fonds pour l'entretien ultérieur, par exemple, ne sont simplement qu'un montant qui est compensé au fonds de réserve pour entretien ultérieur.

M. FULTON: Alors, le fait que la capitalisation véritable est moindre que celle figurant à l'actif ne revêt aucune importance particulière?

M. COOPER: Je crois que la capitalisation est quelque peu inférieure au chiffre des immobilisations et je n'y attache aucune importance.

M. GILLIS: Pour ce qui est de l'article "Prêts de l'État", quel montant d'intérêts avez-vous payé en 1949, sur cet emprunt?

M. COOPER: Si vous voulez bien vous reporter à la page 28, vous y trouverez les chiffres. Les intérêts payés furent de $21,798,283.58 au taux moyen de 2·91 p. 100.

M. GILLIS: Je veux dire sur les prêts de l'État?

M. COOPER: C'est cela.

M. GILLIS: Ces intérêts sont-ils versés au gouvernement du Canada ou aux banques?

M. COOPER: Ils sont versés au gouvernement du Canada.

M. GILLIS. Ils sont versés au gouvernement du Canada?

M. FRASER: La somme est versée au revenu du fonds consolidé.

M. COOPER: Si le déficit du réseau se chiffre à 42 millions de dollars, le gouvernement nous le solde et, à même le montant reçu, nous payons au gouvernement les intérêts que nous lui devons.

M. GILLIS: Ces emprunts sont-ils négociés par l'entremise de notre banque d'État ou par l'intermédiaire de banques à charte?

M. COOPER: Ce sont des prêts directs du Trésor aux chemins de fer Nationaux.

M. ADAMSON: Le déficit de 42 millions de dollars ne représente pas en réalité un déficit d'exploitation.

M. COOPER: Non.

M. ADAMSON: De cette somme 21 millions de dollars constituent le chiffre des intérêts payés au gouvernement au compte d'autres titres.

M. COOPER: Oui, nous remboursons au gouvernement 21 des 42 millions, à titre d'intérêts.

M. FULTON: Que se produit-il lorsque votre déficit excède vos prévisions et que vous ne pouvez payer au gouvernement les 21 millions de dollars d'intérêts; c'est-à-dire lorsque vous ne versez rien à l'État. Ce montant s'ajoute-t-il à votre dette envers le gouvernement?

M. COOPER: Non, le montant du déficit comprend toujours le montant d'intérêts dus au gouvernement; lorsque le montant du déficit est versé au chemin de fer Nationaux, nous sommes en mesure de payer à l'État les intérêts que nous lui devons.

M. FULTON: Vous voulez dire que le réseau est en mesure de lui rembourser les intérêts.

M. GILLIS: Vous empruntez 42 millions de dollars et vous en remboursez la moitié.

M. COOPER: Nous n'empruntons pas cette somme.

M. FULTON: Au chapitre des "importants passifs éventuels", au cours des dernières années, vous êtes-vous trouvés dans l'obligation d'acquitter certains de ces importants passifs éventuels?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. FULTON: Depuis combien de temps n'avez-vous pas eu à le faire.

M. COOPER: Je ne crois pas que nous ayons jamais dû faire face à ces passifs éventuels. Nous devons payer à ces compagnies certains droits pour l'usage de terminus communs à Chicago, mais ce sont les frais administratifs que nous devrions payer de toute façon. Ce n'est que dans le cas où ces compagnies ne pourraient gagner leurs intérêts ou rembourser leurs obligations à échéance que nous devrions acquitter ces passifs, ce qui ne s'est pas produit.

M. FULTON: Vous ne vous souvenez pas avoir jamais dû payer d'intérêts sur des obligations de ce genre?

M. COOPER: Non.

M. ADAMSON: Vous n'avez pas eu à payer des montants à vos filiales des États-Unis dans des proportions comparables à celles du Pacifique-Canadien par rapport au chemin de fer Chicago-Milwaukee?

M. COOPER: En 1929, nous avons fait déclarer le *Central Vermont* en faillite.

M. ADAMSON: Vous avez fait déclarer le *Central Vermont* en faillite, en 1929?

M. COOPER: Oui, cependant, toute diminution de la capitalisation du *Central Vermont* était une affaire entre les chemins de fer.

M. ADAMSON: Et le gouvernement canadien n'a pas été engagé directement en ce qui concerne le *Central Vermont.*

M. COOPER: Non, le gouvernement du Canada n'est responsable d'aucune des dettes du *Central Vermont Railway.*

M. ADAMSON: Et s'il était déclaré en faillite, qu'arriverait-il aux actionnaires, les gens qui possèdent des obligations les perdraient-ils?

M. COOPER: Le National-Canadien détenait des obligations du *Central Vermont* et nous avons dû défalquer 11 millions de dollars de nos placements.

Le PRÉTIDENT: Page 23.

RECETTES D'EXPLOITATION

	1949	1948
Marchandises	$388,730,692.57	$388,186,787.20
Réduction des taux dans les provinces Maritimes (20%)	5,693,770.43	5,357,571.80
Voyageurs	43,287,240.00	41,562,141.00
Bagages	172,490.67	159,572.60
Wagons-lits	3,701,622.63	3,161,913.80
Wagons-salons	375,759.58	300,855.99
Postes	5,085,327.61	4,761,629.31
Agence ferroviaire de messageries	320,435.56	497,817.12
Messageries	26,058,544.00	22,912,944.07
Autres trains de voyageurs	17,082.29	16,491.15
Lait	516,325.83	542,277.69
Aiguillage	4,441,650.01	4,610,766.22
Transbordements par eau	1,408,747.68	323,704.73
Wagons-restaurants et buffets	3,008,052.89	2,920,394.01
Restaurants	303,175.19	304,142.58
Privilège de gares, trains et bateaux	397,968.33	403,824.97
Consigne	79,496.85	88,340.61
Emmagasinage—Marchandises	214,701.93	210,556.78
Emmagasinage—Bagages	52,065.45	57,046.52
Magasinage	1,284,441.36	2,122,556.16
Commissions des télégraphes (É.-U.)	9,311.94	11,748.57
Télégraphes commerciaux	9,245,655.00	7,873,598.00
Élévateurs à grain	558,454.48	268,408.88
Loyers d'édifices et autres propriétés	947,628.84	889,423.43
Divers	4,094,861.06	2,986,310.49
Exploitations en commun—Crédit	846,143.64	852,159.45
Exploitations en commun—*Débit*	*128,259.82*	*113,033.13*
	$500,723,386.00	$491,269,950.00

M. POULIOT: Je trouve la matière à cette page 23 des plus intéressantes. A mon sens, elle justifie l'existence du Comité. Elle nous indique les "recettes d'exploitation" et je me crois tenu de féliciter les administrateurs du réseau du succès obtenu malgré la réduction du nombre des trains.

Je remarque que le premier article, "marchandises" comporte une augmentation en 1949 par comparaison à 1948, et je vois que la "réduction des taux dans les provinces Maritimes" a été plus forte, ce qui signifie qu'il y a eu plus d'expéditions venant de l'Est en 1949 qu'en 1948. Je vois que les voyageurs furent plus nombreux en dépit de la concurrence des autobus et que les revenus au chapitre "voyageurs" ont dépassé ceux de 1948 de plus de deux millions de dollars. Je remarque que les revenus provenant du service des "bagages" ont été plus élevés l'an dernier. Les wagons-lits, les wagons-salons ont rapporté beaucoup plus; les revenus des "postes" ont été plus élevés. Les gens ont évidemment écrit plus de lettres ou reçu plus de publications périodiques. Je vois que "l'agence ferroviaire de messageries" a rapporté moins, mais les "messageries" ont rapporté trois millions de dollars de plus en 1949 qu'en 1948.

Que signifie l'expression "autre trains de voyageurs", monsieur Gordon? C'est l'article suivant le mot "messageries".

M. COOPER: Un exemple à cet égard serait le montant des recettes que nous percevons du *Canadian Railway News* pour le droit de vendre des cigarettes, bonbons et autres articles du genre.

M. POULIOT: Je remarque que les recettes provenant du "lait" ont été moins élevées. Cela dépend probablement de la suppression de certains trains?

M. GORDON: Non, pas en 1949. Il n'y a pas eu de suppression en 1949. Les diminutions ont commencé le 9 janvier 1950.

M. POULIOT: "Aiguillage", "Transbordement par eau", qu'entend-on par transbordement par eau?

M. COOPER Il s'agit du transport par eau.

M. POULIOT: Vous voulez dire par bateaux?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: A l'article "wagons-restaurants et buffets", je remarque une augmentation. Je me demande si c'est parce que les prix ont été plus élevés ou parce que les gens ont mangé plus?

M. COOPER: Je crois que c'est cela.

M. POULIOT: Et ainsi de suite; je crois que le résultat est bon. Je remarque aussi quelque chose qui semble très intéressant. Que signifie "divers", il y a là un montant de $4,094,861.06

M. COOPER: Cela signifie précisément ce qu'implique le mot, "divers".

M. POULIOT: C'est-à-dire tout.

M. COOPER: C'est tout ce qui n'a pas été mentionné plus haut.

M. GILLIS: Les restitutions anonymes seraient comprises dans ce total.

M. POULIOT: En somme, c'est une année très bien réussie.

M. FRASER: L'augmentation à l'article "voyageurs" est-elle le résultat de l'augmentation du tarif-voyageurs, n'y aurait-il pas là une augmentation?

M. GORDON: Du service des voyageurs?

M. FRASER: N'y-a-t-il pas eu une augmentation du tarif-voyageurs?

M. GORDON: Il y a eu une augmentation du tarif-voyageurs. L'augmentation de ce chef nous a procuré un revenu additionnel de $3,783,000 et de $697,000 au chapitre des messageries.

M. FRASER: Alors vous n'avez pas transporté plus de voyageurs?

M. GORDON: Les recettes voyageurs ordinaires ont accusé une fléchissement par suite d'une diminution de 8·25 p. 100 du nombre de voyageurs.

M. KNIGHT: Cela signifie-t-il que les 8 ou 9 premiers articles des recettes ne représentent pas d'augmentation, qu'il n'y a pas eu de véritable augmentation du chiffre d'affaires, mais que les montants plus élevés proviennent d'une augmentation des tarifs?

M. COOPER: Il y a eu diminution des affaires.

M. GORDON: La mesure dans laquelle cela a influé sur nos recettes et le chiffre d'affaires sont des sujets que nous avons discutés hier, lors de l'étude de la matière, page 5.

M. FULTON: J'allais vous poser une question à ce sujet: pouvez-vous nous donner le pourcentage de la diminution du nombre des voyageurs et celui de la diminution du total des marchandises transportées, separément?

M. GORDON: La baisse des recettes normales provenant du transport des marchandises, imputable à un fléchissement de 10·74 p. 100 des recettes par tonne transportée, a eu pour effet de réduire les recettes par tonne-mille de 6·44 p. 100.

M. FULTON: Et les voyageurs?

M. GORDON: Une diminution de 9·70 p. 100 des voyageurs-milles a eu pour effet de diminuer de 8·25 p. 100 le nombre des voyageurs.

M. FULTON: Y-a-t-il u moyen par lequel vous pouvez dégager ou séparer le coût d'exploitation des wagons-marchandises du coût d'exploitation des wagons-voyageurs

M. COOPER: Non.

M. GORDON: J'ai étudié la question et il y a eu quelques discussions à ce sujet, mais il est presque impossible d'obtenir un relevé fidèle parce que nos frais

généraux et autres dépenses dépassent nos prévisions. Nous faisons circuler les trains sur les mêmes voies, utilisons les mêmes terminus, les mêmes gares. Il est réellement impossible de produire un relevé fidèle détaillé.

M. FULTON: Je comprends, mais prenez le coût d'exploitation des trains de marchandises eux-mêmes, que vous pouvez obtenir, il me semble, et comparez-le au coût d'exploitation des trains de voyageurs. Cette comparaison vous donnera-t-elle des chiffres qu'un profane puisse comprendre?

M. GORDON: Je parle en profane, après examen de la situation et je vous défie de trouver tout autre meilleur renseignement. Il en est ainsi de la situation.

M. MUTCH: Cette question s'est présentée plusieurs fois, au cours des dix dernières années et nous avons toujours obtenu la même réponse.

M. GORDON: Je voudrais vous renseigner, mais il n'est pas possible de séparer ainsi les résultats de l'exploitation.

M. MCLURE: Avez-vous un relevé des recettes provenant du transport des marchandises pour les diverses régions? Les recettes totales inscrites à l'article "marchandises", ainsi qu'on l'indique ici sont de 388 millions de dollars.

M. GORDON: C'est la même question que nous avons étudiée hier. Un des membres du Comité a demandé un relevé pour la région de l'Atlantique.

M. MCLURE: Vous avez le relevé des provinces Maritimes parce que vous ne pourriez calculer votre 20 p. 100 de réduction de taux si vous le l'aviez pas.

M. GORDON: Comme je l'ai expliqué hier, ce n'est pas possible. Nous avons un état détaillé pour la comptabilité, mais encore une fois, c'est un relevé qui induit en erreur et ne signifie rien. Ce n'est qu'une inscription comptable. Vous ne pouvez le disséquer et en tirer les déboursés et recettes d'une région en particulier. Il n'est pas possible de séparer les différents genres de trafic, ce serait du temps perdu. Vous n'obtiendriez pas un chiffre qui puisse être utile à quoi que ce soit. il ne serait que fallacieux.

M. MCLURE: Voici ce que j'essaie d'établir. Les réductions des taux dans les provinces Maritimes, l'an dernier, selon votre rapport se chiffrent à $5,693,770. Très bien. Ce pourcentage a dû être basé sur les recettes effectives des provinces Maritimes.

Hon. M. CHEVRIER: A ce sujet, Monsieur MCLURE, la réduction des taux dans les provinces Maritimes ne s'applique pas au trafic se dirigeant vers les provinces Maritimes, ainsi, le 20 p. 100 ne s'applique à rien. La réduction ne s'applique pas au traffic se diregeant vers les provinces Maritimes. Elle s'applique au trafic venant des Maritimes ou circulant dans les limites des provinces. Ainsi, je ne crois pas que votre remarque s'applique ici.

M. FRASER: Je crois comprendre que les chemins de fer nationaux possèdent certains services de camionnage. Est-il exact de dire que vous exploitez certaines compagnies de camionnage? Cela figure-t-il dans les recettes d'exploitation ou ailleurs? Je n'en vois aucune mention dans le rapport.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous laissez à M. McLure le temps de finir de poser ses questions avant d'aborder d'autres sujets?

M. MCLURE: Je ne comprends pas l'exposé de la situation que vient de faire M. le Ministre.

Hon. M. CHEVRIER: La subvention de 20 p. 100 de l'État aux chemins de fer Nationaux et autres lignes s'applique seulement au trafic effectué dans les limites définies et à celui qui se dirige hors de ces limites, mais non au trafic se dirigeant vers ces limites. Ainsi, le raisonnement que vous essayez de faire valoir pour obtenir un relevé ne s'appliquerait pas au cas présent, puisque les $5,693,000 dont vous parlez ne comprennent pas le trafic de la région des provinces Maritimes ni des autres régions déterminées. Ainsi, ce n'est qu'un relevé partiel.

Le PRÉSIDENT: Il y a un élement qui fait défaut, et à cause de cela, les chemins de fer nationaux ne sont pas en mesure de vous donner les chiffres que vous demandez.

M. MCLURE: J'espère que vous ne considérez pas cela comme une subvention, vous avez employé le mot "subvention".

Hon. M. CHEVRIER: Paiement privilégié, si vous le désirez, je ne veux pas discuter du terme à employer.

M. MCLURE: C'est une erreur qu'à commise la Commission royale. Les membres ont considéré ce versement comme une subvention et il convientdrait de les éclairer à ce sujet. Ce n'est pas une subvention du tout.

Le PRÉSIDENT: Comment l'appelez-vous, monsieur McLure?

M. MCLURE: C'est effectivement l'acquittement d'une dette du chef d'injustices commises à l'égard du chemin de fer des provinces Maritimes et si vous remontez à 1912, vous verrez que c'est juste. On avait imposé une augmentation de 55 p. 100 du tarif d'expédition des marchandises partout au Canada, mais que s'est-il passé dans les provinces Maritimes? On imposa une augmentation de 92 p. 100 et le seul rajustement que nous obtenons en réparation de cette injustice est ce 20 p. 100 que nous n'aurions pas eu sans la Commission Andrew Rae Duncan. Ce n'est pas une subvention, ni une aumône, en aucune façon, ce n'est que l'acquittement d'une dette du gouvernement envers les provinces maritimes.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne veux pas discuter ce cujet avec vous, mais dans les prévisions budgétaires, on a toujours employé le mot "subvention".

M. MUTCH: C'est l'argent qu'il importe d'obtenir.

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous préférez appeler cela la différence entre le tarif normal et le tarif de préférence, je n'ai pas d'objection.

M. GORDON: Dans notre comptabilité, nous n'appelons évidemment pas cela une subvention. Nous ne faisons que mentionner le fait comme "Réduction des taux dans les provinces Maritimes".

Vous voudriez savoir ce que nous possédons en fait de camions, monsieur Fraser?

M. FRASER: Votre rapport sur les recettes d'exploitation n'en fait aucune mention, ces chiffres devraient être là, mais je n'ai rien relevé.

M. GORDON: Ces chiffres figurent dans notre état des revenus. Si vous voulez bien tourner à la page 6, vous trouverez l'article "Résultats des propriétés exploitées séparément".

M. FRASER: Pouvez-vous nous donner un relevè de la répartition des recettes?

M. GORDON: Oui, je le puis, mais je voudrais tout d'abord discuter la question. Ce dhiffre global comprend le rendement des propriétés exploitées séparément. Oui, nous possédons des compagnies de camionnage. Voudriez-vous savoir sur quelles routes on les exploite?

M. FRASER: Il me semble que ce serait très intéressant.

M. GORDON: Nous possédons une compagnie, la *Canadian National Transportation Limited*, et où nos placements dans cette entreprise se chiffrent à $1,201,084. C'est la compagnie par l'entremise de laquelle nous exploitons nos services de camionnage. Le *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway*, de même que l'*Oshawa Railway Company* exploitent des services d'autobus. Un service de camionnage et d'autobus existe entre Port-Arthur et Geraldton; un autre entre Kamloops et Kamloops-Junction; il y a la ligne Belleville-Bloomfield-Wellington et Picton; il y a la route Toronto-Oshawa et il y a dans le rapport un article au sujet du service des messagers et de la distribution.

Les résultats de l'exploitation de cette compagnie se soldent par un bénéfice de $10,271 qu'on a porté au compte des chemins de fer Nationaux pour l'année 1949.

M. FRASER: C'est un revenu net de $10,271?

M. GORDON: Oui, propre à cette compagnie. Nous ne comptons évidemment pas alimenter les chemins de fer à même ce montant, mais par ses propres moyens, la compagnie a obtenu un bénéfice de $10,271.

M. ADAMSON: Ces véhicules servaient-ils au transport des voyageurs ou des marchandises?

M. GORDON: Aux deux, le service Port-Arthur-Geraldton, est un service d'autobus.

M. ADAMSON: Je vois parfois des autobus de St. Catharines se dirigeant vers Toronto. Ces autobus sont-ils exploités sous un régime d'affrètement?

M. GORDON: Il existe un service de camionnage entre Toronto et Oshawa; de plus, des services d'autobus sont exploités par le *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway*, ainsi que par l'*Oshawa Railway Company*, qui à leur tour sont des filiales de la *Canadian National Transportation Limited* et les recettes de cette compagnie, à leur tour s'ajoutent en définitive aux recettes d'exploitation du réseau. La *Canadian National Transportation Limited*, en d'autres termes, est une société de portefeuille.

M. CAVERS: Je voudrais poser une question au sujet du *Canadian National Transportation Limited*. L'exploitation du service de tramways ou trains de banlieue dans la péninsule de Niagara a cessé. La compagnie compte-t-elle réaliser des bénéfices plus élevés en employant seulement des véhicules-moteur de préférence à l'exploitation d'un service sous l'ancien système combiné?

M. GORDON: M. Dingle est mieux renseigné que moi pour répondre à cette question qui se rattache à l'exploitation.

M. DINGLE: La disparition des tramways a amené leur remplacement par des autobus et on semble croire que le changement apportera de meilleurs résultats.

M. FULTON: Pourrions-nous avoir un relevé des bénéfices nets et des pertes nettes des compagnies exploitées séparément? Vous nous avez donné les bénéfices réalisés par la filiale exploitant le service d'autobus de la *Canadian National Transportation Limited* s'établissant à $10,271.

M. GORDON: Oui. Voici qu'elles sont ces compagnies. Je nommerai les compagnies en question et donnerai le résultat exact de l'année.

M. FULTON: Vous pourriez peut-être nous donner un compte rendu plus détaillé pour chaque compagnie, comme vous l'avez fait hier pour les hôtels. Ainsi, pourriez-vous nous donner le montant des recettes des hôtels, de vos navires du Pacifique et ainsi de suite?

M. GORDON: Je ne crois pas pouvoir donner autant de détails. De toute façon, je vous donne ce que j'ai sous la main. Chemins de fer Nationaux du Canada (France), compagnie qui exploite l'hôtel Scribe, à Paris, accuse un bénéfice de $8,483. Je vais lire la liste complète:

	1949
Chemins de fer Nationaux du Canada, (France)...	8,483.51
Canadian National Steamships (Pacific).....	232,011.52*
Canadian National Transportation Limiyed.....	10,271.40
Montreal & Southern Counties Railway Company.	389,060.05*
Montreal Fruit & Produce Terminal Ltd.....	30,224.09
Montreal Stock Yards Company.....	17,102.49

Montreal Warehousing Company	81,359.77
Northern Alberta Railways	211,344.03*
Oshawa Railway Company	201,321.65
Prince Rupert Dry Dock & Shipyard	22,782.14*
Thousand Islands Railway	10,768.97*
Canadian National Realties Limited	37,403.83
Canadian Northern Land Department	295,755.13
Niagara, St. Catharines & Toronto Ry	372,021.06
Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company	25,717.51*
Grand Trunk Milwaukee Car Ferry Company	1,904.18*
Centmont Corporation	1,917.33
Central Vermont Transit Corporation	46.68*

* indique une perte

ce qui forme une perte globale de $581,816.94, ainsi que le montre notre état des revenus, page 6.

M. FRASER: Nous donneriez-vous de nouveau les chiffres du *Niagara-St. Catharines*?

M. GORDON: La perte dans le cas de ce chemin de fer s'est chiffré à $372,021.

M. ADAMSON: Cette perte ne se reproduira pas?

M. GORDON: Nous procédons présentement au règlement dont nous parlions.

M. ADAMSON: Quel est le nom de l'hôtel à Paris?

M. GORDON: L'hôtel Scribe. Incidement, nous n'exploitons pas nous-mêmes l'hôtel. L'édifice est présentement loué, c'est ainsi que nous avons pu sortir des fonds de France, en vertu des règlements de contrôle du change étranger. Ce montant nous revient comme prix du loyer.

M. FULTON: Quelle compagnie avez-vous nommé après la *Canadian National Transportation Company*?

M. GORDON: La *Montreal and Southern Counties Railway Company* dont le déficit est de $389,060.

M. FULTON: Et la suivante?

M. HATFIELD: Où cette ligne passe-t-elle?

M. GORDON: Elle sort de Montréal par le pont Victoria et dessert la région située plus bas.

Hon. M. CHEVRIER: Vers la région de Magog.

M. GORDON: Quelqu'un a posé une question au sujet du *Niagara St. Catharines and Toronto Railway*. La perte se chiffre à $372,000 et comprend un amortissement du capital au montant de $202,000 couvrant le parc Lakeside que nous avons abandonné.

M. FRASER: Qui s'en charge, la ville?

M. FULTON: Vous n'avez pas mentionné les chiffres relatifs aux hôtels qui, dites-vous, indiquent des bénéfices généraux.

M. GORDON: Les hôtels apparaissent séparément. Il ne sont pas compris ici.

Le PRÉSIDENT: Le montant a été donné hier comme étant de quelque $400,000.

Allons-nous passer aux frais d'exploitation?

M. FRASER: Un instant. J'ai une question à poser. Vous dites que Lakeside Park a été vendu?

M. GORDON: Nous en avons disposé . . . nous l'avons vendu.

M. FRASER: Vous l'avez vendu et vous ne vous en occupez plus?

M. GORDON: Nous en avons fini avec l'exploitation.

M. FRASER: Combien en avez-vous obtenu?

M. GORDON: Nous avons recouvré $17,000 mais la perte que nous avons défalquée en fermant le compte est de $202,000. Le recouvrement a été contre-balancé, de sorte que le chiffre net est de $202,000.

M. FRASER: A qui avez-vous vendu?

M. GORDON: La vente a été faite à M. S. H. Brooksom.

M. ADAMSON: Allez-vous continuer de faire circuler ces deux navires jusque-là?

M. FOLLWELL: J'ai ici une question concernant le magasinage. Je remarque que les revenus ont baissé d'environ 1 million. Je présume qu'il y a une explication à cela. C'est peut-être que la main-d'œuvre est plus abondante et que les wagons sont chargés plus rapidement?

M. DINGLE: C'est exact. Il y a aussi l'abolition des sanctions.

M. GILLIS: Monsieur Gordon, en vous écoutant parcourir cette liste, il me semble que presque tous les déficits du réseau proviennent de l'Ontario?

M. GORDON: Non, pas du tout. C'est inexact. En réalité, notre région la plus payante et où il se fait le plus de trafic est celle du centre du pays.

L'hon. M. CHEVRIER: Celles-ci sont des filiales?

M. GILLIS: Cependant, elles sont une charge pour le National-Canadien.

M. GORDON: La différence nette pour la compagnie n'est que de $500,000 mais le déficit dont nous parlions hier s'élève à 500 millions. En fait, la perte du *Montreal Southern Counties Railway* est de $389,000 et ce n'est pas en Ontario.

M. GILLIS: Cependant, c'est dans le centre du Canada.

M. MOTT: Monsieur le président, je voudrais m'informer des cales sèches de Prince-Rupert qui ont accusé une perte de $22,782. Je présume qu'elles passent entre les mains du ministère des Travaux publics mais que le National-Canadien les exploitera?

M. GORDON: Oui.

M. MOTT: La question ne devrait peut-être pas être posée au Comité, mais est-ce une sage entreprise s'il n'y a pas à cette cale sèche de représentant du ministère des Travaux publics?

M. GORDON: Oh! les arrangements ne sont pas définitifs mais cependant, si nous l'exploitons pour le ministère des Travaux publics, nous serons chargés de l'administration.

M. MOTT: Mais les pertes ne vous inquiéteraient guère.

M. GORDON: Je relève cette remarque car elle constitue un blâme pour l'administration. Si le ministère des Travaux publics laisse administrer la cale sèche par le National-Canadien, vous pouvez être assuré qu'il est satisfait du genre d'administration. Nous n'avons pas demandé cet arrangement mais nous avons été priés de l'accepter par le ministère des Travaux publics. Nous avons l'habitude de nous charger des fardeaux des autres.

M. MOTT: Il y a eu là des pertes pendant quelque temps.

M. MUTCH: Entre deux ministères fédéraux, il vaudrait mieux laisser la cale à celui qui a le plus d'expérience.

M. CAVERS: Puis-je me reporter à une question relative aux diverses constructions? J'aimerais savoir quelles ont été ces diverses constructions et ce qui a porté l'augmentation des dépenses de $2,257 en 1948 à $10,857 en 1949.

M. FULTON: Puis-je vous interrompre? Nous en sommes encore aux frais d'exploitation.

M. GORDON: Je consens volontiers à me procurer des détails, mais je vous ferai remarquer qu'un article de dépense de $8,000 sur un total de 88 millions est une simple question de détail. Nous retrouverons ce compte de dépense si vous désirez et si vous le considérez important. Je n'ai pas le renseignement mais je l'obtiendrai si vous le désirez.

M. HATFIELD: Puis-je avoir une réponse en ce qui concerne la diminution des recettes de magasinage?

Le PRÉSIDENT: La réponse, c'est que la main-d'œuvre était plus facile à obtenir.

M. HATFIELD: N'est-ce pas plutôt que les tarifs étaient plus élevés?

M. DINGLE: Cela indique simplement que nos wagons étaient retenus moins longtemps et que les amendes n'ont pas été imposées.

M. HATFIELD: Cela pourrait résulter de l'augmentation des droits de magasinage?

M. GORDON: Il peut y avoir d'autres raisons. Si ce que vous dites est vrai, l'effet en sera très salutaire parce que le magasinage est toujours une perte économique.

M. HATFIELD: Je crois que votre réponse est erronnée, monsieur Dingle.

M. FULTON: En ce qui concerne les revenus ou les pertes enregistrées par les filiales au cours de leurs opérations, je suis convaincu que la direction a dû songer qu'il serait préférable d'abandonner celles qui fonctionnent souvent à perte. Il y en a quatre importantes dont l'une est la *Pacific Steamships*—je ne propose pas qu'elle soit incluse—et il y a également le chemin de fer de l'Alberta.

M. GORDON: Il s'agit là d'exploitation conjointe.

M. FULTON: Oui, et le *Montreal and Southern Counties Railway*. Il y a aussi une autre compagnie de Toronto.

M. MOTT: Oui. Laissez-les de côté.

M. FULTON: Ces quatre compagnies accusent-elles des déficits pour les années passées?

M. GORDON: Je crois que oui, mais je ne saurais dire jusqu'à quel point. De façon générale, je crois que oui. Je puis vous dire que j'ai en vue une étude approfondie de l'exploitation de ces filiales pour m'assurer que nous sommes à la page avec nos conceptions et pour voir s'il y aurait moyen de laisser tomber une compagnie quelconque. Nous surveillons la question de près mais j'ai l'intention de m'en occuper en particulier alors que la direction entreprend une revue générale de la situation.

M. FULTON: Je suppose qu'on les considère comme faisant partie du réseau?

M. GORDON: Oui, mais nous en avons déjà abandonné quelques-unes car elles ne nous étaient plus utiles. Vous remarquerez que nous avons abaissé le déficit général de $973,000 en 1948 à $583,000 en 1949, ce qui témoigne de nos progrès.

M. FULTON: Une dernière question relativement à la *Grand Trunk Western Elevator Company*. C'est là je crois le quatrième nom, à la fin.

M. GORDON: La *Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company.*

M. FULTON: Où est-ce?

M. GORDON: A Fort-William.

M. FULTON: Est-il nécessaire de l'exploiter comme complément du réseau ou pouvez-vous le confier à quelqu'un qui s'en occuperait pour vous?

M. FOLLWELL: Ça ne fait aucune différence. Il y aura perte, peu importe qui le dirige.

M. FULTON: Je me le demande.

M. MUTCH: C'est un peu comme de demander sur quelle patte du cheval repose surtout la charge. S'il est propriétaire de l'élévateur, il remplira ses propres wagons, mais la situation sera peut-être différente.

M. GORDON: Comme question de fait, nous n'exploitons pas cette compagnie. Le montant représente le loyer que nous recevons pour la propriété, mais il ne suffit pas à couvrir l'intérêt, la dette consolidée et les frais divers.

M. FULTON: Avez-vous essayé de le vendre? Pouvez-vous vous en débarrasser?

M. GORDON: Je l'ignore, mais, je le répète, c'est là l'une des questions que nous allons étudier.

M. ADAMSON: Vous dites que vous avez l'habitude d'entreprendre des tâches pour autrui. A ce sujet, j'allais vous interroger sur le transport du courrier. Est-ce une entreprise profitable et, s'il en est ainsi, d'où proviennent les bénéfices? Sont-ils basés sur la tonne-mille ou prenez-vous des contrats pour chaque partie du pays?

M. GORDON: La question des recettes du chemin de fer, en ce qui concerne le transport du courrier, est à l'étude depuis quelque temps. Il y a eu de longues discussions entre les représentants des deux ministères. Nous prétendons que ce n'est pas profitable et nous essayons de prouver au ministère des Postes que nous avons droit à une augmentation.

M. ADAMSON: Oui.

M. GORDON: Mais la question est en discussion et sera probablement décidée.

M. ADAMSON: Vous préféreriez ne pas en parler ici parce qu'elle n'est pas encore jugée.

M. GORDON: Oui. Il me semble qu'il n'est pas opportun de la discuter parce qu'elle le sera par les deux ministères intéressés.

M. ADAMSON: De quelle façon êtes-vous payé? A la tonne?

M. DINGLE: Non, à l'unité.

M. GORDON: Que voulez-vous dire?

M. DINGLE: Pour l'espace dans le wagon.

M. GORDON: Pour l'espace total qu'occupe le courrier dans le wagon.

M. ADAMSON: Par conséquent, s'il y a dix sacs de dépêches, vous recevez un certain montant; s'il y en a vingt, vous recevez davantage. Le montant varie chaque fois?

M. GORDON: Oui.

M. HATFIELD: De quelle façon le transport aérien du courrier a-t-il influé sur le réseau?

M. GORDON: Tout cela fait partie des pourparlers relatifs au transport du courrier par les Lignes aériennes Trans-Canada et nous-mêmes. Les trois organismes intéressés en discutent présentement et, en temps et lieu, il faudra que quelqu'un prenne une décision. Dans l'intervalle, les représentants tâchent d'exposer les faits. Celui que le gouvernement choisira comme arbitre devra prendre une décision.

Le PRÉSIDENT: A titre de président, je crois le moment venu d'attirer votre attention sur un certain sujet. Les années passées, le Comité a terminé l'étude du rapport, que nous examinons en ce moment, celui du *Canadian National Railways Securities Trust*, celui de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* ainsi que le budget au cours de six séances. Nous en sommes à la fin de la cinquième séance et nous n'avons pas terminé l'examen du premier rapport. Les chemins de fer Nationaux ont un nouveau président qui doit se familiariser avec une foule de détails et faire une étude complète de tout le système, ce qui constitue une tâche formidable. Je me demande, même si nous obtenons des renseignements précieux grâce à ces questions détaillées, si nous sommes justes envers le président qui veut quitter Ottawa jeudi soir, si c'est humainement possible. Je ne veux pas que vous pensiez qu'a titre de président du comité, j'essaie de vous presser lorsqu'il s'agit d'importantes questions relevant du budget de cette année. Je crois cependant qu'il est de mon devoir de vous demander de remettre à l'an prochain ces questions détaillées. Ce n'est très certainement pas juste envers M. Gordon. La tâche qu'il a entreprise cette année est immense. A titre de comité parlementaire, il me semble que nous devrions collaborer et le laisser retourner à son travail le plus tôt possible avec nos meilleurs vœux.

M. GILLIS: Je suis d'accord avec vous.

Le PRÉSIDENT: Laissez-moi vous dire, monsieur Gillis, que même si je regardais dans votre direction, je ne m'adressais pas à vous en particulier.

M. GILLIS: Non, mais pour ma part, je ne veux pas m'éterniser sur ce chemin de fer. La question est réglée en ce qui me concerne. Je m'interresse au budget qui est assez chargé.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FRASER: Et lorsque nous arriverons au budget, nous aurons la même histoire.

Le PRÉSIDENT: Mais pour le moment, nous gardons devant le Comité l'homme le plus important du Canada, certainement l'un des plus importants, et à la vitesse où nous allons, il semble bien qu'il devra y rester deux ou trois mois.

M. HATFIELD: Mais il faut qu'il se procure des renseignements.

Le PRÉSIDENT: J'ai dit qu'à mon avis, nous devrions être plus pratiques, plus réalistes.

M. FULTON: Je crois que nous le sommes. N'oubliez pas que nous avons là une compagnie de 2 milliards de dollars, et une exploitation d'un demi-milliard.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous garder ici la tête dirigeante de cette organisation pour lui demander des renseignements? Croyez-moi, je ne veux critiquer personne, mais 75 p. 100 des questions qui ont été posées ici ce matin n'auraient pas dû l'être dans les circonstances, il me semble.

M. FULTON: C'est une question d'opinion.

Le PRÉSIDENT: Exactement.

M. HATFIELD: Je ferai remarquer au président que le Comité n'a pas siégé l'an dernier lors de la dernière session.

Le PRÉSIDENT: Oh! si. J'ai consulté les dossiers du Comité et nous avons tenu six séances l'an dernier.

M. HATFIELD: Je veux dire lors de la session d'automne.

Le PRÉSIDENT: Je parle de l'an dernier. Le Comité a tenu deux séances le 28 mars, deux le 29 et deux le 30, six en tout. L'homme que nous interrogons était très familier avec tous les aspects de l'entreprise et il importait peu que nous gardions ici M. Vaughan pendant des semaines ou plus. Ici, nous avons le nouveau président qui est chargé d'une tâche formidable. Pourquoi abuserions-nous de son amabilité? Je doute que nous soyons justes envers lui.

M. HATFIELD: Je voulais dire que l'automne dernier, à la session d'automne, le Comité n'a pas siégé.

Le PRÉSIDENT: Je ne parle pas de l'automne.

M. HATFIELD: Mais nous n'avions pas de comité.

L'hon. M. CHEVRIER: En ce qui concerne ces crédits ils ne sont soumis au comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande qu'une fois par année. Si le Comité désire se réunir plus souvent, c'est à lui d'en décider. Mais pour autant que je sache, nous ne nous sommes jamais réunis ici plus qu'une fois par année. Le président veut dire que les rapports annuels des chemins de fer Nationaux et des filiales sont soumis au Coimté une fois par année.

M. POULIOT: Et c'est une tâche très importante chaque année.

M. MUTCH: On ne peut dire le contraire. Il n'y a qu'un budget du National-Canadien par année civile.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact. Mais nous avons eu deux sessions l'an dernier.

M. MCLURE: Mais il y a une chose que vous ne devez pas oublier. Nous désirons tous que le président obtienne du Comité le plus de renseignements possibles. Vous voyez, nous essayons tous de lui fournir plus de renseignements que l'an dernier.

M. MUTCH: Si ce n'est qu'une question d'amabilité . . .

M. POULIOT: Si on me le permet, j'appuierai ce que vous avez dit en déclarant que M. Gordon est nouveau à ce poste mais qu'il a parlé comme un homme d'expérience. Je n'insiste pas sur le mot "nouveau". Je crois qu'il s'est parfaitement tiré d'affaires, mais pour ma part, je n'ai pas l'intention de revenir sur toute l'affaire.

Le PRÉSIDENT: Non, non.

M. POULIOT: Il me semble qu'on peut très bien se dispenser de revenir sur ce qui s'est passé en 1923 ou 1924. Nous devrions plutôt envisager l'avenir.

Le PRÉSIDENT: Frais d'exploitation.

M. FULTON: Je ne puis laisser passer ceci sans ajouter que ces crédits ont été référés par la Chambre au Comité pour qu'il les examine attentivement et il échoit à ses membres de les étudier ainsi. Je suis entièrement d'accord avec M. Pouliot lorsqu'il dit que M. Gordon a montré une vaste connaissance des faits. Je ne crois pas que nous lui imposions une tâche dont il ne peut s'acquitter. On me dit qu'autrefois, Sir Henry Thornton à été présent ici pendant des mois.

M. POULIOT: C'était sous Bennett.

M. FULTON: Cela m'importe peu. Mais j'y vois une indication de la nécessité d'étudier ces questions sous tous les angles. Je crois que la pratique actuelle découle des conditions qui existaient durant la guerre, alors que les articles de dépenses n'étaient pas étudiés aussi attentivement qu'ils auraient dû l'être. Mais je crois que nous devrions, en toute justice pour le conseil d'Administration du National-Canadien et pour le Comité, également pour nous acquitter de la tâche qui nous a été confiée par la Chambre, ne pas aller trop vite en faisant la revue de l'exploitation antérieure, afin de bien saisir la question.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que l'on s'oppose au fait que certaines questions ne sont que des répétitions. Le Comité conviendra, j'en suis sûr, que si, après avoir étudié l'exposé du président et avoir traité la question pendant près d'une journée, il revient sur son rapport et l'étudie, article par article, et procède ensuite à l'examen du revenu consolidé, nous nous répéterons comme nous l'avons fait déjà. C'est la raison pour laquelle le président du Comité est désireux de se débarrasser de ce rapport et de passer au budget, afin que ces répétitions continuelles soient évitées. Ceux d'entre vous qui faisiez partie du Comité l'an dernier ce rappellent comment nous avons procédé et nous avons pensé agir de même cette année. L'an dernier, nous avons eu d'abord l'exposé de M. Vaughan et nous avons posé des questions relatives au bilan, actif et passif. Nous n'avons pas du tout étudié l'exposé du président, mais nous sommes immédiatement passés à l'étude du document sur lequel il était basé.

M. FULTON: Nous étions alors à la veille d'une élection, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

M. POULIOT: C'est comme lorsque M. Drew a lu la même lettre deux fois à la Chambre.

M. JAMES: Pour en finir avec cette question, je propose que nous commençions l'étude du budget.

M. FRASER: Un instant, monsieur le président. A ma connaissance, nous n'avons pas d'exemplaires du budget en main. Il nous en faudrait si vous voulez que nous procédions avec diligence.

Le PRÉSIDENT: Vous en aurez devant vous dans un instant si vous le désirez

M. MOTT: Finissons-en avec cette guerre des nerfs et mettons-nous au travail.

M. ADAMSON: Une seule remarque, monsieur le président. Le seul fait que nous avons un nouveau président du réseau et qu'il essaie de tirer cette entreprise du pétrin est une excellente raison pour que le Comité approfondisse tous les détails possibles.

Le PRÉSIDENT: L'an prochain, monsieur Adamson.

M. JAMES: Tous ici déclarent qu'ils essaient de fournir le plus de renseignements possible à la direction. Allons-nous continuer de la même façon? Environ six membres, ici présents, ont fait les frais de la conversation. Si vingt-cinq autres veulent y prendre part, on n'aura pas fini de sitôt. Je crois que six seulement ont pris la parole et ils semblent être des experts dans les questions de chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: J'espère que vous ne considérerez pas mes remarques comme une critique envers qui que ce soit. Je prétends que nous sommes en face de circontances tout à fait spéciales cette année, avec un nouveau président à la tête de l'entreprise, et on devrait le laisser accomplir son travail.

M. POULIOT: Ce que j'ai dit à votre sujet, il y a un moment, monsieur Gordon, je le répète à l'égard de M. Dingle. Il s'est montré à la hauteur de la situation et a répondu de façon tout à fait appropriée à toutes les questions qui lui ont été posées par le Comité.

Le PRÉSIDENT: Frais d'exploitation.

FRAIS D'EXPLOITATION

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS

	1949	1948
Surintendance	$ 5,916,019.89	$ 5,621,897.57
Entretien de l'infrastructure	11,798,467.74	12,066,612.22
Tunnels et passages souterrains	278,921.38	207,635.97
Ponts, estacades et ponceaux	4,632,640.67	4,465,485.45
Traverses	9,987,720.08	8,631,035.22
Rails	6,947,780.41	4,493,032.15
Autres matériaux pour la voie	5,425,043.71	4,060,938.03
Ballast	1,463,273.83	1,787,676.90
Pose de rails et revêtement	23,145,491.98	23,363,478.97
Clôtures, protections contre la neige et signaux	1,192,849.45	1,048,136.14
Stations et bureaux	3,954,335.45	3,859,388.75
Édifices sur l'emprise	480,233.53	470,740.51
Postes d'alimentation d'eau	722,151.83	744,198.63
Postes à combustible	403,612.98	461,136.57
Ateliers et remises à locomotives	3,002,250.45	2,829,845.57
Élévateurs à grain	85,740.41	52,941.40
Entrepôts	2,578.13	1,792.17
Quais et docks	296,700.92	201,851.09
Lignes des téléphones et télégraphes	4,157,384.38	3,776,348.58
Signaux et enclenchements	1,667,655.11	1,648,140.58
Usines génératrices	34,453.96	45,725.36
Réseaux de transport d'énergie	311,041.17	285,227.16
Constructions diverses	10,857.92	2,257.36
Propriété de la voie—Dépréciation—Lignes aux États-Unis	921,508.27	909,774.33
Propriété de la voie—Retraits	2,160,388.56	1,945,537.23
Entretien différé—*Crédit*	*8,000,000.00*	*4,500,000.00*
Machines pour la chaussée	1,187,803.49	984,469.70
Démantèlement	224,806.62	214,000.35
Petits outils et accessoires	1,431,655.82	1,359,315.58
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable	3,756,474.98	4,318,701.71
Améliorations publiques—Entretien	599,253.20	679,397.93
Accidents aux personnes	800,960.15	818,435.52
Assurance	29,533.49	23,120.96
Impressions et papeterie	97,200.51	94,335.23
Autres frais	26,432.30	22,610.52
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, Débit	1,245,385.03	1,156,645.34
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, *Crédit*	*2,063,717.76*	*2,220,868.26*
Droits de passage	67,660.77	81,267.96
	$ 88,402,550.81	$ 86,012,266.45

ENTRETIEN DU MATÉRIEL

Surintendance	$ 2,362,299.18	$ 2,239,574.04
Machines d'atelier	3,597,617.92	3,387,955.09
Machines d'usines génératrices	214,484.23	193,460.11
Droits de machinerie	341,909.10	173,958.58
Dépréciation de machinerie—Lignes aux États-Unis	72,542.08	67,991.02
Démantèlement de machines réformées	7,901.64	5,980.53
Locomotives à vapeur—Réparations	31,868,175.47	31,323,572.68
Autres locomotives—Réparations	1,110,402.03	837,507.58
Wagons à marchandises—Réparations	28,438,072.73	28,101,636.98
Voitures de voyageurs—Réparations	13,407,738.50	12,144,155.76
Matériel flottant—Réparations	945,449.54	574,555.68
Matériel de service—Réparations	3,010,661.22	3,003,013.45
Matériel des messageries—Réparations	285,053.56	284,743.72
Matériel divers—Réparations	247,020.57	276,522.26
Matériel divers—Retraits	16,486.73	10,757.06
Démantèlement de matériel réformé	208,898.98	182,848.76
Matériel—Dépréciation	19,585,633.07	17,834,782.56
Matériel des messageries—Dépréciation	190,961.28	213,088.08
Accidents aux personnes	702,324.27	669,893.87
Assurance	53,065.58	57,695.60
Impressions et papeterie	85,524.08	83,701.77
Autres frais	79,985.82	45,790.33
Entretien du matériel utilisé en commun, Débit	338,398.54	373,225.13
Entretien du matériel utilisé en commun, *Crédit*	*254,468.89*	*246,890.40*
Entretien différé—Matériel—*Crédit*	—	*3,500,000.00*
	$106,916,137.23	$ 98,339,520.24

FRAIS D'EXPLOITATION—*Suite*

CIRCULATION

	1949	1948
Surintendance	$ 3,008,156.06	$ 2,889,248.41
Agences extérieures	3,793,971.58	3,656,439.60
Publicité	1,061,605.58	1,036,505.48
Associations de circulation	177,187.03	165,266.26
Impressions et papeterie	534,052.21	473,337.00
Industrie et développement	284,816.94	272,014.94
Colonisation et agriculture	245,868.66	231,770.18
	$ 9,105,658.06	$ 8,724,581.87

TRANSPORT

Surintendance	$ 5,262,582.43	$ 5,077,054.05
Ordonnance des trains	2,923,421 47	2,834,937.77
Personnel des stations	33,305,177.93	33,573,534.73
Bureaux de pesage, d'inspection et de surestarie	142,004.75	139,264.79
Quais à charbon et minerai	45,558.95	41,646.74
Fournitures et frais des stations	2,655,647.96	2,534,221.28
Chefs et commis des gares	6,582,237.31	6,462,681.85
Conducteurs et serre-freins des gares	11,856,362.65	12,302,395.06
Préposés aux signaux et aiguilles des gares	1,203,312.70	1,122,502.22
Mécaniciens de locomotives des gares	6,294,694.75	6,993,817.34
Wattmen des gares	2,087,127.21	1,644,540.79
Combustible pour locomotives de manœuvre	7,830,278.27	9,178,594.88
Force motrice pour manœuvre en gares—Produite	19,379.21	17,388.25
Force motrice pour manœuvre en gares—Achetée	82,873.43	86,839.62
Eau our locomotives de manœuvre	214,686.46	230,899.15
Lubrifiant pour locomotives de manœuvre	135,435.56	135,876.53
Autres fournitures pour locomotives de manœuvre	96,111.73	104,025.62
Frais des remises à locomotives—Gares	2,893,867.71	2,903,870.96
Fournitures et frais de gares	265,200.83	240,932.41
Exploitation en commun des gares et terminus—Débit	2,193,908.88	2,108,807.83
Exploitation en commun des gares et terminus—*Crédit*	*2,314,995.48*	*2,372,838.85*
Mécanicien des trains	19,726,772.10	20,360,690.42
Wattmen des trains	867,417.11	532,866.67
Combustible pour locomotives des trains	47,249,322.18	48,072,104.21
Force motrice pour trains—Produite	5,285.71	5,345.26
Force motrice pour trains—Achetée	73,455.58	63,965.28
Eau pour locomotives des trains	1,774,505.52	1,718,311.90
Lubrifiant pour locomotives des trains	870,832.26	819,824.56
Autres fournitures pour locomotives des trains	469,887.55	456,691.77
Frais des remises à locomotives des trains	8,532,258.28	8,323,909.71
Employés des trains	23,890,489.93	24,077,394.97
Fournitures et frais des trains	15,405,951.72	15,421,924.49
Exploitation des wagons-lits	2,734,557.64	2,539,957.94
Manœuvre des signaux et enclenchements	770,250.56	763,156.42
Protection des passages à niveau	1,183,041.16	1,150,665.10
Exploitation des ponts mobiles	212,852.38	195,354.20
Exploitation des télégraphes et téléphones	568,747,70	564,234.32
Télégraphes commerciaux	7,690,197.81	7,164,451.76
Exploitation du matériel flottant	3,556,679.27	1,686,572.41
Service des messageries	16,302,050.22	15,192,057.34
Impressions et papeterie	1,064,056.61	1,017,546.68
Autres frais	1,886,828.13	2,027,471.33
Exploitation en commun de voies et propriétés—Débit	1,389,854.39	1,488,885.55
Exploitation en commun de voies et propriétés—*Crédit*	*612,387.07*	*599,690.13*
Assurance	18,512.67	15,951.97
Déblayage des accidents	607,159.21	724,924.67
Dommages à la propriété	308,559.35	135,931.02
Dommages aux bestiaux sur l'emprise	77,146.34	87,897.99
Pertes et dommages—Marchandises	3,292,634.24	3,428,830.89
Pertes et dommages—Bagages	5,434.61	3,891.84
Accidents aux personnes	2,015,289.13	2,549,627.79
	$ 245,715,517.00	$ 245,351,741.35

DIVERS

Services des wagons-restaurants et buffets	$ 4,218,482.93	$ 4,307,000.94
Restaurants	294,435.55	330,830.86
Elévateurs à grain	191,072.37	159,442.72
Autres exploitations	711,124.48	52,375.74
Diverses exploitations en commun—Débit	346,668.08	361,592.20
	$ 5,761,783.41	$ 5,211,242.46

FRAIS D'EXPLOITATION—*Fin*

GÉNÉRAUX

	1949	1948
Appointements et frais du haut personnel	$ 632,221.69	$ 619,175·40
Appointements et frais du personnel subalterne	8,876,678.33	8,415,137.25
Fournitures et frais du bureau-chef	500,658.49	417,355.21
Contentieux	551,078.56	534,293.79
Service des secours	42,500.00	42,500.00
Pensions	11,296,839.37	10,386,893.26
Impressions et papeterie	369,507.10	391,857.33
Frais d'évaluation	17,298.41	16,679.51
Autres frais	226,766.80	202.069.48
Propriétés en commun, en général, Débit	100,770.38	92,977.21
Propriétés en commun, en général, *Crédit*	*14,295.64*	*18,320.81*
	$ 22,600,013.49	$ 21,100,617.63

IMMOBILISATIONS

	Déboursés en 1949	
VOIE:		
Nouvelles lignes construites	$ 382,255.81	
Rails et boulons	1,533,367.97	
Sellettes et ancres	1,371,327.72	
Ballast	558,289.51	
Grandes gares à marchandises	1,321,974.48	
Grandes gares à voyageurs	615,732.22	
Voies de gares et de garage	1,163,100.93	
Appareils de construction de la chaussée	705,316.18	
Ponts, estacades et ponceaux	862,552.84	
Tunnels	191,741.58	
Protection des passages à niveau	346,475.57	
Stations et abords	911,775.17	
Postes d'alimentation d'eau	189,844.63	
Ateliers, remises à locomotives et machinerie	1,960,114.69	
Quais et docks	100,151.19	
Signaux automatiques et enclenchements	1,642,017.57	
Télégraphes—chemin de fer	388,425.89	
Télégraphes—commerciaux	1,922,858.97	
Terrains	1,645,717.68	
Frais généraux	410,769.18	$18,223,809.78
MATÉRIEL:		
Construction ou acquisition de matériel roulant	$28,332,025.20	
Retraits de matériel roulant	*3,323,859.36*	
Améliorations générales au matériel	3,762,415.49	
Transformations de matériel	367,137.72	
Matériel des messageries et divers	402,833.36	29,540,552.41
HÔTELS		222,622.98
PROPRIÉTÉS EXPLOITÉES SÉPARÉMENT		*976,543.72*
DÉPENSES NETTES POUR ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS EN 1949		$ 47,010,441.45
Solde au 1er janvier 1949	$ 2,138,917,229.40	
Dépenses nettes pour additions et améliorations au cours de l'année	$47,010,441.45	
Chemins de fer du gouvernement canadien:		
Construction d'un aqueduc à Fairview, N.É.	25,000.00	
Transfert de propriété	181,067.02	47,216,508.47
Solde au 31 décembre 1949		$2,186,133,737.87

Adopté.

M. FRASER: Non, un instant. Pourquoi la surintendance rentre-t-elle sous le titre "frais d'exploitation" alors que l'item apparaît de nouveau un peu plus loin?

M. GORDON: Cela s'applique à divers services; l'un est la surintendance du service d'entretien de la voie et des constructions, l'autre du service d'entretien du matériel.

M. FRASER: Ah! bon.

Le PRÉSIDENT: Immobilisations, page 28.

Adopté.

M. FRASER: Que représentent ces $222,000 à l'item "hôtels"?

M. GORDON: C'est le montant dépensé pour nos hôtels, pour les propriétés durant l'année. Le montant est très minime une fois réparti sur tous nos hôtels.

Le PRÉSIDENT: Prêts de l'État.

PRÊTS DE L'ÉTAT

	Montant en cours au 31 déc. 1949	Intérêts courus 1949	Taux moyen d'intérêt
Prêts pour rapatriement de titres du Royaume-Uni....	$391,444,731.50	$13,700,431.73	3·50%
Prêts pour amortissement.....	276,105,886.98	6,416,548.08	2·32%
Prêts pour achat de matériel.....	34,408,973.71	923,776.73	2·56%
Prêts pour placement dans les Lignes aériennes Trans-Canada.....	19,043,022.71	571,290.68	3·00%
Prêts pour immobilisations et capital d'exploitation.....	5,886,566.33	186,236.36	1·92%
Chemins de fer du gouvernement canadien—Capital d'exploitation en 1923.....	16,771,980.54	—	
	$743,661,161.77	$21,798,283.58	2·91%

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Dette consolidée, principal et intérêt.

M. FRASER: Est-ce qu'il y a des obligations exemptes de taxes comprises dans les sommes ici indiquées? Je crois que certaines obligations sont exemptes de taxes.

M. GORDON: Il y en a.

Nom des valeurs	Compagnies	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1949	Intérêts courus 1949
Garanties par l'État:					
5% Perpetual Debenture Stock	G.T.R.	1875 à 1883	Perpétuelles	$ 1,016,091 86	$ 50,804 59
5% G.W. Perp. Debtr. Stock and Bonds	G.T.R.	1858 à 1876	Perpétuelles	499,709 33	24,985 47
4% Perpetual Debenture Stock	G.T.R.	1883 à 1918	Perpétuelles	5,446,783 07	217,141 32
4% Nor. Rly. Perpetual Debtr. Stock	G.T.R.	31 juill. 1884	Perpétuelles	22,591 07	903 64
3% 1st Mortgage Bonds	G.T.P.	1er juill. 1905	1er janv. 1962	26,465,130 00	793,953 90
4% Sterling Bonds	G.T.P.	1er juill. 1914	1er janv. 1962	7,999,074 00	319,962 96
3% 1st Mortgage Debenture Stock	Can. Nor.	29 juill. 1903	10 juill. 1953	1,162,768 33	34,883 04
3½% 1st Mortgage Debenture Stock	Can. Nor.	mars 1910	20 juill. 1958	5,636,506 48	197,277 73
3½% 1st Mortgage Debenture Stock	C.N.A.	22 mars 1911	4 mai 1960	550,726 60	19,275 43
3½% 1st Mortgage Debenture Stock	C.N.O.	8 déc. 1911	19 mai 1961	3,597,517 87	125,913 13
5% 30 Year Guaranteed Bonds	N.-C.	1er fév. 1924	1er fév. 1954	50,000,000 00	2,500,000 00
4½% 30 Year Guaranteed Gold Bonds	N.-C.	1er juill. 1927	1er juill. 1957	64,136,000 00	2,886,120 00
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds	N.-C.	1er fév. 1930	1er fév. 1970	17,338,000 00	866,900 00
4¾% 25 Year Guaranteed Gold Bonds	N.-C.	15 juin 1930	15 juin 1955	48,496,000 00	2,303,560 00
4½% 25 Year Guaranteed Gold Bonds	N.-C.	1er fév. 1931	1er fév. 1956	67,368,000 00	3,031,560 00
4½% 20 Year Guaranteed Gold Bonds	N.-C.	1er sept. 1931	1er sept. 1951	48,022,000 00	2,160,990 00
3% 20 Year Guaranteed Bonds	N.-C.	15 janv. 1939	15 janv. 1959	35,000,000 00	1,050,000 00
2¾% 20 Year Guaranteed Bonds	N.-C.	2 janv. 1947	2 janv. 1967	50,000,000 00	1,375,000 00
3% 17 Year Guaranteed Bonds	N.-C.	3 janv. 1949	3 janv. 1966	35,000,000 00	1,026,986 30
2⅞% 20 Year Guaranteed Bonds	N.-C.	15 sept. 1949	15 sept. 1569	70,000,000 00	526,328 49
Total				$ 537,756,898 61	$ 19,512,546 00
Garanties par la Province de la Colombie-Britannique:					
4% 1st Mortgage Debenture Stock	C.N.P.	16 nov. 1911	2 avril 1950	$ 797,082 15	$ 31,591 31
4½% Terminal Debenture Stock	C.N.P.	1913 et 1914	2 avril 1950	1,152,762 46	51,436 90
Total				$ 1,949,844 61	$ 83,028 21
Émissions Trust du Matériel:					
2¾% Séries "P"	N.-C.	15 sept. 1938	Série 15, 9, '53	$ 2,100,000 00	$ 67,489 58
2½% " "G.T.W."	G.T.W.	1er juin 1941	Série 1, 6, '51	852,000 00	30,766 67
2% " "R"	N.-C.	1er déc. 1947	Série 1, 12, '57	4,480,000 00	99,866 67
2⅛% " "S"	N.-C.	15 mars 1948	Série 15, 3, '58	25,200,000 00	547,895 83
2¼% " "T"	N.-C.	1er nov. 1948	Série 1, 11, '58	19,350,000 00	463,593 75
Total				$ 51,982,000 00	$ 1,209,612 50

	Nom des valeurs	Compagnies	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1949	Intérêts courus 1949
Autres Émissions:						
4%	Canada Atlantic 1st Mtge. Bonds	G.T.R.	1er janv. 1905	1er janv. 1955	$ 9,947,934 00	$ 397,917 36
4%	1st Mortgage Bonds	Pem. Sou.	1er sept. 1906	1er sept. 1956	150,000 00	6,000 00
4%	2nd Mtge. Bonds, Prairie "A"	G.T.P.	1er avril 1905	1er avril 1955	3,574,530 00	142,981 20
4%	2nd Mtge. Bonds, Mountain "B"	G.T.P.	1er avril 1905	1er avril 1955	3,144,906 00	125,796 24
4%	1st Mtge. Bonds, "Lake Superior"	G.T.P.	1er avril 1905	1er avril 1955	2,152,008 00	86,080 32
4%	Perpetual Cons. Debenture Stock	Can. Nor.	1903 à 1912	Perpétuelles	3,992,929 66	159,717 19
4%	Perpetual Cons. Debenture Stock	C.N.O.	21 juin 1909	Perpétuelles	889,597 47	35,583 90
4%	Perpetual Cons. Debenture Stock	C.N.Q.	Oct. 1906	Perpétuelles	465,545 33	18,621 81
4%	1st Mtge. Perp. Debenture Stock	Q. & L. St. J.	1er juin 1912	Perpétuelles	285,342 40	11,374 77
4%	1st Mortgage Bonds	G.T.W.	30 nov. 1900	1er juill. 1950	6,527,336 00	261,237 86
4½%	1st Mortgage Series "A" Bonds	G.T.W.	1er janv. 1930	1er janv. 1980	400,000 00	18,000 00
4%	1st Mortgage Gold Bonds	M. & P.L.	1er oct. 1900	1er oct. 1950	200,000 00	8,000 00
5%	Dette envers la province de N.-B.	N.-C.	3 sept. 1929	15 nov. 1958	358,022 60	19,001 12
2½%	Registered Instalment Notes	Nfld. Roy.	1941 à 1944	Série 1, 3, '57	1,067,025 00	20,750 43
	Intérêts sur les valeurs à échéance durant 1949				—	2,186,402 08
	Total				$ 33,177,176 46	$ 3,497,464 28
Total de la dette entre les mains du public d'après le bilan					$ 624,865,919 68	$ 24,302,650 99

Dans le montant ci-dessus sont compris $12,485,725.45 de valeurs au pair du réseau gardées aux fonds et comptes spéciaux.

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

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

Le PRÉSIDENT: Finance:

FINANCE

Année 1949

DETTE CONSOLIDÉE—nouvelles émissions		
Obligations garanties de la Canadian National Railway Company, 3%, 17 ans, échéant le 3 janvier 1966	$35,000,000.00	
Obligations garanties de la Canadian National Railway Company, 2⅞%, 20 ans, échéant le 15 septembre 1969	70,000,000.00	
Registered Instalment Notes du Newfoundland Railway, 2½%, échéant par série jusqu'au 1er mars 1957 (assumés le 1er avril 1949)	1,138,128.00	$106,138,128.00
DETTE CONSOLIDÉE—remboursements		
Obligations-or garanties de la Canadian National Railway Company, 5%, 40 ans, échéant le 1er octobre 1969, rachetées le 1er octobre 1949 à 105—au pair	$ 57,728,500.00	
Obligations 1re hypothèque de la Central Counties Railway Company, 4%, échéant le 14 septembre 1949	475,000.00	
Registered Instalment Notes du Newfoundland Railway, 2½%	71,103.00	
Paiements annuels de principal au trust du matériel	7,228,000.00	
Rapatriement de titres	2,263.34	65,504,866.34
Augmentation de la dette consolidée		$ 40,633,261.66
PRÊTS DE L'ÉTAT—nouveaux		
Pour le rapatriement de titres détenus en Grande-Bretagne		$ 5,428.92
PRÊTS DE L'ÉTAT—remboursés		
Prêts pour amortissement de la dette	$ 2,819,901.41	
Prêts pour nouveau matériel roulant	3,819,190.85	
Prêts pour capital d'exploitation	10,200,000.00	16,839,092.26
Diminution des prêts de l'État		$ 16,833,663.34
Augmentation de la dette au compte capital—1949		$ 23,799,598.32

L'émission de $35,000,000 d'Obligations garanties de la Canadian National Railway Company, 3%, 17 ans, en date du 3 janvier 1949, a été vendue à 99.00, ce qui coûte à la Compagnie un intérêt annuel de 3·075%. Elle est rachetable à toute date du paiement des intérêts, le ou après le 3 janvier 1961, au pair, sur avis de 30 jours.

L'émission de $70,000,000 d'Obligations garanties de la Canadian National Railway Company, 2⅞%, 20 ans, en date du 15 septembre 1949, a été vendue à 98.625, ce qui coûte à la Compagnie un intérêt annuel de 2·96%. Elle est rachetable à toute date du paiement des intérêts, le ou après le 15 september 1964, au pair, sur avis de 30 jours.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Immobilisations dans les filiales.

IMMOBILISATION DANS LES FILIALES

Compagnies	Montant en cours	Propriété du Réseau au 31 décembre 1949 Valeur nominale	Valeur comptable
ACTIONS:			
The Belt Railway Company of Chicago	$ 3,120,000.00	$ 240,000.00	$ 240,000.00
Canadian Gouverment Merchant Marine, Limited	800.00	800.00	800.00
Chicago & Western Indiana Railroad Company	5,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company	3,000,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00
Detroit Terminal Railroad Company	2,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
Northern Alberta Railways Company	12,500,000.00	6,250,000.00	6,250,000.00
The Ontario Car Ferry Company (Limited)	500,000.00	250,000.00	179,007.53
The Public Markets, Limited	1,150,000.00	575,000.00	575,000.00
Railway Express Agency, Incorporated (sans valeur nominale)	1,000 actions	6 actions	600.00
The Toronto Terminals Railway Company	500,000.00	250,000.00	250,000.00
The Toledo Terminal Railroad Company	4,000,000.00	387,200.00	387,200.00
Lignes aériennes Trans-Canada	25,000,000.00	25,000,000.00	25,000,000.00
Vancouver Hotel Company Limited	150,000.00	75,000.00	75,000.00
Total			$36,457,607.53

IMMOBILISATION DANS LES FILIALES—*Fin*

OBLIGATIONS:			
Northern Alberta Railways Co. 1st Mortgage Bonds	$21,255,000.00	$10,627,500.00	$10,627,500.00
The Toronto Terminals Railway Co. 1st Mortgage Bonds	29,910,000.00	12,955,000.00	12,955,000.00
Total			$23,582,500.00
AVANCES:			
Chicago & Western Indiana Railroad Company			$ 3,011,042.87
Northern Alberta Railways Company			250,000.00
Railway Express Agency, Incorporated			173,493.22
Vancouver Hotel Company Limited			3,979.53
Total			$ 3,438,515.62
Total des immobilisations dans les filiales d'après le bilan			$63,478,623.15

M. FRASER: Je constate sous cette rubrique qu'il y a 28 compagnies. Ce relevé comprend-il des compagnies d'autobus ou de camionnage?

M. GORDON: Non, nous en donnons le relevé ailleurs.

Adopté.

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT A L'ÉTAT

N°. des Compagnies		
1	Canadian National Railway Company	$ 18,000,000.00
2	Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada	378,518,135.02
		$396,518,135.02

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

	ÉMISSIONS DES COMPAGNIES SUIVANTES:	Appartenant à la Cie N°.	Capital-Actions Émis	Appartenant au Public
3	Atlantic and St. Lawrence Railroad Company.	1	$ 6,302,340.00	$ 26,640.00
4	The Bay of Quinte Railway Company	20	1,395,000.00	
5	The Bessemer and Barry's Bay Railway Company	20	125,000.00	
6	The Canadian Express Company	1	1,768,800.00	
7	Canadian National Electric Railways	20	1,750,000.00	
8	Canadian National Express Company	21	1,000,000.00	
9	*Canadian National Railways (France)—francs 30,000,000	1	1,893,573.92	
10	*Canadian National Realties, Limited	20	40,000.00	
11	Canadian National Rolling Stock Limited	1	50,000.00	
12	*Canadian National Steamship Company, Limited	41	15,000.00	
13	Canadian National Telegraph Company	20	500,000.00	
14	*Canadian National Transportation, Limited	1	500.00	
15	The Canadian Northern Alberta Railway Company	20	3,000,000.00	
16	Canadian Northern Manitoba Railway Company	20	250,000.00	
17	The Canadian Northern Ontario Railway Company	20	10,000,000.00	
18	Canadian Northern Pacific Railway Company.	20	25,000,000.00	
19	The Canadian Northern Quebec Railway Company	20	9,550,000.00	3,849,200.00
20	The Canadian Northern Railway Company	1	18,000,000.00	
21	The Canadian Northern Railway Express Company, Limited	20	1,000,000.00	
22	Canadian Northern Steamships, Limited	20	2,000,000.00	
23	Canadian Northern System Terminals (Limited)	20	2,000,000.00	
24	Canadian Northern Western Railway Company	20	2,000,000.00	
25	*Cannar Oils Limited	1	100.00	

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

N° des Compagnies	Émissions des Compagnies suivantes:	Appartenant à la Cie N°	Capital-Actions Émis	Appartenant au Public
26	*The Centmont Corporation	29	176,400.00	
27	Central Counties Railway	1	500,000.00	12,000.00
28	The Central Ontario Railway	20	3,331,000.00	
29	Central Vermont Railway, Inc.	1	10,000,000.00	
30	Central Vermont Terminal, Inc.	29	5,000,00	
31	*Central Vermont Transit Corporation	26	5,000.00	
32	Central Vermont Transportation Company	26, 29	200,000.00	
33	The Champlain and St. Lawrence Railroad Company	1	50,000.00	
34	*Consolidated Land Corporation	44	64,000.00	
35	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company	37	2,000,000.00	
36	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company	37	100,000.00	
37	Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company	20	3,100,000.00	
38	*Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company	44	200,000.00	
39	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company	41	200,000.00	
40	The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited	41	3,000,000.00	
41	The Grand Trunk Pacific Railway Company	1	24,940,200.00	
42	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company	41	20,000.00	
43	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company, (Limited)	41	501,000.00	
44	Grand Trunk Western Railroad Company (ordinaires)	1	20,000,000.00	
	Grand Trunk Western Railroad Company (privilégiées)		25,000,000.00	
45	The Great North Western Telegraph Company of Canada (y compris $331,500.00 en garde)	13	373,625.00	6,825.00
46	The Halifax and South Western Railway Company	20	1,000,000.00	
47	*Industrial Land Company	44	1,000.00	
48	International Bridge Company	1	1,500,000.00	
49	The James Bay and Eastern Railway Company	20	125,000.00	
50	The Lake Superior Terminals Company Limited	20	500,000.00	
51	The Maganetawan River Railway Company	1	30,000.00	
52	Manitoba Northern Railway Company	1	500,000.00	
53	The Marmora Railway and Mining Company	20	128,600.00	
54	The Minnesota and Manitoba Railroad Company	20	400,000.00	
55	The Minnesota and Ontario Bridge Company	20	100,000.00	
56	Montreal and Province Line Railway Company	26	1,000,000.00	
57	*Montreal and Southern Counties Railway Company	1	500,000.00	165,600.00
58	The Montreal and Vermont Junction Railway Company	29	197,300.00	
59	*Montreal Fruit & Product Terminal Company, Limited	1	500.00	
60	*The Montreal Stock Yards Company	1	350,000.00	
61	*The Montreal Warehousing Company	1	236,000.00	10,440.00
62	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited	20	5,000,000.00	
63	Muskegon Railway and Navigation Company	44	161,293.00	
64	*National Terminals of Canada, Limited	1	2,500.00	
65	National Transcontinental Railway Branch Lines Company	1	500.00	
66	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company	20	925,000.00	
67	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company (Limited)	66	100,000.00	
68	*The Oshawa Railway Company	1	40,000.00	
69	The Ottawa Terminals Railway Company	1	250,000.00	
70	The Pembroke Southern Railway Company	1	107,800.00	
71	Prince George, Limited	1	10,000.00	
72	Prince Rupert, Limited	1	10,000.00	
73	The Quebec and Lake St. John Railway Company	20	4,508,300.00	489,160.00
74	The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company	20	201,000.00	
75	*Rail & River Coal Company	1	2,000,000.00	
76	St. Boniface Western Land Company	20	250,000.00	

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC—*Fin*

N° des Compagnies	Émissions des Compagnies suivantes:	Appartenant à la Cie N°	Capital-Actions Émis	Appartenant au Public
77	The St. Charles and Huron River Railway Company	20	1,000.00	
78	St. Clair Tunnel Company	1	700,000.00	
79	*The Thousand Islands Railway Company	1	60,000.00	
80	The United States and Canada Rail Road Company	1	219,400.00	425.00
81	Vermont and Province Line Railroad Company	1	200,000.00	
82	The Winnipeg Land Company Limited	20	100,000.00	
			$202,821,731.92	$4,560,290.00

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

Adopté.

M. Fulton: Quelle différence y-a-t-il entre la constitution des *Canadian National West Indies Steamships* et celle du service côtier de la Colombie-Britannique? Est-ce qu'un organisme est exploité par l'État et l'autre à titre de compagnie privée?

M. Gordon: Dans le cas du service côtier du Pacifique, nous possédons la compagnie, et dans le cas des *Canadian National (West Indies) Steamships*, l'État possède les navires et nous les exploitons pour le compte de l'État.

M. Fulton: Ce sujet m'intéresse. Je ne veux pas embarrasser qui que ce soit, mais est-ce une question loyale à poser au Conseil d'Administration du réseau?

M. Mutch: Demandez au ministre.

L'hon. M. Chevrier: Je doute que je puisse vous en faire l'historique. Je crois que cela remonte à l'ancienne marine marchande de l'État. Il s'agissait de navires qu'exploitaient des particuliers à destination des Indes Occidentales. Les compagnies ne réalisaient pas de bénéfices, puis ont décidé d'abandonner la partie. C'est alors que l'État a décidé d'établir une filiale, les *Canadian National Steamships*, et un certain nombre de ces navires de l'ancienne marine marchande de l'État furent confiés à cette entreprise pour fins d'exploitation. Je ne crois pas qu'il s'agisse de savoir lequel des deux régimes constitue la meilleure méthode d'exploitation. Il fallait que le gouvernement prenne une décision à cette époque maintenant quelque peu reculée et il a décidé d'adopter cette méthode. L'État possédait ces navires et il en a confié l'exploitation à une filiale du National-Canadien.

M. Adamson: Est-ce que ce capital-actions est constitué entièrement de fonds canadiens?

L'hon. M. Chevrier: Voulez-vous dire le capital-actions engagé dans le service des Indes Occidentales?

M. Adamson: Non, le capital-actions de tout le réseau entre les mains du public.

M. Gordon: Quelques-unes des valeurs sont sous forme de numéraire américain, mais lorsqu'elles sont inscrites dans les comptes du réseau, tout s'y trouve indiqué en dollars canadiens.

M. Adamson: Tout est décomposé de cette façon dans les relevés?

M. Gordon: Oui.

Le président: "Inventaire du matériel".

INVENTAIRE DU MATÉRIEL

—	31 décembre 1948	*Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Remodelage durant l'année		31 décembre 1949
				Ajoutés	Réformes	
LOCOMOTIVES:						
Voyageurs-marchandises	1,908	45	.....	2	.....	1,955
De manœuvre	555	1	.....	.....	2	554
Électriques	24	.....	.....	.....	.....	24
Diesel-électriques	108	40	.....	.....	.....	148
Total	2,595	86	.....	2	2	2,681
MATÉRIEL POUR MARCHANDISES:						
Wagons à marchandises fermés	75,378	1,964	549	.....	351	76,442
Wagons-plates-formes	5,102	427	37	.....	28	5,464
Wagons à bestiaux	2,976	.....	25	81	.....	3,032
Wagons à charbon	16,080	1,091	573	.....	.....	16,598
Wagons-citernes	140	108	1	.....	5	242
Wagons-frigorifiques	3,686	398	11	.....	16	4,057
Cambuses	1,651	31	18	40	.....	1,704
Autres wagons, service des marchandises	11	.....	.....	2	.....	13
Total	105,024	4,019	1,214	123	400	107,552
MATÉRIEL POUR VOYAGEURS:						
Voitures de 1re classe	1,093	48	14	.....	1	1,126
Voitures combinées	270	23	9	1	.....	285
Wagons-restaurants	86	8	.....	.....	1	93
Voitures de colons	168	.....	1	.....	1	166
Wagons-salons	61	.....	.....	.....	.....	61
Wagons-cafés	27	.....	.....	.....	.....	27
Wagons-lits	350	19	.....	.....	3	366
Wagons-touristes	47	.....	.....	.....	.....	47
Wagons à bagages et à messageries	1,081	50	15	.....	.....	1,116
Wagons-poste	49	.....	.....	.....	.....	49
Automotrices	32	.....	4	.....	.....	28
Autres voitures, service des voyageurs	55	.....	3	1	.....	53
Total	3,319	148	46	2	6	3,417
MATÉRIEL DE SERVICE:						
Wagons au service de la compagnie	7,581	198	291	282	1	7,769
MATÉRIEL FLOTTANT:						
Transbordeurs de wagons	8	.....	.....	.....	.....	8
Barges	6	.....	.....	.....	.....	6
Steamers	.....	11	.....	.....	.....	11
Remorqueurs	5	.....	.....	.....	.....	5
De service	3	.....	.....	.....	.....	3

* Comprennent le matériel du district de Terre-Neuve (1,252 unités) acquis le 1er avril 1949.

Le PRÉSIDENT: "Statistiques de l'exploitation des voies ferrées".

M. FULTON: Elles couvrent plusieurs pages, monsieur le président.

M. GORDON: Je pourrais faire observer qu'à partir de cet endroit ces statistiques constituent réellement des données pour l'information du public et le Comité n'est pas appelé à les approuver.

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

	1949	1948
*TRAINS-MILLES:		
Service des marchandises	43,160,657	44,982,912
Service des voyageurs	23,740,378	23,901,589
Total	66,901,035	68,884,501
Service des travaux	1,491,904	1,838,816
Total	68,392,939	70,723,317
*LOCOMOTIVES-MILLES:		
Service des marchandises	45,831,562	47,897,549
Service des voyageurs	23,805,688	23,934,187
Manœuvre des trains—marchandises	3,790,738	4,070,004
—voyageurs	152,041	145,515
Manœuvre en gare —marchandises	15,579,565	16,727,070
—voyageurs	1,707,756	1,697,406
Total	90,867,350	94,471,731
Service des travaux	2,003,049	2,448,032
Total	92,870,399	96,919,763
*WAGONS-MILLES—SERVICE DES MARCHANDISES:		
Wagons chargés	1,158,838,514	1,211,547,787
Wagons vides	500,340,311	496,444,069
Voitures ordinaires et combinées	6,127,545	6,080,471
Wagons-lits, salons et observatoires	364,712	293,699
Wagons-restaurants	19,667	14,499
Autres	7,404,387	6,979,100
Cambuses	42,570,764	44,471,685
Total	1,715,665,900	1,765,831,310
*WAGONS-MILLES—SERVICE DES VOYAGEURS:		
Wagons chargés	788,212	624,574
Wagons vides	79,081	40,557
Voitures ordinaires et combinées	60,709,393	63,942,532
Wagons-lits, salons et observatoires	52,896,982	52,072,888
Wagons-restaurants	8,084,720	8,443,302
Autres	77,933,744	73,544,699
Automotrices	666,307	725,399
Cambuses	763,775	694,406
Total	201,922,214	200,008,357
Wagons-Milles—Total	1,917,588,114	1,965,919,667
Service des travaux	3,232,465	3,880,413
Total	1,920,820,579	1,969,800,080
LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES:	23,902.01	23,400.62
TRAFIC DES MARCHANDISES:		
Tonnes transportées—marchandises productives	76,845,970	85,240,738
Tonnes transportées un mille—marchandises productives	30,921,807,529	32,942,999,471
Recette des marchandises	$394,424,463	$393,544,359
Recette par tonne	$5·13266	$4·61686
Recette par tonne-mille	$0·01276	$0·01195
Milles par tonne payante	402.39	386.47
Tonnes-mille—Marchandises productives par mille de voie	1,288,376	1,407,783
Tonnes-mille—Toutes les marchandises par mille de voie	1,405,767	1,532,282
*Tonnes-milles brutes des wagons, de leur contenu et des cambuses	73,203,829,127	76,355,177,207
Tonnes-milles nettes de marchandises (productives et improductives)	33,600,657,164	35,856,347,990
*Trains-heures, service des marchandises	2,681,868	2,923,646
TRAFIC DES VOYAGEURS:		
Voyageurs transportés	18,678,371	20,083,064
Voyageurs transportés un mille	1,620,839,960	1,754,856,873
Recette du service des voyageurs	$43,287,240	$41,562,141
Recette par voyageur	$2,31751	$2,06951
Milles par voyageur payant	86.78	87.38
Recette par voyageur-mille	$0.02671	$0.02368
Voyageur-milles par mille de voie	67,812	74,992
REVENU NET DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER:		
Recette brute par mille de voie	$20,949.01	$20,993.89
Frais bruts par mille de voie	$20,716.94	$20,559.04
Revenu net de l'exploitation par mille de voie	$232.07	$434.85

*Le district de Terre-Neuve non compris.

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE

	Année *1949	Année 1948	Augmentation ou *diminution*	
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Pourcentage
PRODUITS AGRICOLES:				
Blé	5,753,131	4,900,373	852,758	17·40
Maïs	557,987	398,784	159,203	39·92
Avoine	1,342,509	1,197,443	145,066	12·11
Orge	1,171,881	1,245,513	*73,632*	*5·91*
Seigle	180,778	152,952	27,826	18·19
Graine de lin	102,362	218,916	*116,554*	*53·24*
Autres grains (y compris pois secs, haricots, fèves soya)	178,209	146,217	31,992	21·88
Farine	918,830	1,005,790	*86,960*	*8·65*
Autres produits de mouture	1,667,837	1,977,329	*309,492*	*15·65*
Foin et paille	130,326	201,218	*70,892*	*35·23*
Coton	81,093	68,590	12,503	18·23
Pommes (fraîches)	86,545	97,315	*10,770*	*11·07*
Autres fruits (frais)	304,038	331,239	*27,201*	*8·21*
Pommes de terre	400,370	405,147	*4,777*	*1·18*
Autres légumes frais	248,462	205,616	42,846	20·84
Autres produits agricoles	766,211	704,736	61,475	8·72
Total	13,890,569	13,257,178	633,391	4·78
INDUSTRIE ANIMALE:				
Chevaux	22,790	37,952	*15,162*	*39·95*
Bestiaux	320,044	365,874	*45,830*	*12·53*
Moutons	11,642	13,286	*1,644*	*12·37*
Porcs	133,801	144,285	*10,484*	*7·27*
Volailles (vivantes)	86	247	*161*	*65·18*
Viandes ou volailles (fraîches ou frigorifiées)	223,876	245,497	*21,621*	*8·81*
Viandes (fumées ou salées)	41,094	88,015	*46,921*	*53·51*
Autres produits de l'industrie des conserves (comestibles)	86,703	43,908	43,795	102·07
Œufs	35,821	57,133	*21,312*	*37·30*
Beurre	34,950	42,416	*7,466*	*17·60*
Fromage	35,036	37,880	*2,844*	*7·51*
Laine	26,701	40,977	*14,276*	*34·84*
Peaux et cuirs	86,577	83,963	2,614	3·11
Autres produits de l'industrie animale (non comestibles)	82,054	106,073	*24,019*	*22·64*
Total	1,141,175	1,306,506	*165,331*	*12·65*
PRODUITS MINIERS:				
Charbon anthracite	2,308,810	3,218,395	*909,585*	*28·26*
Houille grasse	8,918,681	11,656,145	*2,737,464*	*23·49*
Charbon presque bitumineux	1,238,632	1,293,059	*54,427*	*4·21*
Lignite	593,040	518,153	74,887	14·45
Coke	797,968	976,450	*178,482*	*18·28*
Minerais de fer et concentrés	1,275,273	785,034	490,239	62·45
Minerais de cuivre et concentrés	248,205	188,813	59,392	31·46
Autres minerais et concentrés	2,359,510	2,248,705	110,805	4·93
Lingots, mattes, etc. (métaux non ferreux)	556,352	684,538	*128,186*	*18·73*
Sable et gravier	2,163,794	2,151,189	12,605	·59
Pierre (concassée, brisée, moulue)	2,361,081	2,638,687	*277,606*	*10·52*
Ardoise (grosses dimensions)	139,120	146,925	*7,805*	*5·31*
Pétrole brut	775,857	429,179	346,678	80·78
Asphalte (naturel et sous-produits)	353,924	353,448	476	·13
Sel	438,754	489,000	*50,247*	*10·28*
Autres produits miniers (à demi transformés)	1,892,538	2,203,341	*310,803*	*14·11*
Total	26,421,539	29,981,061	*3,559,522*	*11·87*
PRODUITS FORESTIERS:				
Billes, poteaux, perches, pilotis	641,144	875,559	*234,415*	*26·77*
Bois de corde et autre bois de chauffage	274,551	359,223	*84,672*	*23·57*
Traverses	49,434	52,209	*2·775*	*5·32*
Bois à pate	4,659,091	6,667,578	*2,008,487*	*30·12*
Bois de sciage et de construction, bois à boîtes et à douves	4,061,996	4,770,041	*708,045*	*14·84*
Contre-plaqué (compris dans bois de sciage, etc. en 1948)	63,364	—	69,364	—
Autres produits forestiers	316,918	319,769	*2,851*	*·89*
Total	10,072,498	13,044,379	*2,971,881*	*22·78*
A reporter	51,525,781	57,589,124	*6,063,343*	

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE—(*Suite*)

	Année *1949	Année 1948	Augmentation ou *diminution*	
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Pourcentage
Report	51,525,781	57,589,124	*6,063,343*	
PRODUITS MANUFACTURÉS ET DIVERS:				
Essence	1,998,091	1,906,372	91,719	4·81
Pétrole raffiné et ses sous-produits (moins l'asphalte et l'essence)	1,554,394	1,767,020	*212,626*	*12·03*
Sucre	360,599	368,478	*7,879*	*2·14*
Fer, en gueuse et en loupe	454,026	416,421	37,605	9·03
Rails et boulons	66,193	55,063	11,130	20·21
Fer et acier (en barre et en feuille, fer à construction et tuyaux de fer)	1,722,369	2,061,373	*339,004*	*16·45*
Fonte, machinerie et chaudières	300,152	358,766	*58,614*	*16·34*
Ciment	1,055,321	882,285	173,036	19·61
Brique et pierre artificielle	338,701	381,683	*42,982*	*11·26*
Chaux et plâtre	519,650	514,624	5,026	·98
Tuyaux et tuiles à drainage	52,905	63,823	*9,918*	*15·54*
Instruments aratoires et véhicules autres que les autos	393,310	390,382	2,928	.75
Automobiles, camions et accessoires d'autos	1,925,530	1,830,767	94,763	5·18
Articles de ménage et bagages de colons	17,392	22,160	*4,768*	*21·52*
Meubles	54,504	56,693	*2,189*	*3·86*
Boissons	368,129	444,703	*76,574*	*17·22*
Engrais de toutes sortes	1,122,363	1,161,272	*38,909*	*3·35*
Papier à journal	1,931,918	1,959,861	*27,943*	*1·43*
Autre papier	356,079	440,246	*84,167*	*19·12*
Cartons murs	513,564	638,293	*124,729*	*19·54*
Pâte à papier	974,793	1,339,588	*364,795*	*27·23*
Poisson (frais, gelé, fumé, etc.)	109,723	121,174	*11,451*	*9·45*
Conserves (toutes les conserves comestibles)	592,620	677,318	*84,698*	*12·50*
Autres produits manufacturés et divers	6,453,670	7,441,382	*987,712*	*13·27*
Marchandises (lots brisés)	2,083,193	2,351,867	*268,674*	*11·42*
Total	25,320,189	27,651,614	*2,331,425*	*8·43*
Grand total	76,845,970	85,240,738	*8,394,768*	*9·85*

* Le district de Terre-Neuve est compris.

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1949

PARCOURS EXPLOITÉ

Territoire	Possédées	Louées	Droit de passage	Total
Région de l'Atlantique	*3,691·30	6·41	82·95	3,780·66
Région Centrale	7,133·71	347·91	27·86	7,509·48
Région de l'Ouest	11,339·44	34·84	92·54	11,466·82
Lignes du Grand Trunk Western	901·68	9·50	59·75	970·93
Vermont Central	237·92	125·18	58·73	421·83
Total de la première voie principale	23,304·05	523·84	321·83	24,149·72
Lignes au Canada	21,949·02	216·79	198·96	22,364·77
Lignes aux États-Unis	1,355·03	307·05	122·87	1,784·95

* Comprend les 705·13 milles de voie que nous possédons à Terre-Neuve.

LONGUEUR DE TOUTES LES VOIES EXPLOITÉES

Première voie principale	23,304·05	523·84	321·83	24,149·72
Seconde voie principale	1,219·52	9·34	85·42	1,314·28
Troisième voie principale	27·95	—	3·49	31·44
Quatrième et autres voies principales	10·78	—	5·09	15·87
Éperons, voies d'évitement et voies de gare	6,047·83	169·88	1,216·57	7,434·28
Total	*30,610·13	703·06	1,632·40	32,945·59

* Comprend 705·13 milles de voie principale et 65·22 milles d'éperons, voies d'évitement, etc. du district de Terre-Neuve.

RÉPARTITION DES RECETTES ET FRAIS TOTAUX

	Les recettes d'exploitation ont été appliquées:		Les frais d'exploitation ont été appliqués:	
	1949–%	1948–%	1949–%	1948–%
Employés	56·82	57·15	59·46	60·41
Combustible	11·00	11·65	11·51	12·32
Autres frais	27·74	25·80	29·03	27·27
Total des frais d'exploitation	95·56	94·60	100·00	100·00
Résidu disponible pour impôts et autres charges	4·44	5·40		
Total	100·00	100·00	100·00	100·00
Entretien de la voie	17·66	17·51	18·48	18·51
Entretien du matériel	21·35	20·01	22·35	21·16
Circulation	1·82	1·78	1·90	1·88
Transport	49·07	49·94	51·36	52·79
Exploitations diverses	1·15	1·06	1·20	1·12
Frais généraux	4·51	4·30	4·72	4·54
Total des frais d'exploitation	95·56	94·60	100·00	100·00

LE PERSONNEL ET SA RÉMUNÉRATION

Année	*Nombre moyen des employés	*Rémunération	Moyenne par employé
1939	78,129	$122,354,101	$1,566
1948	111,072	305,397,747	2,750
1949	111,806	311,041,852	2,782

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

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

Adopté.

Maintenant, prenons "les articles du budget".

M. KNIGHT: Avant que vous passiez aux articles du budget, il y a un monsieur ici qui est assidu à poser des questions concernant le chemin de fer de Terre-Neuve. On lui a demandé hier de les consigner par écrit. Quand fournira-t-on les réponses à ces questions?

Le PRÉSIDENT: Le moment est peut-être arrivé maintenant. J'espérais que nous pourrions aborder le premier article du budget. Nous pourrions peut-être donner lecture du premier article du bugdet maintenant.

M. FRASER: Oh! monsieur le président, j'ai compris que M. Fulton devait également présenter une résolution.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Il était bien évident hier que notre député de Terre-Neuve avait à l'esprit plusieurs questions d'importance pour Terre-Neuve qu'il voulait porter à l'attention du conseil du National-Canadien, des questions qui n'intéressaient pas particulièrement le reste du Canada mais qui empiéteraient beaucoup sur le temps du Comité. Aussi, je lui ai demandé de consigner ces représentations par écrit. Il a eu la bienveillance de faire cela. Le Comité désire-t-il que ces questions soient imprimées dans le compte rendu de nos délibérations?

M. MUTCH: Ainsi que les réponses, quand on les obtiendra.

Le PRÉSIDENT: Cet exposé ne renferme pas de questions.

M. FULTON: Il n'y a pas de questions?

Le PRÉSIDENT: Pas de questions.

M. CARTER: Monsieur le président, je vous demande pardon. J'ai les questions ici.

Le PRÉSIDENT: Alors, voudriez-vous me confier les questions?

M. CARTER: Je n'ai pas confié de relevé au président, aussi je me demande quel relevé il a. Je m'excuse. Je voudrais modifier celui-là.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous pas en venir à une entente sans impiéter sur le temps du Comité, puis nous pourrions peut-être traiter de ce sujet à la fin de notre séance cet après-midi.

J'ai ici une lettre de M. Fulton. Il a eu la bienveillance de consigner des demandes par écrit, et sa lettre se lit ainsi qu'il suit:

> Ce qui suit constitue l'information que je voudrais obtenir du Comité concernant les droits miniers du National-Canadien dont il est question dans le rapport annuel à l'étude.
>
> 1) Le nom de la compagnie, des compagnies ou des personnes avec lesquelles des arrangements ont été pris relativement au loyer et aux redevances et la superficie assujétie à un contrat dans chaque cas.
> 2) Le loyer annuel ou autre loyer périodique prévu dans chaque contrat.
> 3) Le taux des redevances ou toute autre considération prévue dans chaque contrat.
> 4) Le délai accordé à chaque compagnie ou à chaque personne sous le régime de chaque contrat avant que des travaux d'exploration soient commencés effectivement.
> 5) Le délai dans lequel une exploitation effective doit être entreprise après que la nature de la propriété minière a été reconnue.
> 6) Si des droits quelconques ont été vendus à forfait, et les noms des compagnies ou des personnes auxquelles ils ont été ainsi vendus, et le prix d'achat versé.

Je propose que cette lettre soit consignée au compte rendu. Quand j'ai reçu la demande de M. Fulton par écrit, j'ai promis de la déposer afin que tous les membres du Comité puissent prendre connaissance du contenu et que j'aie le temps d'y songer. Les choses en sont là.

M. FRASER: Les réponses ne nous seront-elles pas données à ces questions?

M. FULTON: J'ai conclu des observations du président du Comité que ma demande serait portée à l'attention du ministre et du président du réseau, qu'ils décideraient s'ils étaient disposés à répondre et qu'ils nous aviseraient en conséquence.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que nous devrions laisser la parole au président du réseau.

M. GORDON: Monsieur le président, j'ai beaucoup étudié cette question et je suis d'opinion que c'est partir d'un faux principe que de demander aux chemins de fer Nationaux du Canada de rendre publiques les particularités de contrats intervenus avec d'autres parties. Si l'on fait droit à une telle demande, je suis persuadé que cette ligne de conduite infirmera l'habileté des chemins de fer Nationaux du Canada à obtenir des enchères ou des cotes sur des transactions commerciales. Dans le cas à l'étude, des soumissions ont été sollicitées et une occasion a été procurée aux intéressés de soumissionner à chances égales. A mon avis, l'on ne devrait pas rendre publique, par voie du Comité, la transaction commerciale qu'a effectuée l'adjudicataire.

Je préciserai de plus que notre principal concurrent ferroviaire ne serait pas tenu de divulguer de tels renseignements.

M. FRASER: Si le concurrent du National-Canadien était engagé dans une transaction de la même nature, ne serait-il pas tout disposé à donner le nom de la compagnie avec laquelle il fait affaires?

M. GORDON: Je ne puis parler en son nom.

M. FRASER: Que ferait le National-Canadien? S'opposerait-il à donner le nom de la compagnie?

M. GORDON: Je ne crois pas qu'il y aurait quelque objection à donner le nom de la compagnie au Comité. Je suis certain que ce serait un sujet de connaissance générale et l'on connaîtrait le nom. Je serais donc tout disposé à communiquer ce renseignement s'il était de quelque utilité.

M. FRASER: C'est un renseignement qu'on pourrait nous fournir?

M. JAMES: Quel avantage pourrait-il avoir?

M. GORDON: Je doute qu'il en ait.

M. MUTCH: Dès que cette compagnie commence à dépenser un dollar, cela devient un contrat ferme et il n'y aurait pas d'objection à divulguer le nom. Cela diffère complètement de la divulgation des particularités de l'administration.

M. FULTON: Je serai très heureux de connaître le nom, mais je dois avouer que je ne puis souscrire à l'objection formulée pour les autres motifs. Et voici pourquoi: les droits miniers sont de la nature d'un bien public possédé par une société d'État. Ce sont des droits qui, nous dit-on, ont été aliénés à des compagnies privées dont on ne s'oppose pas à faire connaître les noms. Il me semble que ceci tombe dans le domaine des affaires publiques.

En premier lieu, ce sont des affaires que le public a droit de connaître, étant donné que c'est lui qui détient les actions du réseau. De plus, j'estime qu'il a le droit de savoir à combien se chiffrent les recettes anticipées que votre compagnie va retirer de ces ventes, et il ne peut le savoir tant qu'il ne saura pas quels seront les taux.

M. GORDON: Cela figurera dans nos rapports d'année en année.

M. FULTON: Les rapports feront voir ce que vous avez reçu effectivement.

M. GORDON: L'an prochain, le rapport fera voir la somme exacte que nous avons reçue relativement à ce bail en particulier.

M. FULTON: Mais il n'indiquera pas en vertu de quels arrangements le bail a été conclu.

M. GORDON: Je ne suis pas d'avis qu'on nous demande de donner des particularités sur la transaction même. Je le regrette infiniment, mais je suis tout à fait disposé à renseigner le Comité sur tout dans des limites raisonnables. Cependant, j'estime qu'il m'incombe de faire face au Comité et de lui dire ce qui, à mon avis, serait à l'avantage ou au détriment des chemins de fer Nationaux du Canada, et je suis d'avis que si nous divulguions ces détails cela porterait préjudice au réseau et nous nuirait à l'avenir lorsqu'il s'agirait d'obtenir des enchères ou des soumissions. Nous pourrions nous attendre à un tel résultat. Aussi, cela pourrait nous coûter de l'argent. Cela pourrait nous coûter plus d'argent et, en définitive, plus d'argent aux contribuables. Aussi, j'estime qu'il est de mon devoir de signaler mon opinion à l'attention du Comité, et je tiens à dire très catégoriquement que je regretterais infiniment si quelqu'un avait à l'idée que cette transaction en particuler comporte quelque chose dont nous aurions à rougir ou qu'il nous faudrait défendre. Ce fut une transaction parfaitement légitime qui a été effectuée par voie de soumissions ouvertes. Je suis bien persuadé que nous obtenons un bon prix et que la transaction a été honnête sous tous rapports. Cette observation faite, je m'en remets à vous.

M. FULTON: Je ne puis faire de commentaires sur vos sentiments. Je me rends compte que vous avez exprimé votre opinion réfléchie. Cependant, après avoir étudié cette question à fond, je puis vous dire en toute franchise que je ne me raillie pas à votre opinion pour la raison suivante: d'après l'affirmation faite

hier, cette transaction-ci n'est pas une transaction continue. Le renseignement qui nous a été donné hier portait que l'on n'avait pas vendu tous ces droits d'exploiter le pétrole. S'il s'agissait d'une transaction continue, et s'il s'agissait d'obtenir des soumissions concurrentielles de manière à recevoir les plus hautes soumissions, je conviendrais alors avec vous qu'il ne serait pas avantageux de révéler les particularités, et que cela produirait un mauvais effet. Mais on nous informe qu'il n'en est pas ainsi, et qu'on a maintenant vendu tous ces droits.

M. GORDON: Je maintiens que c'est une transaction d'une nature continue. Il se peut que cette transaction en particulier constitue une transaction définitive, mais nous recevons des enchères et des soumissions constamment par rapport à des propriétés du réseau. C'est ce genre de transaction dont je parle.

M. FULTON: Monsieur le président, si l'on appliquait ce principe, il découlerait de ce que dit M. Gordon que nous n'aurions jamais le droit de savoir pour quelle somme la compagnie a vendu ces avoirs. Je ne puis accepter cette affirmation. Il faut en conclure, il me semble, qu'il est tout à fait convenable que les détails d'une transaction continue ne soient pas révélés avant que la transaction soit menée à terme. Mais une fois la transaction bâclée, je soutiens que nous, à titre de députés, et le peuple canadien avons droit de prendre pleine connaissance de ce renseignement. Il leur appartient de connaître non pas les détails des négociations mais les détails relatifs aux résultats des négociations.

Et un autre motif me pousse à prendre cette attitude. Laissez-moi vous donner un exemple. Nous étudions actuellement un déficit de la compagnie, et nous sommes sur le point d'aborder l'étude du budget comportant les prévisions relatives aux dépenses futures. Il a été posé des questions sur la modernisation du matériel et le coût de cette modernisation.

Pour ma part,—et je crois que je pourrais nommer plusieurs autres membres du Comité qui se rangeraient à mon avis—je serais intéressé à savoir si la compagnie va toucher des recettes appréciables ou des recettes qui seront probablement appréciables et savoir aussi la période de temps qui s'écoulerait avant la perception de ces recettes, ainsi que le demandent les questions (4) et (5). A mon sens, cela a une portée directe sur les opérations de la compagnie et je ne puis concevoir comment ce renseignement peut procurer quelque avantage au Pacifique-Canadien dans le domaine de la concurrence.

On m'apprend que le gouvernement de l'Alberta révèle les détails de contrats qu'il a conclus lorsqu'il met des droits miniers aux enchères, et il ne semble pas que ce mode d'action lui porte préjudice dans des transactions futures. Aussi, je ne puis concevoir aucune raison pour que le National-Canadien ne révèle pas ce renseignement.

L'hon. M. CHEVRIER: J'admets affirmation générale, monsieur Fulton, que le Comité a droit à la connaissance la plus entière possible des renseignements, compte tenu de toutes les circonstances, et je crois que les employés supérieurs des chemins de fer Nationaux du Canada ont eu pour habitude de donner tous les renseignements qu'il leur est possible de communiquer. En effet, un député s'est levé à la Chambre l'autre jour et a affirmé qu'il avait obtenu plus de renseignements du National-Canadien qu'il n'avait compté en obtenir. On n'a nullement l'intention de refuser des renseignements quelconques, mais je crois que lorsque nous abordons une question de cette nature et en particulier des questions portant sur les traitements et autres choses connexes, le Comité a l'habitude de s'en remettre à l'opinion du fonctionnaire supérieur qui témoigne.

Je ne connais pas les détails de cette transaction. Je ne sais s'ils devraient être divulgués ou non. Mais lorsque le président du National-Canadien dit qu'il serait dangereux en principe de les divulguer et que cela pourrait procurer à un concurrent du réseau un renseignement qui ne devrait pas être mis à sa portée, alors je suis prêt à l'appuyer.

M. FULTON: Puis-je proposer, si M. Gordon en convient avec moi, que nous discutions cette question, tout en me réservant le droit de demander le renseignement publiquement à une date subséquente?

M. GORDON: Je serais tout disposé à faire cela. Je tiens beaucoup à préciser que nous ne cachons rien. Nous n'avons rien à cacher ici. S'il existe un mode de procédure, et j'avoue que je suis nouveau ici, d'après lequel nous pourrions compter qu'un sujet de cette nature pourait être discuté sans être consigné au compte rendu, je n'aurais pas d'objection. Mais c'est ce en quoi consiste ma difficulté. Si cela est conforme au règlement, monsieur le président, je ne demanderais pas mieux que d'avoir l'occasion de discuter ce sujet avec M. Fulton, mais je ne sais si cela est vu d'un bon œil par les autres membres du Comité.

M. MUTCH: Quant à la première proposition de M. Gordon, le Comité n'a pas le pouvoir de lui imposer de restrictions en sa qualité de président des chemins de fer Nationaux du Canada et de lui interdire de faire confiance à qui que ce soit. Je suis certain qu'on ne refusera pas de renseignements à un membre quelconque du Comité qui en prend la responsabilité. A mon sens, c'est un sujet qui ne ressortit pas particulièrement au Comité. Quant à la question générale et à l'opportunité de fournir le renseignement, il va sans dire que c'est le président du réseau qui constitue notre autorité. Pour ce qui regarde la proposition générale formulée par M. Fulton, je crois que nous devons accepter son point de vue parce que, à mon avis, dès que le contrat figure dans le bilan sous forme d'entreprise profitable ou autrement, ce qu'il comporte tombe dans le domaine des renseignements publics. Pour l'heure, vu qu'il n'y a pas de crédit qui se rattache à cette question, je ne suis pas disposé à insister sur la production de ces données. D'autre part, le principe est bien posé au Comité et, à mon avis, il est posé à bon droit, qu'en ce qui concerne des particularités d'administration, le Comité a décidé de s'en remettre au président et à ses aviseurs. En d'autres termes, nous lui avons confié l'administration et nous devons nous fier à lui ou le remplacer.

La séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

M. MCLURE: M. Gordon m'a lancé un défi à une séance précédente, et quand deux Écossais sont en présence je n'ai pas le droit de refuser de relever le gant. Aussi, je présente la preuve spontannée que j'avais raison. Ces télégrammes, et j'en ai un nombre assez considérable, ont été reçus ce matin. Je ne savais pas qu'ils m'avaient été envoyés avant que j'arrive à mon bureau. Je n'entends en lire qu'une couple. La dépêche que voici porte la date du 29 mars, 12.12 heures de l'après-midi. Elle vient de Kensington, Île du Prince-Édouard et se lit ainsi qu'il suit:

> M. Gordon devrait vous amener luncher. Nous sommes et avons été incapables d'obtenir suffisamment de wagons à réfrigération en mars. Hier, nous avons demandé au National-Canadien, Charlottetown, seize wagons à réfrigération à être mis en disponibilité à treize stations dans l'Île et l'administration a déclaré qu'elle n'avait pas assez de wagons à réfrigération de disponibles et demandé si nous voudrions utiliser des wagons fermés. Assurément M. Gordon ne peut soutenir qu'il y a assez de wagons à réfrigération de disponibles quand les expéditeurs dans l'Île sont incapables d'obtenir des wagons qui leur permettraient de remplir commandes. Nous avons été forcés refuser commandes pour

plus de cent chargements complets pommes de terre en mars et en plus avons subi résiliation de commandes pour neuf chargements pommes de terre semence à cause impossibilité d'expédier à temps faute de wagons à réfrigération. Avons commandé depuis quelques jours wagons à réfrigération pour nos entrepôts Freetown, Fredericton et Northam et ce matin avons pas un seul wagon à aucun de ces entrepôts. Il existe une rareté aiguë de wagons ou bien le National-Canadien ne sait pas ce qu'il fait.

P.E.I. Produce Co., Ltd.

M. FRASER: Je crois qu'il importe d'apporter une rectification. Le lunch devrait devenir un dîner.

M. GORDON: S'il y a danger que je sois appelé à payer la note, j'insiste pour que ce soit un lunch. Cependant, je tiens à faire une observation. Le vice-président de notre service d'exploitation persiste à dire qu'il n'y eut que deux jours, au cours de tout le mois de mars, où nous n'avons pas eu plus de 200 wagons par jour dans l'Île, et nous avons actuellement 244 wagons dans l'Île du Prince-Édouard. Aussi, nous devrions tirer cette situation au net et établir exactement où sont ces wagons avant que j'admette avoir perdu la gageure.

M. MCLURE: Ce télégramme porte l'heure de midi aujourd'hui.

M. GORDON: Nous recevons des rapports quotidiens à ce sujet, et nos rapports en ce moment font voir qu'il y a 244 wagons dans l'Île du Prince-Édouard.

L'hon. M. CHEVRIER: Des rapports quotidiens me sont transmis et le rapport du 29 mars, ce jour, porte qu'il y a dans l'Île pour chargement 236 wagons à réfrigération, et en transit à destination de l'Île du Prince-Édouard pour y être chargés, 308 wagons. Hier il y avait 244 wagons dans l'Île, comme le dit M. Gordon, et 344 en transit pour chargement. Ce nombre dépasse de beaucoup les 50 p. 100 qu'il y avait là l'an dernier à la même époque.

M. MCLURE: Cela se peut mais la quantité de pomme de terres à expédier est de 100 p. 100 plus élevée.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur McLure, que nous avons décidé de vous laisser trancher cette question avec M. Gordon.

M. MCLURE: Vous feriez aussi bien d'admettre que j'ai raison. Je sais qu'il n'est pas facile à un Écossais d'admettre cela.

M. GORDON: Je reconnais un vaillant lutteur quand je le rencontre, et me fondant sur vos représentations je suis prêt à acquitter le coût du lunch,—que vous ayez raison ou non. Jamais de ma vie je n'ai eu à faire à un homme qui a travaillé aussi ardûment pour mériter un lunch.

Revisé—1

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Résumé des prévisions budgétaires pour l'exercice 1950

—	Prévisions pour 1949	Déboursés en 1949	Prévisions pour 1950	Détails à la page
	$	$	$	
BUDGET D'EXPLOITATION—				
Déficit	37,800,000	42,043,027	32,236,000	2
IMMOBILISATIONS—				
Additions et améliorations	24,500,000	18,296,160	30,872,059	3
Matériel neuf	8,700,000	9,331,473	10,698,430	4
Embranchement de Barraute	612,890	382,256	230,000	5
Achat de titres	1,692,000	1,432,758	717,000	6
	35,504,890	29,442,647	42,517,489	
Moins—montants disponibles des réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte sur la dette	15,738,000	14,159,638	17,935,000	
Total des immobilisations	19,766,890	15,283,009	24,582,489	

REMARQUE:—Cet état revisé pourvoit à des recettes supplémentaires qui, selon toute anticipation, seront retirées en 1950 par suite de la décision de la Commission des Transports, Ordonnance n° 74034 du 1er mars 1950. Cette décision a pour effet de substituer, à compter du 23 mars 1950, un relèvement des tarifs-marchandises de 16 p. 100 au relèvement intérimaire de 8 p. 100 autorisé en vertu de l'Ordonnance n° 73123 mise en vigueur le 11 octobre 1949.

Dans le budget de 1950, il n'y a aucun crédit relatif au relèvement des salaires.

Le nouveau matériel à financer en 1950 est estimé à $36,698,430, dont 26 millions seront couverts par une émission trust du matériel, ce qui laisse un solde de $10,698,430 à combler en vertu de la Loi de financement et de garantie concernant les Chemins de fer Nationaux du Canada, 1950.

Revisé—2

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET D'EXPLOITATION

—	Prévisions pour 1949	Déboursés en 1949	Prévisions pour 1950
	$	$	$
Recettes d'exploitation	520,900,000	500,723,386	516,764,000
Frais d'exploitation	494,300,000	478,501,660	482,500,000
Revenu net d'exploitation	26,600,000	22,221,726	34,264,000
Prélèvements nets à même le revenu, sans compter l'intérêt	18,290,000	18,163,818	20,753,000
Intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public	22,833,000	24,302,651	24,088,000
Intérêt sur les prêts de l'État	23,277,000	21,798,284	21,659,000
Déficit	37,800,000	42,043,027	32,236,000

REMARQUE:—Cet état revisé pourvoit à des recettes supplémentaires qui, selon toute anticipation, seront retirées en 1950 par suite de la décision de la Commission des Transports, Ordonnance n° 74034 du 1er mars 1950. Cette décision a pour effet de substituer, à compter du 23 mars 1950, un relèvement des tarifs-marchandises de 16 p. 100 au relèvement intérimaire de 8 p. 100 autorisé en vertu de l'Ordonnance n° 73123 mise en vigueur le 11 octobre 1949.

Dans le budget de 1950, il n'y a aucun crédit relatif au relèvement des salaires.

Le budget de 1950 comprend une contribution de $3,096,000 en vue du déficit de la caisse de prévoyance de l'*I.C.R. and P.E.I.*, ainsi que $100,000 pour contribution à la caisse de retraite du Grand-Tronc.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Additions et améliorations et nouveau matériel

—	Prévisions pour 1949	Déboursés en 1949	Prévisions pour 1950
	$	$	$
ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—			
Région de l'Atlantique	2,367,020	1,519,551	3,019,634
Région Centrale	12,007,383	8,747,967	10,447,779
Région de l'Ouest	6,035,003	4,316,932	7,385,944
Grand Trunk Western Railway Co.	3,005,678	2,179,136	2,958,810
Central Vermont Railway	337,843	170,713	350,790
Filiales	44,001	Cr. 708,541	297,909
Messageries, télégraphes et autres services	4,306,694	2,526,626	9,205,394
Additions et améliorations au matériel (Canada)	5,216,528	2,857,635	5,977,779
Matériel désaffecté	Cr. 3,820,150	Cr. 3,323,859	Cr. 3,771,980
	29,500,000	18,296,160	35,872,059
Moins—Partie des projets inclus dans les prévisions ci-dessus qui ne seront pas terminés le 31 décembre de chaque année	5,000,000	.....	5,000,000
Total des additions et améliorations	24,500,000	18,296,160	30,872,059
NOUVEAU MATÉRIEL—			
Programmes de 1947 et 1948—			
Dépenses additionnelles du budget concernant le matériel couvertes par les séries "S" et "T" du Trust	.....	1,015,987	.....
Programme de 1949— (Prévisions pour 1949 / Déboursés en 1949)			
Matériel productif de recettes... $30,337,138 / $29,581,632			
Moins les Séries "U" du Trust.. 22,500,000 / 22,000,000			
7,837,138 / 7,581,632			
Matériel divers 862,862 / 733,854			
$ 8,700,000 / $ 8,315,486	8,700,000	8,315,486	.....
Programme de 1950— (Prévisions pour 1950)			
Matériel productif de recettes $34,751,400			
Moins—Séries "V" du Trust proposées 26,000,000			
8,751,400			
Matériel divers 1,947,030			
$20,698,430	.....	.....	10,698,430
Total—Nouveau matériel	8,700,000	9,331,473	10,698,430

	1949	1950
	$	$
DÉPENSES FINANCÉES EN VERTU DES ÉMISSIONS TRUST DU MATÉRIEL—		
Émissions Trust—		
Séries "S" et "T"	12,720,637	.....
Séries "U"	6,279,916	.....
Séries "V" du Trust proposées pour 1950	.....	26,000,000

ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—BUDGET DE 1950

DÉPENSES MOINS RETRAITS APPLICABLES AUX IMMOBILISATIONS

—	Région de l'Atlantique	Région de Terre-Neuve	Rétion Centrale	Rétion de l'Ouest	Lignes du *Grand Trunk Western*	*Central Vermont Railway*	Autres	Total
ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—								
Rails et boulons	154,671	12,639	663,478	900,062	258,800	30,050	.....	2,019,700
Selles d'appui et ancres	243,965	127,139	1,263,022	955,327	142,300	50,361	.....	2,782,114
Ballast	215,635	51,887	8,655	23,350	139,700	91,155	.....	530,382
Élargissement des coupes et remblais	.....	34,589	.....	79,290	.....	3,000	.....	116,879
Enrochement, murs de soutènement et encoffrement en charpente	.....	35,000	3,000	3,000	800	.....	.....	41,800
Fossés, drains et égouts	11,340	.....	5,000	34,700	1,300	.....	.....	52,340
Cours, voies et voies d'évitement	202,258	123,100	674,954	371,638	42,900	.....	.....	1,414,850
Appareils de construction de chaussée	3,500	5,500	534,880	221,450	151,600	23,465	.....	940,395
Ponts, estacades et ponceaux	161,135	39,950	492,724	834,225	93,150	34,659	.....	1,655,843
Tunnels	.....	.....	77,000	148,500	.....	.....	.....	225,500
Protection des chemins et traverses	263,000	.....	477,718	19,755	83,362	11,412	.....	855,247
Édifices, zone de la Gare Centrale, Montréal	.....	.....	450,000	.....	.....	.....	.....	450,000
Stations et abords	414,535	78,450	3,449,605	1,417,746	1,161,634	4,007	.....	6,525,977
Postes d'alimentation d'eau	20,840	.....	172,063	134,338	4,044	Cr 943	.....	330,392
Postes à combustible	2,250	.....	118,469	450,130	3,800	Cr 8,776	.....	565,893
Usines, remises à locomotives et machinerie	485,469	34,900	1,395,111	731,110	279,412	28,375	.....	2,954,377
Bassins et quais	.....	.....	.....	14,820	135,500	.....	.....	150,320
Élévateurs à grain	.....	.....	100,000	65,500	.....	.....	.....	165,500
Signaux et enclenchements	8,841	.....	211,000	943,601	183,800	.....	.....	1,347,242
Télégraphes—chemin de fer	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,485,653	1,485,653
Télégraphes—commerciaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,656,052	5,656,052
Terrains	3,000	.....	118,671	8,850	.....	.....	.....	130,521
Additions et améliorations générales et faux frais divers	101,041	5,000	178,272	18,117	193,281	21,500	Cr 259,799	257,412
Matériel de messagerie et divers	.....	180,000	54,137	10,385	.....	.....	389,250	633,772
Filiales	.....	.....	.....	.....	.....	.....	297,909	297,909
Hôtels	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,934,238	1,934,238
Additions et améliorations au matériel	.....	.....	.....	.....	83,417	62,525	5,977,779	6,123,731
Matériel désaffecté	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Cr 3,771,980	Cr 3,771,980
ESTIMATION TOTALE DES ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS	2,291,480	728,154	10,447,779	7,385,944	2,958,810	350,790	11,709,102	35,872,059
Moins partie des projets inclus dans les chiffres ci-dessus qui ne seront pas terminés le 31 décembre 1949	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,000,000
ESTIMATION NETTE DES ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30,872,059

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

NOUVEAU MATÉRIEL

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—

Programme de 1950:

3	locomotives Diesel de 1,000 c.v. (*M. & S.C. Rlw.*)		
4	locomotives Diesel de grande ligne de 3,000 c.v.		
20	locomotives Diesel de manœuvre de 1,000 c.v.		
18	locomotives Diesel de manœuvre pour les grandes lignes de 600 c.v.		
22	locomotives Diesel de manœuvre pour les grandes lignes de 600 c.v.		
100	wagons couverts à trémie.		
3	wagons-plate formes surbaissés		
25	wagons à automobiles (Terre-Neuve)		
60	wagons fermés de 30 tonnes (Terre-Neuve)		
35	voitures climatisées de luxe pour voyageurs		
5	wagons-poste et à messageries		
3	wagons-poste (Terre-Neuve)		
50	fourgons à bagages ordinaires		
4	fourgons à bagages ordinaires (*G.T.W.*)		
3	fourgons à bagages ordinaires (Terre-Neuve)		
10	wagons frigorifiques à messageries (Terre-Neuve)		
6	wagons-lits (Terre-Neuve)		
50	wagons-lits		
7	wagons-cafés-salons		
10	wagons-restaurants		
3	locomotives électriques (service de banlieue)		
6	automotrices (service de banlieue)		
15	voitures de remorque pour automotrices		
	Coût global, y compris taxe de vente et frais d'inspection	$34,751,400	
	Moins le montant de l'émission Trust du matériel projetée	26,000,000	
			$8,751,400
	Matériel divers—		
20	wagons bascule à air d'une capacité de 16 verges cubes (Terre-Neuve).		
1	niveleuse Jordan (Terre-Neuve)		
1	locomotive-grue de 50 tonnes (Terre-Neuve)		
10	chasse-neige en acier Russell pour voie double ou simple, avec déblayeuse d'entre-voie et casse-glace		
4	niveleuses Jordan, modèle régulier, avec charrue avant modèle "A" modifié.		
1	treuil industriel Diesel, d'une capacité de 30 tonnes		
1	treuil industriel Diesel, d'une capacité de 30 tonnes, avec aimant		
100	wagons Enterprise ou d'un modèle similaire à trémie longitudinale, d'une capacité de 70 tonnes, pour le balastage		
28	wagons bascule à air, modèle Austin-Western		
2	wagons bascule à air, modèle Austin-Western (*Central Vermont*)		
1	niveleuse Jordan, modèle régulier. (Voter de nouveau pour la Région Centrale AFE 71-252)		
17	wagons-citerne à eau construits de tenders récupérés.		
	Total—Matériel divers		$ 1,947,030
	GRAND TOTAL		10,698,430

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Construction d'un nouvel embranchement de Barraute à Kiask-Falls, province de Québec

Autorisé en vertu du chapitre 41 des statuts de 1946

ANNEXE DE LA LOI

Location	Milles	Budget des dépenses	
		A dépenser	Dépense moyenne par mille
		$	$
De Barraute à Kiask-Falls sur la rivière Bell, province de Québec	55	4,125,000 plus 15%	75,000

Les relevés d'emplacement pour la ligne susmentionnée ont été complétés au mois de septembre 1946, et le contrat a été adjugé au plus bas soumissionnaire le 26 décembre 1946, à savoir, à la *Therrien Construction Company Limited*, pour déblayage, nivellement, ponceaux et ponts sur tréteaux à partir du point de départ jusqu'à 39·02 milles.

L'exploitation de cette ligne, jusqu'au mille de 39·02 a débuté le 28 février 1949 avec l'inauguration d'un service de train mixte.

Au 31 décembre 1949, on avait dépensé pour la ligne en vertu de cette loi la somme de $3,003,733.55.

Les dépenses approximatives de l'année civile 1950 sont de $230,000. Ce montant couvre le relèvement et l'élargissement des remblais traversant les marécages et le rétablissement de la voie au niveau définitif, la pose de clôture sur l'emprise dans les localités ouvertes à la colonisation, les paiements finals aux entrepreneurs et l'érection de remises à l'usage des cantonniers.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Achat de titres et retrait de capital-obligations

—	Prévisions pour 1949	Déboursés en 1949	Prévisions pour 1950
	$	$	$
Toronto Terminals Railway— Conjointement avec le Pacifique-Canadien—Additions et améliorations générales—Proportion du National-Canadien, 50 p. 100	90,000	.....	100,000
Northern Alberta Railways— Conjointement avec le Pacifique-Canadien—Additions et améliorations générales—Proportion du National-Canadien, 50 p. 100	400,000	250,000	425,000
Chicago and Western Indiana Railroad— Avances en vertu de l'entente du 1er mars 1936	180,000	183,062	187,000
Atlantic and St. Lawrence Railroad— Achat du capital-actions	5,000	1,936	5,000
Dominion Telegraph Securities, Limited— Acquisition du solde d'intérêt dans le bail (expirant en 1978) des biens de la *Dominion Telegraph Company*, le loyer payable par la *Canadian National Telegraphs* en vertu du dit bail étant de $62,500 par année	1,017,000	997,760	.....
	1,692,000	1,432,758	717,000

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous en sommes au premier item du budget et je présume que je puis l'inscrire comme adopté parce qu'il figure dans les opérations de l'année dernière.

M. FULTON: Avant qu'il soit adopté, dois-je comprendre que les rapports étudiés en détail attendent pour être adoptés qu'une ou deux réponses différées soient apportées.

Le PRÉSIDENT: Ils ont été adoptés, mais on a promis de répondre aux questions et l'affaire sera naturellement étudiée en détail avant la rédaction de nos rapports de comité.

M. FULTON: Oui, mais je ne suis pas désireux d'obtenir les réponses à ces diverses questions maintenant, mais je veux simplement avoir l'assurance que nous aurons l'opportunité d'y revenir avant que les représentants des chemins de fer Nationaux s'en aillent.

M. FRASER: Vous disiez que le rapport avait été adopté, je pense, quand nous avons ajourné pour le lunch.

M. MUTCH: Oui, et nous avons changé de sujet.

M. FULTON: Je me rappelle que M. Carter avait une question à poser et je croyais comprendre que le rapport ne serait pas adopté tant que toutes ces questions n'auraient pas été tirées au clair.

Le PRÉSIDENT: Ne perdons pas plus de temps.

M. MUTCH: Il fut adopté sans dissidence.

M. GORDON: Il y a deux choses que nous voudrions mentionner. L'une est la déclaration relative au but de la création du trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada. J'ai des copies de cette déclaration ici et je vais en remettre une à chacun des membres du Comité.

(La déclaration apparaît comme Annexe "A")

Deuxièmement, avant d'en venir au budget, il est nécessaire d'attirer votre attention sur le fait que nous fournissons des états revisés qui tiennent compte du fait que le budget comprend maintenant les recettes additionnelles anticipées pour 1950 et qui résulteront des décisions de la Commission des Transports en vertu de l'Ordonnance nº 7034 en date du 1er mars 1950. Aussi je demanderais à chaque membre de s'assurer que nous étudions l'état revisé du budget qui a été distribué ce matin. Il comporte l'inscription suivante: revisé "I". C'est l'état que nous étudions.

Si vous êtes prêt, monsieur le président, je vais continuer. Vous trouverez dans revisé "I" que nous prévoyons pour 1950 un déficit de $32,236,000 en ce qui concerne le budget d'exploitation. Les membres du comité voudront bien regarder à la page 2 qui porte aussi l'inscription: revisé; ils verront que le budget d'exploitation pour 1950 y est mentionné en comparaison avec les déboursés de 1949 et les prévisions pour 1949. Nos recettes d'exploitation sont portées au budget de 1950 au montant de $516,764,000; nos dépenses d'exploitation sont inscrites au budget pour $482,500,000, ce qui laisse un revenu net d'exploitation dans les prévisions de $34,264,000, par comparaison avec un revenu de $22,221,726 résultant des déboursés de 1949. Nos prélèvements nets à même le revenu sans compter l'intérêt sont portés au budget pour $20,753,000. L'intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public est inscrit pour $24,088,000, et l'intérêt sur les prêts de l'État pour $21,659,000. La somme de ces trois derniers item soustraite de notre revenu net d'exploitation nous laisse avec un déficit dans les prévisions budgétaires de $32,236,000, par comparaison avec un déficit dans les déboursés de 1949 de $42,043,027, en tenant compte des mêmes item pour faire le calcul. Je crois que cela règle le cas du budget d'exploitation.

Je propose maintenant que les membres du Comité retournent à la première page car je vais référer aux immobilisations. Vous verrez qu'en ce qui a trait aux immobilisations, on prévoit $30,872,059 pour les additions et les améliorations. Je pense qu'il serait peut-être préférable d'examiner chaque item. Maintenant si vous voulez tourner à la page trois, vous allez voir que le chiffre de $30,872,059 s'applique à plusieurs régions mentionnées dans le rapport que vous avez en main et plus loin, à la page suivante, qui porte l'en-tête 3-A, il y a une énumération des principaux montants de chaque région qui composent ce chiffre et vous trouverez, si vous additionnez tous les montants des régions énumérées, que l'addition se chiffre à $30,872,059. Maintenant si vous voulez retourner à la première page, vous allez voir que l'item suivant concernant le matériel neuf a été inscrit au budget pour $10,698,430. En tournant à la page 4 vous verrez une énumération complète des unités du programme de 1950. Je prie les membres de noter particulièrement que, tandis que le grand total figure sur cet état comme étant $10,698,430, ce qui concorde bien avec le chiffre mentionné à la page 1, le coût de ces item apparaissant à la page 4 dépassera de 26 millions le montant de 10 millions mentionné. Les 26 millions seront obtenus au moyen d'une émission trust du matériel, de sorte qu'il n'y a que l'item de $10,698,430 qui nous touche. Ensuite, si vous voulez vous reporter de nouveau à la première page, vous verrez que l'item suivant concerne l'embranchement de Barraute qui a été porté au budget pour $230,000; à la page 5, vous trouverez les détails de cette dépense.

Enfin le dernier item de la page "I" a trait à l'achat de titres et a été inscrit au budget pour $717,000; les détails de cet item apparaissent à la page 6.

Le grand total des quatre item principaux se rapportant aux immobilisations que je viens de vous donner et dont la référence apparaît à la première page se chiffre à $42,517,489, et si nous en déduisons les montants disponibles des réserves pour dépréciations et amortissement de l'escompte sur la dette qui se chiffrent à $17,935,000, il reste un total net d'immobilisations de $24,582,489.

Je vais attirer particulièrement votre attention avant de laisser ce budget des dépenses sur le fait que celui de 1950, même si il a été ajusté de façon à inclure des prévisions de recettes additionnelles qui nous ont été accordées l'autre jour, comme je l'ai mentionné plus tôt, ne renferme aucune réserve de crédits en vue du relèvement des salaires; et si les négociations qui vont actuellement de l'avant ont pour résultat d'accorder des augmentations de salaire, alors le budget sera déficitaire du montant ayant servi à faire de tels rajustements. Je suis prêt maintenant, monsieur le président; je pense que cela couvre les principaux item du budget.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous commencer par le premier article des immobilisations, c'est-à-dire les additions et améliorations dont les détails apparaissent à la page 3-A?

M. HATFIELD: Le budget d'exploitation?

M. GILLIS: Je pense que la déclaration contenue dans ce budget, au moment où des négociations au sujet des salaires sont en cours, est un manque de psychologie. Hier, nous avons insisté sur la nécessité d'obtenir la coopération de tous les employés du N.-C. Des négociations à propos de salaires sont présentement en cours. Pratiquement tout le personnel sera mis au courant de la teneur de cette déclaration. Vous dites que vous avez opté pour un budget d'économie, mais vous avertissez catégoriquement tous les employés du réseau, d'un bout à l'autre du pays, que vous n'avez rien inscrit au budget en ce qui concerne les salaires. Pour le profane, cela signifie que le N.-C. n'a pas l'intention de relever les salaires des employés du réseau. Si cela avait été son intention, il y aurait eu des crédits prévus à ce sujet.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela n'indique rien de la sorte.

M. GILLIS: Vous n'avez rien inscrit au budget à cette fin.

L'hon. M. CHEVRIER: Pourquoi le ferions-nous?

Le PRÉSIDENT: Le président doit-il se prononcer prématurément sur cette affaire?

M. GILLIS: Attendez un instant. Je dis que la déclaration aurait dû être laissée de côté parce que je pense qu'on a tort de l'y inscrire et cela crée dans le public l'impression que vous avez déposé votre budget. Vous avez déclaré catégoriquement dans le budget qu'aucun crédit n'a été réservé en vue d'un relèvement anticipé des salaires.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gillis, avant que vous laissiez ce point, je puis dire que j'ai écouté très attentivement ce que le président a mentionné. J'ai cru comprendre qu'il a voulu simplement avertir le Comité que le déficit prévu augmentera de la somme qui pourrait être consacrée au relèvement des salaires. Je ne lis rien de plus dans sa déclaration.

M. GILLIS: Ma foi, monsieur le Président, vous êtes membre de ce comité et vous n'êtes pas un serre-frein, un mécanicien ou un garçon de wagon-lit travaillant à bord du N.-C. quelque part entre Ottawa et Vancouver. Vous savez au juste ce qui se passe et je pense que j'en ai moi-même une assez bonne idée. Toutefois, je parle de réaction psychologique au sujet de cette déclaration particulière mentionnée dans le budget. Je dis que c'est une erreur de l'y inscrire et je voudrais poser une question à M. Gordon. Il y a la notation que la Commission des Transports a relevé les tarifs-marchandises de 8 p. 100 mais n'était-il pas nettement entendu que cette hausse de 8 p. 100 était nécessaire afin de compenser pour les relèvements ou les ajustements anticipés de salaires de cette période?

M. GORDON: Oh! non, ce n'est pas vrai. Puis-je vous faire remarquer que jusqu'à la semaine passée, c'était une affaire double en ce sens que nous n'avions pas réservé de crédits dans le budget pour le relèvement des salaires qui peut

avoir lieu comme résultat des négociations, et nous n'avions pas non plus inclus aucune augmentation de recette provenant du cadeau de la Commission des Transports. Si nous avions examiné le budget il y a une semaine ou dix jours, nous aurions trouvé les deux déclarations mais aujourd'hui nous avons le cadeau de la Commission des Transports. Je réalise juste à ce moment que le dernier jugement de la Commission des Transports est en appel et nous n'avons pas inclus dans ce budget toute autre recette que nous pourrions recevoir par suite de l'appel. Je réalise que nous aurions dû en parler. D'ailleurs, cette sorte de déclaration a paru dans chaque budget présenté devant le comité, quand, en fait, il n'y avait aucune négociation en cours. Nous avons suivi la même ligne de conduite d'année en année.

L'hon. M. CHEVRIER: J'allais dire que les employés de chemins de fer ont reçu une augmentation de 17 cents l'heure en juillet 1948. Quand le président du N.-C. présenta son rapport devant le comité, il ne fit pas mention des augmentations de salaire parce que la question était devant le conseil d'arbitrage. Il ne savait pas à combien ces augmentations se chiffreraient. Si je me rappelle bien il y a eu deux relèvements,—il se peut qu'il y en aie eu trois mais je suis sûr qu'il y en a eu deux,—et ils ne furent jamais compris dans le budget. Il n'est pas possible d'inclure dans le budget quelque chose qu'on n'a pas encore décidé de faire.

M. GORDON: Voici la déclaration faite devant le Comité et qui apparaît dans le budget de 1948.

"Le budget de 1948 ne prévoit aucune recette additionnelle qui pourrait résulter du relèvement des tarifs-marchandises à la suite de l'audition des témoins qui paraissent présentement devant la Commission des Transports. Dans les dépenses d'exploitation, on ne prévoit non plus aucune nouvelle augmentation de salaire."

M. GILLIS: Je voudrais insister sur le fait qu'il est préférable de ne pas donner l'impression, à ceux qui négocient pour les employés, que les chemins de fer ne veulent aucunement entendre parler de rajustements.

M. GORDON: Ce n'est pas du tout ce que je dis. Je fais simplement et sincèrement remarquer au Comité le fait qu'il peut y avoir des ajustements de salaires et le budget sera modifié si les salaires sont augmentés; si les salaires sont diminués, le budget sera aussi modifié!

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'aucun membre du Comité, après tout le travail fait jusqu'ici, aura des questions à poser en ce qui concerne le premier article—déficit. Nous avons étudié la déclaration de 1949. Allons-nous considérer l'article déficit comme adopté?

M. GILLIS: Ce déficit d'exploitation est quelque chose qui doit être clairement compris. Le ministre des Transports présente chaque année à la Chambre des communes son rapport dans lequel il est question d'un déficit d'exploitation du N.-C. de 40 à 42 millions. La plupart des membres de la Chambre et le public en général sont d'opinion que l'exploitation du réseau n'est pas profitable. Le N.-C. est en déficit tandis que le P.-C. accuse des surplus. J'ai été plutôt surpris de constater que presque tout le déficit que le N.-C. accumule d'année en année est le résultat du payement des intérêts.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est vrai.

M. GILLIS: Le déficit global du N.-C. augmente chaque année à cause des intérêts à payer et non pas parce que le réseau est exploité inefficacement et ne peut présenter un surplus en ce qui concerne l'exploitation proprement dite. Je sais que M. Gordon s'occupe présentement d'exposer les faits à la Commission royale à ce sujet, mais je pense que le public devrait aussi être éclairé sur la question. Les membres de la Chambre et le public ne sont pas au courant de la situation exacte,—toutefois, je vais me charger cette fois de la leur faire comprendre.

M. GORDON: Puis-je faire seulement une déclaration? Le point soulevé par M. Gillis a fait le sujet de déclarations par le réseau chaque fois qu'il était possible de rendre cette déclaration publique.

M. GILLIS: Mais vous n'obtenez pas beaucoup de publicité.

M. GORDON: Voici où est la difficulté, et j'en ai informé la Commission royale tant que des déficits seront enregistrés comme résultats de la présente capitalisation, dès que l'autorisation sera donnée de publier le chiffre de l'année, les journaux se chargeront de le faire. On ne peut contrôler cette sorte de réaction,—il en est ainsi. Une manchette qui indique un déficit de 32 ou 42 millions produit beaucoup plus d'effet qu'une autre qui mentionnerait que le N.-C. aurait accusé un surplus s'il n'avait pas eu à payer d'intérêts. Une telle déclaration ne pourrait servir de manchette.

M. GILLIS: Pourriez-vous nous dire ce que vous avez en vue en ce qui concerne les changements à apporter à la structure du capital?

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je vous interrompre ici pour dire que, au cours des derniers mois, j'ai fait plusieurs discours à propos de cette même question. J'ai été pris à partie par votre collègue le député de Winnipeg-Nord-Centre. Il n'aime pas les discours que j'ai faits à ce propos et je voudrais qu'il soit du même avis que vous sur cette question.

M. GILLIS: Je vais voir à ce qu'il le soit.

Le PRÉSIDENT: J'accepte la promesse de l'honorable député.

M. ADAMSON: Monsieur Gordon, vous aviez prévu pour 1949 un déficit de 37 millions mais vos déboursés ont accusé un déficit de 42 millions. Vous prévoyez pour 1950 un déficit de 32 millions. En assumant une répétition de ce qui s'est passé en 1949, il y a tout lieu de s'attendre à un déficit dépassant de beaucoup 32 millions.

M. GORDON: Je ne suis pas de cet avis. En essayant d'établir un tel budget, il est très difficile de prévoir les changements qui peuvent survenir au cours de l'année. Comme vous le savez, c'est une hypothèse; mais je ne voudrais pas dire que vous pouvez vous fier aux chiffres d'une année, et le fait que nous sommes trompés dans notre hypothèse d'un certain pourcentage pour l'année en question ne signifie pas que nous allons nous tromper du même pourcentage l'année suivante. Nous essayons de donner aux membres du comité une idée de ce que seront nos chiffres.

M. ADAMSON: Avez-vous des chiffres en ce qui concerne les négociations en cours relativement aux salaires? On n'a donné à entendre que les hommes demandent une augmentation de 14 cents l'heure.

M. GORDON: J'ai mentionné cela hier.

L'hon. M. CHEVRIER: Il en est question à la page 6.

M. ADAMSON: Oui. Avez-vous une idée du montant que cela va former?

M. GORDON: Nous sommes présentement en train de régler des demandes des organisations ouvrières ayant trait au relèvement des salaires ou à la revision des conditions de travail—quarante-neuf demandes venant de notre réseau canadien et 10 requêtes de notre réseau des États-Unis. Si toutes les demandes sont accordées, les augmentations de salaire, en se basant sur les demandes que nous étudions présentement, coûteront environ 58 millions. Cela concerne le N.-C. seulement.

M. MUTCH: De quel ordre serait alors le relèvement des tarifs-marchandises?

M. GORDON: Si tous les autres chemins de fer obtiennent les mêmes augmentations, il en coûtera plus de 80 millions pour ces augmentations.

M. HATFIELD: Vous auriez alors un déficit de 90 millions.

M. GORDON: Si vous additionnez le 58 millions au 32 millions vous aurez un déficit de 90 millions. Je ne cache pas, monsieur Gillis, que j'espère ne pas avoir à faire cette addition.

M. ADAMSON: Et cela concerne uniquement le N.-C.?

M. GORDON: Oui, si les demandes sont accordées.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, vous avez essayé de prendre la parole.

M. FULTON: Oui. Les détails indiquent que vous prévoyez un déficit de 32 millions. Je vois que vous anticipez pour 1950 des recettes d'exploitation s'élevant à 516 millions. Je remarque que les recettes d'exploitation réalisées en 1949 sont inférieures de 20 millions à vos prévisions pour la même année. Vous en avez parlé dans votre rapport en disant que cette diminution des recettes est surtout due à une baisse de 5 p. 100 dans le volume total du trafic. Si vos recettes d'exploitation en 1949 ont baissé en dépit de quelques relèvements des tarifs-marchandises, qu'est-ce que vous entrevoyez, ou sur quoi vous basez-vous pour prévoir une augmentation du revenu de 1950 par rapport à celui de 1949?

M. GORDON: En partie elle sera due au relèvement des tarifs-marchandises qui deviendra applicable cette année,—le dernier 8 p. 100 entre en vigueur le 20 mars de cette année. Nous nous attendons de retirer $11,764,000 de recettes additionnelles en nous basant sur le même volume de trafic. De plus, en 1949, la première augmentation de 8 p. 100 n'a pas été effective toute l'année. Si nous mettons cela sur une base annuelle et y ajoutons la nouvelle augmentation que nous avons eue, nous prévoyons avoir une recette additionnelle de $26,099,000.

M. FULTON: Pour le même volume de trafic, mais seulement à cause du relèvement des tarifs.

M. GORDON: Oui, comme conséquence du relèvement des tarifs-marchandises.

M. FULTON: Puis-je vous demander ceci: dans vos prévisions, avez-vous tenu compte de la persistance de cette baisse?

M. GORDON: Permettez-moi de m'expliquer. Nous nous attendons à ce que le relèvement des tarifs nous rapporte 26 millions, mais nous prévoyons un fléchissement du trafic qui amènera probablement une diminution de 12 millions dans nos recettes, ce qui nous laissera avec une augmentation approximative de 14 millions. Si le mouvement des marchandises transportées par le réseau de Terre-Neuve suit la même courbe, nous aurons une recette additionnelle de 2 millions, ce qui portera l'augmentation à 16 millions. Et là, puis-je vous faire remarquer que nos chiffres, en ce qui concerne l'année dernière, se rapportent seulement à neuf mois d'exploitation pour Terre-Neuve, tandis que cette année nous considérons une exploitation s'étendant sur les douze mois.

M. FULTON: De nouveau vous avez inscrit au budget un déficit de 38 millions, mais je ne comprends franchement pas le système par lequel l'État, ou le Parlement devrais-je dire couvre le déficit du N.-C. en acquittant l'intérêt, ce déficit résultant surtout, cela va de soi, des frais d'intérêt. J'ai peine à comprendre ce qui se passe au juste quand, lors de l'étude du budget des dépenses, la Chambre est saisie de ce déficit.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je dire que nous ne le portons pas au budget, nous le votons à la fin de chaque année en vertu de la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada; ou bien si le Comité approuve le budget du National-Canadien, le réseau, sous le régime de la Loi sur la revision du capital, peut alors emprunter du gouvernement, par l'entremise du ministère des Finances, l'argent dont il a besoin de temps en temps pour continuer de

fonctionner. A la fin de l'année fiscale ce montant est bien nanti. Vous vous rappelez qu'il y a trois ou quatre jours, j'ai mentionné dans mon budget des dépenses cet item de 42 ou 43 millions à propos duquel on avait besoin de renseignements.

M. FULTON: C'est la partie que je ne comprends pas. Pourquoi ne compensez-vous pas pour le montant approximatif de 21 millions payé à l'égard de l'intérêt. En d'autres mots, nous votons 42 millions mais d'autre part il y a cet autre montant de 21 millions que les chemins de fer payent au gouvernement sous forme d'intérêt, et je ne vois pas pourquoi nous devrions nous imposer cette somme de 42 millions quand en réalité nous avons un crédit pour l'autre montant de 21 millions.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais nous ne nous taxons pas. C'est la méthode que nous avons toujours suivie et elle semble être la plus logique; c'est assurément la méthode que les vérificateurs des chemins de fer Nationaux du Canada et ceux du gouvernement ont recommandée.

M. GORDON: Je pense que le détail suivant éclaircira la situation: Du côté des dépenses du gouvernement il y a 42 millions consacrés à payer le déficit du N.-C., du côté des recettes il y a les 21 millions que nous recevons du N.-C. comme intérêt sur les prêts que nous lui faisons.

M. FULTON: Je vois cela.

M. GORDON: De sorte que le montant net en tant que le budget total est concerné est un débit de 21 millions.

L'hon. M. CHEVRIER: Je viens justement d'être informé que la Loi du N.-C. et du P.-C. stipule spécifiquement que la dette des chemins de fer Nationaux du Canada ne peut être consolidée.

M. GORDON: A l'époque de la revision de 1937, on s'est entendu pour que le déficit des chemins de fer Nationaux du Canada soit payé à même le budget de l'année courante. Le vieux système consistait à emprunter tout l'argent nécessaire sur le marché public et le gouvernement du Canada garantissait les obligations. Il a été discontinué. Jusqu'à l'abandon de ce système, nous empruntions constamment de l'argent sur le marché pour payer les déficits qui grossissaient continuellement nos frais fixes. En ce qui a trait à cet item de 26 millions pour du nouveau matériel, une émission trust du matériel y pourvoit et de cette façon nous n'augmentons plus nos emprunts du gouvernement. C'est le genre d'émission que nous mettons sur le marché public, quoique nous pourrions nous procurer les fonds requis de l'autre façon.

M. FRASER: Le gouvernement garantit-il ces obligations?

M. GORDON: Oui, à l'exception des émissions trust du matériel.

M. FULTON: Elles portent toutes deux intérêt?

M. GORDON: Oui, assurément.

M. ADAMSON: J'ai demandé à M. Cooper ce matin s'il devait préparer une déclaration à propos des déficits accumulés.

M. COOPER: Je ne suis pas encore rendu là.

M. ADAMSON: Je suppose que les membres du Comité sont intéressés parce que cela fait partie du même sujet.

Le PRÉSIDENT: L'item est-il adopté?

Des voix: Non.

M. FOLLWELL: Dois-je comprendre que si les chemins de fer Nationaux du Canada se trouvent à court d'argent ils peuvent faire appel de temps en temps au gouvernement pour un prêt sans intérêt?

M. GORDON: Oui, le National-Canadien, quand cette situation se présente, est autorisé en prévision de son déficit, à toucher un certain montant chaque mois du gouvernement.

M. FOLLWELL: Toucher à mesure que vous en avez besoin?

M. GORDON: C'est cela.

M. FOLLWELL: Alors je suppose, par exemple, que si votre déficit d'exploitation est plus grand que celui que vous anticipiez,—disons que vous aviez prévu un déficit de 32 millions et que vous vous trouvez en face d'un déficit de 33 millions,—vous pouvez continuer d'obtenir des fonds du gouvernement; ou bien devez-vous attendre qu'un arrangement final ait lieu? Il n'y a pas d'intérêt sur cela, je suppose?

M. GORDON: Il n'y a pas d'intérêt sur le déficit.

L'hon. M. CHEVRIER: L'article 9 de la Loi sur la revision du capital s'applique dans ce cas.

M. FOLLWELL: L'administration n'a pas à attendre jusqu'à la fin de l'année pour obtenir de l'argent, elle peut financer ses déficits à mesure, de mois en mois?

M. GORDON: Vous avez parfaitement raison.

M. ADAMSON: Et si votre déficit dépasse les 32 millions que vous aviez prévus, est-il couvert?

M. GORDON: C'est une affaire qui relève du gouvernement. Le déficit pourrait être financé en vertu des dispositions de la Loi.

M. FOLLWELL. Mais jusqu'à 32 millions, vous pouvez retirer le montant que vous voulez à mesure que vous en avez besoin? Et cela apparaît dans le budget des dépenses supplémentaires à la fin de l'année?

M. GORDON: Oui, il est permis en vertu de la Loi d'avancer de l'argent jusqu'à concurrence de notre déficit.

M. FOLLWELL: Et c'est payé de mois en mois?

M. GORDON: Nous prévoyons le montant chaque mois et nous l'obtenons du ministère des Finances quand le besoin s'en fait sentir.

M. FOLLWELL: Et je vois que vous allez de 37 millions à 42 millions en 1949, ce qui représente une somme supplémentaire de 5 millions.

M. COOPER: C'est vrai.

Le PRÉSIDENT: L'item est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Vous trouverez à la page 3 les additions et améliorations au compte des immobilisations.

M. HATFIELD: Aux pages 3 et 3 (a).

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, aux pages 3 et 3 (a).

M. FRASER: Je voudrais poser une question. Sous cet item, nous avons la rubrique Protection des chemins et traverses qui s'applique à différentes régions du pays. Je remarque qu'il n'y a rien de prévu pour Terre-Neuve et la région de l'Ouest; apparemment on ne veut rien dépenser pour les chemins et les traverses de ces deux régions.

Le PRÉSIDENT: Il y a là des prévisions pour la région de l'Ouest; vous les trouverez à la page 3 (a), au tiers de la page environ.

M. FRASER: Oui, mais il n'y a rien pour Terre-Neuve que je sache.

M. GORDON: Ces demandes s'appliquent à différentes régions. Si il n'y a pas de chiffre dans la colonne de Terre-Neuve, cela veut dire qu'il n'y a aucun chemin de traverse qui requiert une protection additionnelle. Ce sont toutes des dépenses nouvelles. Nos fonctionnaires qui s'occupent de l'exploitation sont censés connaître ce qu'ils ont besoin et inscrire au budget le montant requis si la protection existante est jugée insuffisante. Est-ce exact monsieur Dingle?

M. Dingle: C'est exact.

M. FRASER: Hier j'ai abordé la question de l'illumination des wagons à marchandises. Je suis d'avis que les wagons devraient être munis des dispositifs mentionnés comme mesures de sécurité. Le même sujet a été soulevé par un député de la C.C.F. l'an dernier ou il y a deux ans, et je le reprends de nouveau parce que je crois que quelque chose doit être fait pour protéger le public à ces traverses.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fraser, cette affaire fut étudiée à fond hier. Est-ce votre intention d'y revenir à chaque séance du Comité?

M. FRASER: J'y reviens parce que je veux exprimer mon opinion carrément, à savoir que quelque chose devrait être fait pour protéger les gens contre les accidents du trafic aux passages à niveau.

Le PRÉSIDENT: Je comprends votre intention, mais je vous demandais simplement comme information si vous avez l'intention de ramener cette question à chaque séance du Comité.

M. FRASER: J'y fais allusion seulement pour la seconde fois. J'espère que M. Gordon va en prendre note et voir ce qui peut être fait à ce sujet.

L'hon. M. CHEVRIER: Je pense que j'ai indiqué hier que la Commission des Transports doit décider ce qui doit se faire.

M. FRASER: J'espère que le ministre attirera l'attention des membres de la Commission sur la question et verra à ce que quelque chose soit fait, car on s'en occupe aux États-Unis.

L'hon. M. CHEVRIER: Il me fera plaisir de faire cela, mais je ferai remarquer que les chemins de fer Nationaux du Canada ne devront pas être les seuls à s'occuper de cette question; si la Commission des Transports devait ordonner cette mesure, toutes les compagnies de chemins de fer devraient se soumettre à cet ordre, et cela peut être fait seulement à la suite d'une demande adressée à la Commission.

M. FRASER: Même si l'on pouvait chaque année munir de ces dispositifs lumineux seulement vingt-cinq ou cinquante wagons, cela aiderait certainement beaucoup.

M. MOTT: Quel serait l'avantage de compléter chaque année ces installations sur 20 ou 25 wagons? En arrivant à une traverse, les gens chercheront ces repères sur les wagons et quand ils ne les verront pas plusieurs poursuivront alors leur chemin et iront s'y écraser. Franchement, je pense que si on décidait de faire quelque chose, tous les wagons devraient alors être munis de ces bandes lumineuses.

M. GORDON: Monsieur le Président, qu'il me soit permis de dire que la Commission des Transports reçoit continuellement toutes sortes de suggestions concernant la sécurité et il est vraiment impossible de nous faire une opinion sur une nouvelle idée de cette sorte. Il y a un organisme régulièrement constitué et chargé d'examiner toutes ces propositions et de choisir celle qui répond le mieux aux intérêts du public. En passant je mentionnerai que nous avons 107,000 wagons qui seraient touchés par cette suggestion et au rythme de cinquante wagons par année, il faudrait bien du temps pour que les 107,000 wagons soient munis de ces repères.

M. FRASER: Mais un de ces wagons ainsi pourvu pourrait sauver la vie d'une personne.

M. GEORGE: Je ne crois pas qu'il soit avantageux de poser chaque année ces repères spéciaux sur seulement vingt-cinq ou cinquante wagons.

Le PRÉSIDENT: J'ai peur que cela ne ferait qu'augmenter les risques.

M. GORDON: Il est sûr que ça augmenterait les risques. Quand les gens s'habituent à voir une installation de cette sorte sur un wagon ils s'attendent de la trouver sur tous les wagons, et quand ce n'est pas le cas le danger est alors accru.

M. FRASER: Je ne partage pas du tout votre opinion; je considère que c'est une importante amélioration des mesures de sécurité; et supposons que cela empêcherait seulement une personne de se casser le cou, alors cela en vaudrait plus que la peine.

M. GORDON: Je me rappelle toujours que ce sont les divergences d'opinions qui font les mariages et les courses de chevaux.

M. FOLLWELL: Puis-je demander si vous avez prévu des crédits pour l'élimination des passages à niveau?

M. ADAMSON: Oui, j'étais aussi sur le point de poser cette question-là.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est une affaire tout à fait différente. Je ne crois pas qu'il en soit question ici excepté dans les cas où la Commission des Transports a décidé qu'un passage à niveau sera éliminé et que le National-Canadian a inclus le montant d'argent qui sera dépensé dans ce but.

J'ai fait inscrire au *Feuilleton* un projet de loi modifiant la Loi des chemins de fer en ce qui a trait à la Caisse des passages à niveau. J'imagine que vous allez débattre cette question.

M. ADAMSON: Je n'entends pas discuter le projet de loi; mais puis-je demander dans quel item du budget il en est question? Je présume que le chemin de fer paye une partie du coût.

M. GORDON: C'est compris sous la rubrique de "Protection des chemins et traverses" dont les dépenses prévues s'élèvent à $855,247.

M. ADAMSON: Très bien. Et je voudrais signaler à votre attention le dangereux passage à niveau sur le chemin 10, près de la gare de Port-Crédit.

L'hon. M. CHEVRIER: Il me semble que j'en ai déjà entendu parler.

M. ADAMSON: Oui, je pense que vous êtes au courant.

M. MOTT: Je remarque un item vers la septième ligne dans la colonne intitulée "Région de l'Ouest"; l'item est au montant de $148,500. De quoi s'agit-il?

Le PRÉSIDENT: Des "Tunnels", l'article se trouve juste au-dessus de celui de "Protection des chemins et traverses". Une question est maintenant posée au sujet de la région de l'Ouest et de cette somme de $148,500.

M. GORDON: Nous pouvons vous donner les détails de cela dans un instant. Il y a un montant de $50,000 pour le creusage de tranchées au-dessus du tunnel, au mille 12·1 de la subdivision Clearwater. Ces tranchées vont soulager le tunnel de la pression supérieure exercée par l'eau, éliminant par le fait même les risques d'effondrement. Enfin il y a un montant de $98,500 qui se rapporte à la division de Kamloops et à la subdivision d'Albreda; ce montant est voté de nouveau pour une entreprise autorisée en 1949 mais qui n'a pas été complétée. Elle comporte la construction d'abris contre la neige et le creusage de tunnels. Nous avons fait du travail en 1949, mais nous n'avons pas eu le temps de tout compléter; c'est pourquoi nous votons de nouveau le montant.

M. HATFIELD: Puis-je demander où le *Central Vermont Railway* circule? Entre quelles localités est-il en service?

M. DINGLE: Il circule entre St-Albans, près de la frontière, et New-London.

M. GORDON: A la fin du rapport sur les chemins de fer Nationaux du Canada, vous trouverez une carte qui montre ce parcours. Vous y verrez New-London le long de la côte et, si vous allez vers le nord-ouest le long de la ligne à partir de cet endroit, vous aurez une idée du trajet effectué par le *Central Vermont.* Il part de St-Albans, à la frontière internationale et circule vers le sud-est jusqu'à New-London, en passant par White-River-Junction.

M. HATFIELD: Et de New-London, où va-t-il? Est-ce le bout de la ligne?

M. GORDON: New-London est son terminus.

M. HATFIELD: Il circule uniquement aux États-Unis?

M. GORDON: C'est exact.

M. ADAMSON: De White-River-Junction à Montréal, est-ce sur la ligne du *Central Vermont*?

M. GORDON: Seulement jusqu'à la frontière internationale. Puis le National-Canadien exploite la ligne jusqu'à Montréal.

M. ADAMSON: N'est-ce pas la même chose dans le cas du *Grand Trunk Western*? N'arrête-t-il pas à la frontière?

M. DINGLE: Oui, il arrête à Port-Huron et Detroit.

M. HATFIELD: Je vois que vous avez pour l'item "Stations et abords", dans la colonne de la région de l'Atlantique, le montant de $414,535. Y a-t-il une partie de cette somme destinée à la construction de nouvelles stations?

M. GORDON: Il y aura une nouvelle station aux Étroits, en remplacement d'une station insuffisante, et le coût en sera de $20,000.

M. HATFIELD: Je veux que vous me renseigniez sur les stations absolument nouvelles, pas sur celles qui en remplaceront d'autres.

M. GORDON: Très bien. C'en est une. Il y a bon nombre de salles de cabinets d'aisance qui seront agrandis. Je ne sais pas pourquoi.

(A ce point la discussion se poursuit à huis clos.)

M. HATFIELD: Je suis intéressé à une station à Côte.

M. GORDON: Voulez-vous dire une station flambant neuve?

M. HATFIELD: Oui. Ils ont promis de construire une station à Côte. De septembre à juin, ils utilisent un wagon fermé comme station.

M. GORDON: Où est situé cet endroit appelé Côte.

M. HATFIELD: Au Nouveau-Brunswick, près de Grand-Falls, entre Grand-Falls et New Denmark.

M. GORDON: Il n'y a rien d'inscrit au budget à cette fin. Pouvez-vous nous renseigner, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Non, monsieur.

M. HATFIELD: M. Walton avait promis de s'occuper de cette affaire. Côte est un des plus gros centres d'expédition du Nouveau-Brunswick. En fait, je crois que c'est le plus gros; tout de même, il n'y a jamais eu de station à cet endroit. Depuis deux ans, il y a là un agent d'octobre à juin. Mais il n'y a pas de station. Un wagon à bagages sert de station.

M. GORDON: Est-ce que cette question a déjà été abordée?

M. HATFIELD: Oui, il y a deux ans.

M. GORDON: On ne me l'a pas signalée, et M. Dingle, notre nouveau vice-président en charge de l'exploitation, est plutôt dans une position désavantageuse. Nous n'avons jamais entendu parler de cette demande. Nous aurons à l'examiner pour voir ce qui se passe.

M. HATFIELD: Mais M. Walton était au courant de tout. J'ai eu de la misère à faire placer un agent de station à Côte. Ils décidèrent enfin d'y placer un agent de juin à septembre.

M. GORDON: J'ai pris note de l'affaire, monsieur Hatfield.

M. ADAMSON: Y a-t-il un montant d'inscrit au budget pour une station à Port-Crédit?

M. GORDON: Vous voulez dire Port-Credit, Ontario.

M. ADAMSON: C'est dans la région Centrale. Je veux parler de la station qui a été construite avant la révolte des Indiens.

M. HATFIELD: Et vous voulez un brise-glace à North-Sydney.

Le PRÉSIDENT: Avant que nous y arrivions, il ne restera plus d'argent.

M. GORDON: Mimico; c'est dans les environs?

M. ADAMSON: Oui. Cela a été inclus avec l'autre, et c'était très nécessaire qu'il en soit ainsi.

M. GORDON: Je ne vois pas Port-Credit ici.

Le PRÉSIDENT: J'ai bien peur que vous soyez obligé d'attendre jusqu'à une autre révolte.

M. GORDON: Il y a la construction d'un édifice à messagerie requis pour prendre soin de l'augmentation du trafic à Port-Credit, mais c'est un travail de peu d'envergure.

M. ADAMSON: A cet endroit, ils emploient présentement un vieux wagon à bagages.

M. GORDON: Une somme de $8,300 a été portée au budget de cette année pour ce nouvel édifice à messagerie ayant pour dimensions 45 pieds par 24.

M. ADAMSON: Avant que vous laissiez Port-Credit . . .

M. GORDON: Je devrais peut-être vous faire remarquer que le budget comporte une somme totale de $6,525,977 se rapportant à l'item "Stations et abords". C'est une somme assez rondelette pour une seule année.

M. ADAMSON: Je pense qu'il y a plus de 700 abonnés qui entrent ou sortent chaque jour de la station de Port-Credit; le trafic est très très considérable et nous avons sûrement besoin d'une nouvelle station.

M. GORDON: Il ne faut pas oublier que Rome n'a pas été bâtie en un jour, et Port-Credit non plus.

M. GILLIS: J'ai une question ayant trait aux dépenses d'argent. Mais après avoir examiné vos frais fixes, j'ai presque honte de la poser. Je crois que le ministre a déjà promis de construire un pont au détroit de Canso. Relativement à ce projet particulier, les chemins de fer Nationaux du Canada vont avoir fort à faire pour déplacer les terminus et changer les voies ferrées de place sur une distance de huit ou dix milles. Nous sommes impatients de voir arriver le moment où les travaux vont débuter, apportant ainsi un soulagement à l'angoissant problème du chômage. Mais je ne vois rien dans les dépenses du budget par rapport à ce projet et je me demande si le nouveau président aurait quelque chose à dire à ce sujet. En avez-vous discuté?

M. GORDON: Nous discutons sérieusement de l'affaire avec les gens qui étudient présentement les plans du pont. Nous aurons une équipe d'arpentage sur les lieux cette année pour déterminer la distance et la disposition des voies et nous dressons nos plans afin d'être en mesure de poser la voie quand le moment sera venu. Mais il n'y a rien d'inscrit au budget de cette année à cette fin. Cependant nous surveillons étroitement toute l'affaire afin qu'il n'y ait rien qui puisse retarder la pose des rails quand le pont sera construit.

M. GILLIS: Voilà qui est bien. Dans tous les cas c'est du progrès et je suis content de voir que vous y pensez. Puis-je demander si vous prévoyez faire quelque chose pour améliorer la superstructure de la voie entre Sydney et Truro?

M. GORDON: On travaille constamment à son amélioration.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il ne serait maintenant que juste que j'aille m'asseoir de l'autre côté de la table parce que le sujet soulèvera apparemment une foule de question.

M. GORDON: Dans la région de l'Atlantique nous dépensons $215,635 pour du ballastage, dans le but d'améliorer le drainage des voies et pour des améliorations générales sur les voies, particulièrement à l'avantage de la subdivision de Sydney.

M. GILLIS: C'est ce qui m'intéresse.

M. CAVERS: Puis-je répéter ma question d'hier au sujet des recettes provenant de l'édifice de l'Aviation internationale, à Montréal? Cette question concerne l'item "Édifice des environs de la Gare Centrale de Montréal".

M. GORDON: En ce moment, nous avons des baux enregistrés et d'autres en voie de négociation pour une valeur totale de $511,592; et nous nous attendons d'obtenir une recette de $547,858 quand tout l'espace disponible sera loué. Et comme les dépenses prévues s'élèvent $503,019, nous devrions réaliser un profit d'environ $45,000 quand tous les locaux seront loués.

M. CAVERS: Merci beaucoup.

M. GORDON: Ceci est par année; et dans les dépenses que j'ai mentionnées nous avons inclus un fonds d'amortissement de 5 p. 100 qui servira à amortir le coût de l'édifice sur une période de 31 ans avec intérêt de 3 p. 100. Cet article des dépenses à lui seul représente $205,500.

Le PRÉSIDENT: Pas d'autres questions, monsieur Cavers? monsieur Mott?

M. MOTT: Le poste "Bassins et quais" des *Grand Trunk Western Lines* comporte des dépenses au montant de $135,500.

M. GORDON: Vous dites bassins et quais. L'item de $135,500?

M. MOTT: Oui. A quoi cela sert-il?

M. GORDON: A Milwaukee, cela comprend la reconstruction d'une défense de dérivation de 85 pieds et 104 pieds de mur adjacent au bassin, l'installation d'un faisceau de 30 pilots et la réparation de 30 pieds de bois en moise de la cale d'accostage n° "I" du bac transbordeur. Cette cale en question n'a subi aucune réparation importante depuis 1927. Les dépenses ci-dessus mentionnées représentent $40,500. En outre, à Detroit, Michigan, dans le chantier de la rue Brush, il y a un montant additionnel de $95,000 qui servira à la reconstruction du tablier et des défenses à la cale d'accostage du bac transbordeur. Ce montant concerne une balance imprévue d'une affectation de $195,232 pour les dépenses de 1949, et il est voté de nouveau. Les dépenses en 1950 s'élèvent à $95,000.

Le PRÉSIDENT: Pas d'autres questions, monsieur Mott?

M. POULIOT: Quelle quantité de traverses sera requise cette année?

M. GORDON: Cela ne concerne pas les immobilisations, c'est une dépense d'exploitation. Nous allons voir toutefois, si nous pouvons vous répondre. On s'attend de remplacer 4,376,500 traverses en 1950.

M. POULIOT: Des traverses en bois dur ou en cèdre?

M. GORDON: Il y aura différentes sortes de traverses.

M. POULIOT: Est-ce le nombre total de traverses?

M. GORDON: C'est le nombre total de traverses qui seront posées en 1950.

M. HATFIELD: Est-ce que les traverses seront créosotées.

M. GORDON: Nous n'avons pas fini nos négociations pour cette année, mais l'an dernier, sur 4,088,000 traverses qui furent installées, 3,442,000 ont été traitées à la créosote et 646,000 ne reçurent aucun traitement. C'est-à-dire que 84 p. 100 de toutes les traverses installées ont été créosotées.

M. HATFIELD: Avez-vous aussi vos propres ateliers de créosotage?

M. GORDON: Quand nous les achetons, les traverses ne sont pas traitées. Voici comment nous procédons: nous achetons les traverses dont nous avons besoin et nous les envoyons à une compagnie qui s'occupe du créosotage, et elles nous sont retournées traitées. Comme je l'ai dit, 84 p. 100 des traverses posées l'an dernier ont été créosotées.

M. HATFIELD: Le P.-C. possède son propre atelier de créosotage. Vous en servez-vous?

M. GORDON: Pas que je sache.

M. GEORGE: A propos des traverses, il est probable que la seule plainte jamais formulée fut celle que nous avons reçue à notre arrivée ici en délégation pour régler la question des étais de mine. Je parle plus particulièrement à présent pour M. Richard, député de Gloucester. Vous savez tous que nous avons perdu le marché de ce bois, temporairement je l'espère, et M. Richard a exprimé l'avis, devant M. Howe et d'autres membres du Cabinet, que les chemins de fer Nationaux du Canada pourraient constituer une réserve de traverses de voies ferrées dans les comtés de Kent, Northumberland et Gloucester. Les cultivateurs des ces régions possèdent tous de petits lots boisés, et pour eux, gagner deux ou trois cents dollars au cours de l'année, c'est leur subsistance assurée, surtout en un hiver comme celui-ci alors qu'il n'y a ni commande d'étais ni abattage de bois. Je me demandais si le National-Canadien ne pourrait pas contrôler les achats de traverses et attribuer quelques commandes à ces régions où le chômage est beaucoup plus prononcé que d'habitude.

M. GORDON: M. Howe m'a demandé d'examiner cette question il y a environ six semaines, en janvier, je crois. Nous en avons fait alors une étude soigneuse et je l'ai prévenu que l'idée n'était pas pratique parce que nous achetons les traverses à peu près un an d'avance et cherchons à nous les procurer à l'endroit le plus rapproché du lieu où elles seront utilisées. Si nous suivions votre proposition nous ne ferions que voler Pierre pour payer Paul. Vous pourriez recevoir un grand nombre de traverses cette année, mais seriez incapable l'an prochain d'en avoir, et votre situation serait pire que jamais. Nous avons constaté en outre que d'accumuler de traverses ne donne pas satisfaction, et répartir les commandes provoque des protestations des localités qui n'en reçoivent pas. L'usage que nous suivons actuellement est de répartir les commandes aussi équitablement que possible, en voyant à ce que chaque collectivité ait sa part.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur le sujet?

M. POULIOT: Si M. Gordon voit à ce que chaque localité ait sa part, je suis satisfait. J'appuie jusqu'à un certain point les observations de M. George. En ma région bien des colons travaillent comme bûcherons, et l'an dernier l e

travaux dans les bois ont été fort inférieurs à ceux des deux derniers hivers. Ils sont donc en chômage dans le moment, et désirent beaucoup travailler. Ils ont du bois marchand sur leurs terres et pourraient s'occuper à l'abattre. Je connais le maire d'une de ces municipalités, M. Paul Bégin, de Saint-Juste-du-Lac, qui est en relation avec le chemin de fer et lui a vendu du matériel. Je dirai aux fonctionnaires de la compagnie qu'ils ne peuvent s'imaginer l'aide qu'apporte à la localité l'adjudication d'un contrat de traverses à cet homme qui en répartit l'exécution parmi les nécessiteux, et j'espère que l'usage sera suivi dans le comté de Kent tout comme dans le mien.

M. GORDON: En effet, j'aurais dû mentionner un point qui m'est venu à l'esprit en vous écoutant, monsieur Pouliot: un autre aspect de notre ligne de conduite consiste à morceler autant que possible nos achats pour que les contrats soient accordés au plus grand nombre possible d'exploitants, en donnant la préférence aux petits.

M. HATFIELD: Je puis dire que ces gens avaient l'habitude d'utiliser sur le chemin de fer des traverses équarries, mais je ne crois pas qu'ils puissent concurrencer les petites scieries, qui utilisent maintenant le cœur de l'arbre à cette fin. Je ne pense pas que ces gens puissent les tailler à la main et faire le moindrement concurrence. J'estime que pour eux, la production de bois à pâte constitue le seul véritable moyen de se procurer un marché en remplacement de la vente d'étais de mine.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Carter?

M. CARTER: Ma question se rapporte au télégraphe.

Le PRÉSIDENT: Le télégraphe—très bien.

M. CARTER: Je ne vois ici aucune disposition pour prolonger le service de télégraphe jusqu'à Terre-Neuve.

M. GORDON: C'est à cause de la manière dont l'état a été dressé. Vous verriez dans la colonne "Autres" un item de $1,485,653 et un autre de $5,656,052. Je ne sais si je puis toutefois vous donner un tableau. Une forte proportion de ce montant sera dépensée pour l'amélioration des communications télégraphiques à Terre-Neuve en général. Oui. Je l'ai ici, le total pour Terre-Neuve est de $825,232.

Le PRÉSIDENT: M. Fulton?

M. FULTON: A la page 3, aux "Additions et améliorations—filiales", pouvez-vous expliquer cette dépense de $44,001 inscrite au budget de 1949? Vous présentez le déboursé réel comme un crédit de $708,541. Comment ce crédit de $708,541 peut-il venir du débit estimatif de $44,001 de 1949?

M. GORDON: C'est à cause des modifications qui ont eu lieu dans les comptes résultant des retraits de matériel non prévus au budget, comme la vente des vapeurs *Dalhousie City* et *Lakeside Park*, tous les deux exploités par le *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway*, et l'abandon de la mine n° 6 de la *Rail and River Coal Co.* (perte couverte par le fonds).

M. FULTON: Voudriez-vous expliquer comment l'abandon de l'exploitation d'une voie ferrée peut amener l'inscription d'un crédit dans les additions et améliorations?

M. GORDON: Mieux vaut, je crois, en confier l'explication à M. Cooper.

M. COOPER: C'est bien simple. Nous cessons d'exploiter une propriété, en l'occurence une voie. Nous déduisons du compte de placement le chiffre de son évaluation et, présumant qu'il n'y a rien à récupérer, nous l'imputons sur les frais d'exploitation.

M. FULTON: Est-il alors transféré d'un compte à un autre?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. GORDON: Cela indique une défalcation qui est mise au compte de nos frais d'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Il est inscrit dans les livres au chapitre des immobilisations, et alors il faut le défalquer quelque part. C'est une défalcation.

M. GORDON: Vous trouverez sur cette question une étude très détaillée que M. Cooper a présentée à la Commission royale. Je la recommande à votre attention. C'est un sujet très compliqué, mais M. Cooper l'a rendu magnifiquement clair en son étude présentée devant cet organisme.

M. FULTON: A la Commission royale, et non à la Commission des transports?

M. GORDON: La Commission royale des transports qui siège actuellement.

M. FULTON: Voulez-vous simplement me donner la date?

M. GORDON: C'est au cours de la semaine dernière. Je puis dire, messieurs, que c'est la raison pour laquelle M. Cooper n'a plus de voix.

M. FRASER: A propos du point soulevé par M. Fulton, vous avez mentionné une défalcation de $197,000 sur la ligne de St. Catharines-Niagara. C'est de cela que vous avez parlé ce matin?

M. GORDON: Non, c'était pour 1949. Nous en sommes maintenant au budget de 1950.

M. FULTON: En revenant à la page 3A, pouvez-vous m'indiquer les principaux item concernant les gares et les améliorations de gares pour le territoire de l'ouest, au total de $1,417,000?

M. GORDON: Il y a quatre pages de texte imprimé serré à ce sujet. Je suis un peu dans l'embarras pour vous les résumer. Il y a un certain nombre de petits item et le grand total s'élève à $1,417,046. Peut-être puis-je prendre ceux dépassant $100,000 ou $50,000, si cela vous convient?

M. FULTON: Prenez ceux de plus de $100,000.

M. GORDON: Il y a un item de $701,000 résultant d'un crédit de $630,000 voté de nouveau pour le hangar à marchandises en construction à Edmonton. Il a été autorisé en 1949 et le montant doit compléter l'item de 1950. Pour Vancouver il y a une grue à portique de $6,100, et $65,000 pour l'agrandissement des dépôts de marchandises—ce sont là encore des crédits votés de nouveau et qui s'appliquent aux portions encore valables de 1949. Il y a $136,000 pour la construction d'un nouveau hangar à marchandises muni de ses voies et de sa plate-forme de chargement dans la région avoisinant la ville et que dessert la ligne principale—en remplacement des insuffisants aménagements actuels, au nord de la rue Vickers, à Fort William. Voilà les seuls item importants que je puis voir. Nous avons quatre pages d'item variés allant de quelques dollars à des milliers de dollars.

M. FULTON: Je m'intéressais surtout à Vancouver et à Edmonton et vous avez donné les chiffres qui s'y rapportent.

M. GORDON: Je ne vois rien d'autre d'important pour Vancouver ou Edmonton.

M. FULTON: Sous la rubrique "signaux et enclenchements" vous avez un item pour la région de l'Ouest de $943,601. Vous pouvez peut-être raccourcir votre explication ici, car je présume que le montant est pour blocks-systems automatiques auxquels vous avez fait allusion en votre rapport.

M. GORDON: Oui, ce sont tous les signaux, bien qu'il y en ait pour un total de $229,130, représentant des crédits votés de nouveau pour différentes sortes de signaux—signaux d'approche, block-system et ainsi de suite. La plupart des crédits, sauf les nouveaux, semblent se rapporter au block-system automatique entre Jasper et Red Pass. Il y a dans les crédits votés de nouveau pour la division de Kamloops, deux articles qui peuvent vous intéresser, monsieur Fulton: un de $112,000 et un autre de $76,000 pour blocks-systems. Les deux donnent un total de $188,000, solde de la somme autorisée en 1949.

M. FULTON: Je me demande si ce crédit laisse suffisamment de marge pour l'installation de clôtures détectrices d'avalanches, à supposer que vous trouviez au cours de vos enquêtes, que ce travail doit être fait. Je me demande si vous y avez pourvu cette année.

M. GORDON: Il y a un fonds général pour les éventualités qui peut servir aux item non spécialement prévus. Pour l'Ouest, un montant de $250,000 est affecté aux choses urgentes non prévues dans cet item particulier.

M. FULTON: Peut-il servir à l'item particulier?

M. GORDON: Oui, il le peut.

M. FOLLWELL: Le Ministre allait voir s'il y avait quelque chose dans ses renseignements détaillés pour une gare à Belleville?

L'hon. M. CHEVRIER: Je pense pouvoir le trouver.

M. HATFIELD: Y-a-t-il quelque chose pour la route de Richmond à Portland (Maine)?

M. GORDON: Pour répondre brièvement, c'est une partie de la région Centrale. Avez-vous en vue une partie spéciale de la région?

M. HATFIELD: Il n'y a qu'une division et une route. Y a-t-il des améliorations en perspective pour cette partie de la route?

M. GORDON: Je ne sais si nous pouvons préciser la distance réelle en milles.

M. HATFIELD: Elle commence à Richmond (P.Q.), et se rend à Portland (Maine). Elle fait partie de l'ancien Grand-Tronc.

M. GORDON: Oui, c'est juste, mais je me demande si je dois vous faire une revue de toute la région Centrale pour vous indiquer les endroits où l'on projette d'effectuer ces améliorations.

M. HATFIELD: Du travail s'accomplit-il aux hangards de Portland (Maine)?

M. GORDON: Je ne vois ici rien de spécial pour Portland (Maine).

M. HATFIELD: Les hangars du port sont en très mauvais état.

M. GORDON: A Portland (Maine)? Il n'y a rien au compte d'immobilisation, mais il peut y avoir et il y a propablement quelque chose au compte de l'entretien. Il n'y a rien au compte d'immobilisation pour du travail nouveau.

M. HATFIELD: Y a-t-il quelque chose au compte d'immobilisation pour Saint-Jean (N.-B.)? Je veux parler d'un nouveau hangar du côté est.

M. GORDON: Il y a un montant pour notre contribution à la construction d'un viaduc au-dessus de la rue Mill. Elle est de $175,000.

M. HATFIELD: Le Pacifique-Canadien y contribue-t-il?

M. GORDON: C'est là notre contribution, mais j'ignore s'il y en aura d'autres.

M. DINGLE: Oui, il y en aura.

M. GORDON: Je présume que le Pacifique-Canadien doit verser à peu près l'équivalent.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions, monsieur Hatfield?

M. GORDON: Je trouve ici qu'il y a une nouvelle installation d'énergie électrique et une cheminée en briques à Gilberts' Lane, Saint-Jean (N.-B.) pour laquelle nous avons prévu un montant de $62,220.

M. HATFIELD: Quel accord avez-vous conclu avec le C.-P. pour franchir le pont qui relie la gare de triage de l'île à Saint-Jean-Ouest?

M. GORDON: Cette question est maintenant discutée avec le Pacifique et la ville de Saint-Jean. Elle est au stade des délibérations.

M. HATFIELD: Quelle est la distance entre le dépôt aux fruits à Montréal et les hangars que vous construisez dans le moment?

M. GORDON: Vous voulez dire Bonaventure?

M. HATFIELD: Oui.

M. DINGLE: Moins d'un demi-mille.

M. HATFIELD: Cela n'a rien à voir avec les terrains?

M. DINGLE: Oui: c'est en une seule bande de terrain.

M. ADAMSON: Je désire m'informer sur l'article "Cours, voies et voies d'évitement", dans la région Centrale—$674,000. Quelles sont les améliorations en train de s'accomplir aux dépôts de Mimico? Le président m'a demandé d'attendre le budget pour soulever la question des centres de voies. C'était mon opinion que la distance entre les rails était inférieure à la normale et sûrement inférieure à celle en usage par le P.-C. à Lambton. Peut-être les règlements de la Commission des transports établis il y a quelques années devraient-ils être revisés en fonction du trafic plus lourd, des vitesses plus élevées, et ainsi de suite.

L'hon. M. CHEVRIER: Les règlements de la Commission sont revisés de temps en temps sur les instances des fraternités.

M. ADAMSON: J'ai toujours été renversé du fait que la fraternité ne s'est jamais plaint de l'état de ce dépôt.

M. DINGLE: Je puis dire ici que le nouveau dépôt de Mimico est en construction avec un espace normal entre les voies.

M. ADAMSON: Est-ce six pieds?

M. DINGLE: Non, d'un centre à l'autre il y a environ treize pieds six pouces.

M. ADAMSON: Oui, treize pieds six pouces entre les centres. Avez-vous acheté une nouvelle propriété à cet endroit?

M. DINGLE: Il n'y a pas là de nouvelle propriété—nous avons la propriété que nous avons achetée il y a quelques années.

M. ADAMSON: Vous vous en servez maintenant?

M. DINGLE: Pour l'agrandissement du dépôt.

M. GORDON: Le coût total des améliorations au dépôt de Mimico est de $2,850,000. Le montant réservé au budget de 1950 est $950,000. Jusqu'à la fin de décembre 1949 nous avons dépensé $1,118,000. L'évaluation de nos dépenses de l'année en cours se monte à $1,027,000 dont $950,000 sont considérés comme immobilisations. Nos dépenses prévues pour 1951 seront de $703,512: d'où le grand total de $2,850,000.

M. ADAMSON: Est-ce l'un de vos projets les plus importants?

M. GORDON: Oui, l'un de nos projets importants.

M. ADAMSON: Je suis heureux de le constater, parce que vous augmentez la capacité de vos dépôts de 3,000 à 4,000?

M. GORDON: Oui.

M. ADAMSON: Et vous remplacez la gare qui n'est en réalité qu'une gare de marchandises?

Le PRÉSIDENT: M. Gordon s'est déjà expliqué sur ce point. Est-ce simplement un hangar à messageries ou quelque chose du genre?

M. GORDON: Vous voyez que ces $2,850,000 se rapportent à un projet tout à fait important. Je n'ai pas sous les yeux le détail de toute l'affaire, mais quand elle sera terminée elle sera à la page à tous les points de vue.

M. ADAMSON: Tenez-vous compte du problème de l'éclairage?

M. DINGLE: Oui.

M. GORDON: Je crois pouvoir m'exprimer ainsi, monsieur Adamson: lorsque nous dépensons $2,850,000 pour un travail de cette sorte vous allez avoir un travail épatant.

M. ADAMSON: Merci.

Le PRÉSIDENT: M. Fraser.

M. FRASER: Au bas de la page 2 nous lisons:

> Le budget de 1950 comprend une contribution de $3,096,000 en vue du déficit de la caisse de prévoyance de l'I.C.R. & P.E.I., ainsi que $100,000 pour contribution à la caisse de retraite du Grand-Tronc.

H. HATFIELD: Nous n'y sommes pas encore.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes au titre général, aux additions et améliorations.

M. HATFIELD: Oui, je le sais.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fraser, posez votre question tout de suite.

M. FRASER: Le Pacifique a en un certain nombre de cas fait souder ses rails pour adoucir le frottement; est-on en train de le faire sur le National-Canadien?

M. GORDON: Excusez-moi: en êtes-vous encore à cet item au bas de la page 2?

M. FRASER: Non, aux additions et améliorations. Je parlais de la soudure des rails pour supprimer le bruit et le cahotement: faites-vous quelque chose à cet égard?

M. DINGLE: Nous joignons des rails.

M. FRASER: C'est ce que je voulais dire; vous les soudez, n'est-ce pas?

M. DINGLE: Oui, monsieur.

M. FRASER: Vous êtes en train de le faire?

M. DINGLE: Oui, sur tout le réseau. Nous avons un programme chaque année.

M. FRASER: Cela se fait-il actuellement, entre ici et Toronto?

M. DINGLE: Oui, la soudure des rails continue de se faire.

M. FRASER: Pour réduire le bruit et le cahotement?

M. DINGLE: Nous l'espérons.

M. FRASER: Et cela se fait par la soudure des joints?

M. DINGLE: Absolument.

M. FRASER: Ce travail progresse t-il avec toute la célérité possible?

M. DINGLE: Oui.

M. FRASER: La route a-t-elle été améliorée?

M. DINGLE: Nous avons un programme régulier d'entretien, monsieur.

M. FRASER: Elle était en très mauvais état après la guerre et autant que j'ai pu voir il n'y avait guère eu d'améliorations jusqu'à l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions, monsieur Fraser?

M. FRASER: Pas sur cette page.

Le PRÉSIDENT: Monsieur James.

M. JAMES: Je suis un des nouveaux membres du Comité et trouve tout à fait intéressant de voir comment les dirigeants des chemins de fer Nationaux du Canada, et surtout M. Gordon, répondent à des questions, ou entrent tant de faits et de chiffres. L'idée que je me faisais du Comité, c'est qu'il devait s'efforcer d'obtenir des renseignements sur le service de cette compagnie pour l'an prochain, ou pour l'avenir. Or la plupart des questions sont venues, semble-t-il de certains membres qui cherchent à obtenir le plus possible pour leurs propres régions, se rendant ainsi, je suppose, utiles au National-Canadien. Je conclus des conversations qui se sont tenues ici, que le National-Canadien est très bien administré. Mon problème à moi, c'est qu'étant nouvellement nommé à un Comité où il est question de millions et de milliards, j'ignore même comment je parviendrai à régler la simple question du paiement de mon loyer à la fin de la semaine, alors qu'il ne s'agit pourtant que d'une cinquantaine de dollars.

M. THOMAS: Je désire savoir quel montant inscrit sous cette rubrique on projette de dépenser pour l'hôtel Macdonald à Edmonton au cours de l'année prochaine.

M. GORDON: Nous arrivons précisément aux hôtels et là encore vous trouverez dans la colonne intitulée "Autres" un item de $1,934,238. Je pourrai vous en fournir le détail dans un moment. Nous ne donnons ici que le grand total, je puis vous procurer dans un instant l'item particulier qui vous intéresse.

M. THOMAS: Je me demandais combien vous projetiez de dépenser à l'hôtel Macdonald d'Edmonton cette année.

M. GORDON: Nous nous attendons à dépenser pour le Macdonald cette année $1,200,000.

M. MACDONALD: J'apprécie votre intérêt à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Ai-je oublié un autre membre?

M. GILLIS: Oui, monsieur le président. Je désire poser une question à M. Gordon. Je sais qu'elle ne concerne pas son budget pour l'instant. Le National-Canadien songe-t-il à étendre son réseau de Sydney à New Glasgow?

M. GORDON: Avez-vous dit de Sydney à New Glasgow?

M. GILLIS: Oui.

M. GORDON: Pas à ma connaissance. Êtes-vous au courant de quelque chose à cet égard, monsieur Dingle? Je sais qu'il n'y a pas de projet, pour ainsi dire, en cours.

M. GILLIS: Je vous en parle pour que vous puissiez y penser à l'avenir. Il y a là une route très convenable de la *Dominion Coal Company*, largement subventionnée par le gouvernement. Il y a naturellement peu de trafic et la question du logement pour voyageurs est pour le moins lamentable; le service de passagers est très insuffisant, bien que la route desserve une circonscription de soixante ou soixante-dix milles âmes. Je propose donc que le National-Canadien ou le gouvernement, ou les deux étudient l'idée de prendre possession du *S. & L. Railway*, parce que le gouvernement lui verse à cet égard de très fortes subventions.

M. GORDON: Vous voulez dire que c'est actuellemnt une compagnie indépendante?

M. GILLIS: Oui, c'est une filiale de la DOSCO.

Le PRÉSIDENT: M. Mott a encore une question. J'espérais que c'était fini.

M. MOTT: Le point sur lequel je désire avoir des renseignements concerne les différents districts de la compagnie. Il me semble qu'à l'heure actuelle le bureau central de toute la région de l'Ouest est à Winnipeg; est-ce juste?

M. GORDON: Oui.

M. MOTT: Et pour la région du centre, c'est à Montréal?

M. GORDON: Non, à Toronto.

M. MOTT: Et pour celle de l'Atlantique?

M. GORDON: A Moncton.

M. MOTT: Je songe à la distance entre Winnipeg et la Colombie-Britannique. Ne pense-t-on pas du tout à créer une autre région? Ainsi il y a énormément de trafic d'Edmonton à la région de la Rivière la Paix, et il y a là beaucoup de pétrole, etc. dont une grande partie est transportée vers la côte. Pour le moment tous ceux qui en Colombie-Britannique ont un problème à régler avec l'Administration du réseau doivent s'adresser à Winnipeg, ce qui est fort loin pour la solution d'une question.

M. GORDON: Bien, prenons les deux points de votre problème. Sous l'aspect du fonctionnement, l'opinion des experts de la région de l'Ouest préconise nettement qu'en vue de l'exploitation, pour les services de transport des marchandises et pour le rendement de la compagnie mieux vaut avoir ce bureau central à Winnipeg. Vous vous rappelez peut-être que nous avons récemment nommé un directeur à Vancouver, il y a, sauf erreur, environ deux ans.

M. DINGLE: Oui, un peu plus de deux ans.

M. MOTT: Cela ne semble guère être avantageux; vous devez quand même vous adresser à Winnipeg pour régler un problème.

M. GORDON: La question a été soulevée hier par M. Gillis et je pensais l'avoir alors traitée. Je ne suis pas prêt à admettre que nos fonctionnaires soient aussi inutiles que semblent vouloir le dire certains membres du Comité.

M. MOTT: Je n'ai pas dit cela.

M. GORDON: Il n'y a pas de raison pour laquelle ils le seraient car ils sont autorisés à prendre des décisions personnelles. J'ai entendu dire, à un ou deux endroits, qu'on croit qu'il y a trop de centralisation et que le service en souffre. J'en ai pris note.

M. MOTT: Il y a un sentiment net dans l'Ouest sur la nécessité de la création d'une autre région. Vous faites bien des affaires dans les Prairies, à l'intérieur et en dehors d'Edmonton.

M. GORDON: Vous soulevez alors les problèmes techniques de l'exploitation de la compagnie. Le chemin de fer et ses fonctionnaires en service sont fermement d'avis que l'organisation actuelle de la région de l'Ouest est, au point de vue du fonctionnement, tout à fait satisfaisante et la meilleure possible pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant au nouveau matériel.

M. HATFIELD: Je désire à présent poser ma question. A-t-on fait quelque chose pour améliorer le fourgon de queue où loge le personnel du train?

M. GORDON: C'est un problème technique. Si je comprends bien, monsieur Hatfield, vous voulez savoir si les fourgons peuvent être améliorés?

M. HATFIELD: Je sais que c'est possible. Je demande si l'on a fait quelque chose pour les améliorer. Je ne vois rien ici qui fasse mention des fourgons.

M. DINGLE: Nous construisons de nouveaux fourgons, monsieur, et faisons certaines améliorations; les fourgons n'ont cependant pas d'eau courante ou d'éclairage électrique...

M. HATFIELD: Ont-ils des cabinets d'aisance?

M. DINGLE: Non, monsieur.

M. HATFIELD: Ne pensez-vous pas qu'ils devraient en avoir?

M. DINGLE: Non.

M. HATFIELD: Je sais, mais ne pensez-vous pas qu'ils devraient en avoir? Je croyais qu'ils étaient assez pauvrement aménagés. Les hommes doivent y passer non seulement le jour mais la nuit.

M. FOLLWELL: Avez-vous reçu des plaintes des syndicats à propos des fourgons?

M. DINGLE: Nous entendons sans cesse parler des fourgons.

M. FOLLWELL: Bien sûr.

M. HATFIELD: Ils peuvent être améliorés.

M. ADAMSON: J'ai demandé hier à M. Cooper s'il pouvait me fournir l'âge des wagons de marchandises. Je pense que vous l'avez déjà. Il m'a promis des précisions sur le rendement du matériel roulant et des nouvelles locomotives Diesel.

M. GORDON: Avant la réponse de M. Dingle, quant à l'efficacité relative du matériel roulant, nouveau et ancien, j'ai nettement réservé ma décision. J'ai dit que je désirais examiner la situation pour voir ce qui peut se faire dans le domaine que vous avez mentionné. Ce n'est certes pas un sujet que je suis prêt à traiter à cette réunion du Comité. J'espère être prêt l'an prochain mais ne puis le faire cette année.

M. ADAMSON: J'accepte la déclaration du président. Mon autre point concerne le coût du service à la tonne par mille, surtout par rapport aux marchandises: une comparaison des chiffres, mettons de 1948 et de 1949 avec ceux de 1939. Vous avez peut-être ces renseignements, je pense, dans les chiffres qui sont sous vos yeux.

M. GORDON: Ils sont dans le rapport, monsieur Adamson. Nous pouvons probablement, je crois, vous donner quelque chose là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Adamson, désirez-vous que les renseignements soient déposés?

M. ADAMSON: Je croyais qu'on pouvait les fournir tout de suite. J'estime que ce sont des informations très importantes à recevoir. La hausse, en général, du coût actuel sur celui de 1939.

Le PRÉSIDENT: J'aurais pensé, vu les lourdes dépenses en train de se faire en votre région, que vous auriez été le premier à soutenir les fonctionnaires et à leur sourire.

M. ADAMSON: Croyez-moi, elles sont absolument indispensables. C'est, semble-t-il, le plus gros dépôt de marchandises au Canada.

M. GORDON: Si vous prenez la page 37 du rapport je pense que vous trouverez exactement ce que vous cherchez. C'est le poste du bas de la page "Revenu net de l'exploitation par mille de voie", et vous en avez le chiffre pour 1949 et 1948. Nous pouvons vous donner celui de 1939. Êtes-vous satisfait?

M. ADAMSON: Cela ferait probablement mon affaire.

M. GORDON: Si nous l'avons ici nous pouvons vous le procurer.

M. FULTON: A la page 3 il est déclaré, comme M. Gordon l'a souligné, que les 26 millions du programme de nouveau matériel sont imputables, ou censés l'être, sur une nouvelle série de crédits pour le matériel; cette série de crédits ajoute-t-elle à la dette publique?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Alors, je remarque au budget une réduction de l'intérêt dû au public. Je me demande comment vous y arrivez lorsque vous ajoutez 26 millions à ce compte pour l'an prochain.

M. GORDON: Je n'ai pas saisi: voudriez-vous répéter?

M. FULTON: Je vois qu'à votre budget principal vous inscrivez d'avance une réduction d'intérêt sur les fonds consolidés aux mains du public.

M. GORDON: Oh! c'est que nous avons eu un remboursement important réalisé l'an dernier, vous vous souvenez: quelque 60 millions d'obligations à 5 p. 100 ont été remboursées à un taux moyen, disons de $2\frac{7}{8}$ ou 3 p. 100; et voilà ce qui nous vaut la réduction du taux d'intérêt en 1950.

M. FULTON: C'était tard en 1949.

M. GORDON: En 1949 elles portaient intérêt à 5. p. 100 et le rachat s'est fait en octobre et février. A tout événement, nous retirons le bénéfice des épargnes à partir de 1950.

M. FULTON: Pouvez-vous mettre de côté quelque chose de vos profits habituels pour couvrir le coût du nouveau matériel?

M. GORDON: Si vous revenez à la page 1, vous verrez que nous mettons de côté une somme tirée de la dépréciation, $17,935,000. C'est un crédit au budget de 1950.

M. FULTON: Mis de côté?

M. GORDON: Oui. Avez-vous la page 1?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Les $17,935,000 deviennent disponibles comme réserves constituées par la dépréciation et l'amortissement de l'escompte sur la dette. En d'autre termes, bien que nous dépensions $42,517,489 nous n'inscrivons aux immobilisations que $24,582,489 parce que nous obtenons le solde de $17,009,000 des réserves de dépréciation qui proviennent des revenus courants.

Le PRÉSIDENT: Accumulées pendant plusieurs années?

M. GORDON: Je vous parle de cette année.

M. FULTON: Je remarque, au détail de la page 4—mais avant d'en venir là je dirai, à propos de ces quelque dix-sept millions de dollars, que vous ne cherchez pas de les répartir entre les additions et améliorations d'une part et le nouveau matériel d'autre part?

M. GORDON: Non. Ils sont répartis sur l'ensemble.

M. FULTON: Immédiatement après le détail du nouveau matériel à la page 4, je note que vos nouvelles locomotives sont toutes des Diesel. Avez-vous jamais envisagé la question d'utiliser l'électricité comme force motrice?

M. GORDON: Nous l'utilisons dans la région de Montréal et il y a trois locomotives électriques inscrites au budget de cette année.

M. FULTON: Mais je veux dire sur la ligne principale?

M. GORDON: Oh! non. Cela coûterait bien trop cher. Si nous devions abandonner les locomotives à vapeur, il faudrait évidemment prendre les Diesel. Voyez-vous, nous avons déjà inscrit au budget les locomotives électriques et plusieurs simples wagons mus aussi à l'électricité, qui peuvent rapporter en un district à fort trafic-passagers. Mais nous avons très peu de districts où la densité du trafic soit suffisante pour justifier des immobilisations en matériel électrique.

M. MOTT: Rien que des locomotives électriques, pas de wagons électriques?

M. GORDON: Oui. Il faut les fils aériens et les wagons en tout ce qui sert à les conduire.

M. MOTT: Je pense que dans la région de Kamloops, immédiatement de l'autre côté de la frontière, on a électrifié la ligne.

M. GORDON: Y savez-vous la densité du trafic?

M. MOTT: Je ne la crois pas forte. C'est une région très accidentée.

M. GORDON: Je l'ignore. Mais je ne veux pas m'arrêter à imaginer le coût d'installation d'un système électrifié dans les montagnes Rocheuses; il y faudrait un cœur solide.

M. FULTON: La compagnie en a-t-elle fait l'étude?

M. GORDON: Je ne pense pas que nous en ayons fait d'étude spéciale. Nos gens doivent connaître suffisamment la question pour rejeter sur-le-champ la proposition sans faire enquête sérieuse.

M. FULTON: Mais une fois réalisée l'installation du système, les frais d'entretien et d'exploitation ne sont-ils pas très, très considérablement réduits?

M. GORDON: Peut-être. Mais dans les conditions actuelles, si nous réalisions des changements en une région de locomotives à vapeur, et si ces changements apportaient les réductions de coût que nous cherchons, il faudrait évidemment les faire avec des Diesel, ce qui serait plus économique que l'électrification. Voilà au moins mon idée de la chose.

M. DINGLE: Oui, monsieur. Les dépenses initiales des installations électriques sont trop élevées.

M. ADAMSON: Il vous faudrait une densité de trafic semblable à celle de la principale ligne de Pennsylvanie?

M. GORDON: C'est réalisable sur les lignes de Montréal à cause de la densité du trafic.

M. DINGLE: Nous utilisons aussi la force motrice électrique le long du tunnel de Port-Huron.

M. ADAMSON: Je vois qu'il n'y a pas de locomotives à vapeur de commandées.

M. GORDON: Pas dans le moment.

M. ADAMSON: Ma question est peut-être tendancieuse, mais ne projetez-vous pas d'en commander?

M. GORDON: Mieux vaut ne pas éveiller d'espoir.

M. FOLLWELL: Qu'est-ce que ce chemin de fer M. & S. C. sous l'item "Locomotives Diesel", à la page 4?

M. DINGLE: C'est pour le *Montreal and Southern Counties railway.*

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

Adopté.

M. FRASER: Ces "wagons à automobiles (Terre-Neuve)" sont-ils pour des fins de tourisme?

M. DINGLE: Non. C'est simplement pour la livraison des autmobiles, neuves, aux marchands.

M. FRASER: Faites-vous beaucoup d'affaires de ce genre là-bas?

M. DINGLE: Il y a actuellement un gros commerce d'automobiles et nous avons constaté que nos wagons ne suffisaient plus.

Adopté.

M. ADAMSON: Pourriez-vous me fournir les recettes par tonne-mille? Je crois que vous avez le renseignement, et pouvez-vous me donner les frais par tonne-mille?

M. COOPER: Nous avons accepté de vous procurer les dépenses par mille.

M. ADAMSON: C'est cela.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

Adopté.

L'embranchement de Barraute. Le poste est-il adopté?

Adopté.

M. HATFIELD: Lorsque cet embranchement devait être construit et qu'il en fut question au Comité il y a trois ou quatre ans, on nous dit qu'il donnerait accès à une région agricole et alimenterait aussi les papeteries.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que c'est le contraire.

M. HATFIELD: Je pensais qu'il devait livrer la région à la *Brompton Paper Company*.

L'hon. M. CHEVRIER: Un contrat fut passé entre le National-Canadien et la *Canada Paper Company* pour recevoir de la marchandise par le chemin de fer et ainsi aider à ouvrir la région.

M. HATFIELD: A-t-on fait quelque chose? Vous avez un ministère de l'Agriculture, et a-t-on fait quelque chose pour mettre en valeur les terres situées le long du chemin de fer?

M. GORDON: Vous voulez dire dans le domaine de l'exploitation agricole? Je ne suis au courant de rien de précis à ce point de vue. Ce qui me paraît le point le plus intéressant à l'égard de cette ligne, dans le moment, c'est l'exploitation des métaux vils et des minéraux.

M. HATFIELD: Elle fut construite pour la *Canada Paper Company*?

M. GORDON: Ce fut l'un des projets. J'ai reçu samedi matin une importante délégation de cette région, qui a discuté avec moi les possibilités de l'endroit. Je crois qu'il y a un certain nombre de perspectives fort avantageuses comprenant des gisements de cuivre et d'autres métaux vils auxquels les mines de Dome sont intéressées sur lac Batchelor. La délégation a proposé que nous construisions une ligne jusqu'à Chibougamou.

Je lui ai répondu que nous étions nettement intéressés à prolonger la ligne dès que ces perspectives commenceraient à se réaliser, mais nous voulons plus que le progrès actuel. Nous tenons cependant à procéder aussi vite que les perspectives se réaliseront, et dès que l'exploitation de la région indiquera que nous pourrions avoir une circulation avantageuse sur la ligne. La délégation a été, en général, satisfaite de notre attitude.

M. HATFIELD: Il y a quatre ou cinq ans, lorsque les délégués se présentèrent devant l'autre comité, je veux dire celui des chemins de fer, canaux et télégraphes, pour avoir la permission de construire cet embranchement, un fonctionnaire agricole de votre ministère ou du réseau nous signala quelles sortes de terres cultivables se trouvaient le long de ce parcours et comment la construction des voies les ouvrirait à la culture. Je demandais donc si quelque chose s'est fait depuis.

M. GORDON: La proposition était, il est vrai, que la ligne transporterait le bois à pâte et le bois de charpente pour le *Canada Paper Company* et servirait à coloniser et à mettre en valeur les ressources agricoles du district. Mais je crois qu'il est un peu trop tôt pour parler des objectifs agricoles. Il y a toutefois là d'énormes ressources forestières qui attendent l'exploitation, et si nous voulons réellement que les ressources agricoles soient exploitées à plein rendement, il faut abattre les arbres avant de cultiver quoi que ce soit.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. ADAMSON: Les *Consolidated Smelters*, je pense, s'intéressent aussi beaucoup à cette région.

M. GORDON: Les chemins de fer Nationaux du Canada s'intéressent beaucoup à toute la région et croient qu'il y a là des possibilités étonnantes de progrès. Nous avons déjà fait maintes études et rapports à son égard et nous estimons que son avenir est assuré. Nous avons l'intention d'aménager la ligne avec tout la célérité que permet la situation économique.

M. HATFIELD: Si le gouvernement de la province de Québec accordait ces terres, il ne voudrait pas que tout le bois y soit coupé.

M. GORDON: Oh! non. Mais il faut abattre du bois pour permettre la culture.

M. FULTON: Pourquoi, la chose ayant été autorisée et un contrat adjugé en 1946, rien ne semble avoir été entrepris avant 1949?

M GORDON: Nous avons dépensé $3,003,000 jusqu'au 31 décembre 1949. Nous n'avons pas commencé en 1949.

L'hon. M. CHEVRIER: Il fallait construire la ligne avant que les trains puissent y passer. Voilà ce que cela signifie. C'est ce qui a été fait sur la ligne de février 1949 à mars 1949.

M. FULTON: Cinquante milles?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que 39·02 milles ont été construits.

M. HATFIELD: Que va faire la *Canada Paper Company*?

M. GORDON: Du début de la mise en service de cette partie de la ligne, le 28 février 1949, à la fin de novembre 1949, soit neuf mois, il y a eu en réalité 34,680 cordes de transportées. Les chargements de décembre sont d'environ 5,385 cordes, ce qui fait en tout 40,065 cordes pour les dix mois se terminant le 31 décembre 1949. La compagnie de papier a garanti l'envoi de 40,000 cordes sur la ligne pour la première année, et de 45,000 chaque année après pour une période de cinq ans.

M. HATFIELD: Et qu'a-t-elle transporté?

M. GORDON: Dans les dix mois se terminant le 31 décembre 1949, 40,065 cordes. Elle a donc dépassé son objectif pour les dix premiers mois de l'année.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

Adopté.

M. FULTON: Il semble que l'exploitation de la ligne sera profitable.

M. GORDON: Nous nous y attendons.

Le PRÉSIDENT: "Achat de titres et retrait de capital-obligations". Le poste est-il adopté?

Adopté.

Cela termine l'examen du budget du National-Canadien.

M. FULTON: Quand j'ai posé la question ce matin pour savoir s'il y aurait quelque chose au budget à propos des pensions, M. Cooper, je crois, a répondu par l'affirmative. J'ai alors remis ma question à plus tard. Il n'y a pas eu d'occasion de la poser lors de l'étude du budget, j'aimerais donc la poser avant l'adoption.

M. HATFIELD: Nous prendrons maintenant le "budget d'exploitation", n'est-ce pas?

M. FRASER: Je désire poser une question sur le budget d'exploitation.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais nous avons déjà examiné le budget d'exploitation.

M. HATFIELD: Non, non. Le budget des immobilisations a été le seul étudié. Nous n'avons pas entamé le budget d'exploitation.

M. FRASER: Non, non. Le président m'a interrompu et m'a dit que je ne pouvais poser cette question.

M. FULTON: Il n'y a pas eu d'occasion de le faire et j'aimerais poser ces questions d'ici l'adoption du budget.

M. FRASER: Monsieur le président, j'ai voulu poser une question sur le budget d'exploitation, et vous m'avez dit que nous n'en étions pas encore là.

L'hon. M. CHEVRIER: Le budget d'exploitation a été étudié.

M. HATFIELD: Le budget des immobilisations est le seul qui ait été étudié.

M. FRASER: Le président m'a interrompu et m'a dit que je ne pouvais poser cette question parce qu'elle concernait le budget d'exploitation.

M. HATFIELD: Je voudrais que l'on comprenne ceci, monsieur le président: nous en étions au budget des immobilisations et maintenant nous en avons terminé l'étude.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, nous avons examiné d'abord le budget d'exploitation.

Le PRÉSIDENT: S'il y a un malentendu, nous aurons une autre réunion.

M. HATFIELD: Vous n'avez pas examiné d'abord le budget d'exploitation; vous n'avez pris que le déficit; le budget d'exploitation est à la page 2.

M. FRASER: Oui, il est avec le budget revisé.

Le PRÉSIDENT: Vous avez peut-être le vieux texte.

M. FRASER: C'est la même chose sur le nouveau et l'ancien texte.

Le PRÉSIDENT: Il y aura réunion à 11 heures du matin.

—Le Comité s'ajourne au jeudi 30 mars 1950, à 11 h. du matin.

APPENDICE A

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

1. A QUELLES FINS LE TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA FUT-IL-CRÉÉ?

Le Trust constituait une réorganisation résultant de la Loi sur la revision du capital de 1937. Le Gouvernement avait accepté que soient annulés les emprunts couvrant les déficits ainsi que tout intérêt impayé, et que ses propres prêts consentis à des fins d'immobilisation soient convertis en capital participant aux bénéfices. Les différentes sociétés, le Grand Tronc, le Grand Tronc Pacifique, le Canadian Northern, et le National-Canadien devaient à l'État des sommes très considérables en principal et intérêts. Ces montants étaient alors inscrits au passif du bilan. On désirait, relativement au bilan du réseau, que les emprunts pour déficits et que tout l'intérêt non versé soient supprimés.

On voulait en outre que les quatre sociétés débitrices ne soient pas libérées de leurs obligations contractées à l'égard du principal et de l'intérêt en question. Les réclamations du Gouvernement eurent jusqu'à un certain point la priorité sur les autres dettes des quatre sociétés, et elles l'eurent sûrement sur les actions ordinaires de certaines des filiales dans lesquelles le public detenait une participation minoritaire. Le problème était donc de conclure un accord qui dégagerait le réseau de ses dettes mais n'en dégagerait pas les sociétés indépendantes qui le composent. L'entente conclue consistait en la création d'une société fiduciaire à laquelle le Gouvernement transféra ses réclamations contre les compagnies débitrices en échange des valeurs d'immobilisations du Trust. Il n'y eut pas d'aide aux compagnies débitrices, mais c'est le Trust qui devint le créancier à la place du Gouvernement. La propriété publique des fonds revendiqués devint indirecte, s'exerçant par l'entremise du Trust, au lieu de s'exercer directement sur les sociétés elles-mêmes. Le Trust fut déclaré par la loi société comprise dans le réseau du National-Canadien. Cela signifiait qu'un réseau, à savoir le Trust, portait les réclamations à son actif, tandis que les autres les inscrivaient à leur passif, de sorte qu'une consolidation de comptes annulait à la fois actif et passif.

Les immobilisations du Trust devenaient dès lors propriété de l'État. La valeur au grand livre de ses actions fut fixée initialement au montant des prêts du Gouvernement utilisés à des fins d'immobilisation, à savoir $270,037,437.88. Ce passif d'immobilisation fut évidemment inscrit au bilan du réseau comme capital participant au bénéfices, en contre-partie duquel il y avait un actif correspondant dans les comptes publics. C'est en vertu de cet accord que les prêts consentis pour déficits et les revendications d'intérêt furent éliminés du bilan du réseau, mais n'en servent pas moins de base commune aux diverses sociétés.

2. QU'EST-CE QUE LE TRUST DES TITRES?

Le Trust des titres est une société créée par l'article 12 de la Loi sur la revision du capital. Tout le capital-actions est détenu par le ministre des Finances au nom de Sa Majesté. Il y a cinq administrateurs, trois, représentant le Gouvernement et deux le chemin de fer. Les représentants du Gouvernement sont le sous-ministre des Finances, celui de la Justice et celui des Transports. Les représentants du chemin de fer sont le président du réseau et de son conseil d'administration, M. Donald Gordon, et le vice-président, M. T. H. Cooper. La Loi sur la revision du capital détermine les conditions dans lesquelles la valeur initiale établie des actions du Trust peut être augmentée ou diminuée. Elle peut être augmentée par des gains de capitaux, et par des profits en excédents

retenus par le chemin de fer. Elle peut être réduite par des pertes de capitaux qui sont exclues des règlements au comptant imputés sur le compte de déficit. La valeur initiale de 270 millions de dollars s'accrut de $112,502,061.64, c'est-à-dire des gains excédentaires réalisés, par le réseau durant les années de guerre 1941-1945. Elle s'accrut aussi des gains en capitaux s'élevant à $19,105,651.38, c'est-à-dire des gains réalisés sur le rachat des titres rapatriés à prix inférieur à leur valeur au pair. La valeur fixée fléchit aussi de $23,127,105.88, c'est-à-dire des pertes de capitaux provenant surtout des abandons de voies. Actuellement, la valeur inscrite au grand livre des actions du Trust est de $378,518,135.02. Ce montant est considéré par le réseau comme élément de passif imputable sur les bénéfices et porté à l'actif correspondant dans les comptes publics. Il n'y a pas eu depuis 1947, de transactions influant sur la valeur des actions inscrites au grand livre.

CHAMBRE DES COMMUNES

1950

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Procès-verbaux et témoignages
Fascicule n° 4

SÉANCE DU JEUDI 30 MARS 1950

TÉMOINS:

M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président du National-Canadien et de son conseil d'administration; M. S. F. Dingle, vice-président, et M. T. H. Cooper, vice-président et contrôleur du réseau. MM. Frank P. Turville, C.A., et O. A. Matthews, représentant *George A. Touche & Co.*

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

ORDRE DE RENVOI

JEUDI 30 mars 1950.

Ordonné.—Que le nom de M. Browne (*St-Jean-Ouest*) soit substitué à celui de M. Adamson dans ledit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 30 MARS 1950.

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 effective de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Carter, Cavers, Chevrier, Cleaver, Follwell, Fraser, Fulton, George, Hatfield, Healy, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot et Thomas.

Aussi présents: M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président du National-Canadien et de son conseil d'administration; M. S. F. Dingle, vice-président, et M. T. H. Cooper, vice-président et contrôleur du réseau; M. J.-C. Lessard, sous-ministre des Transports.

M. Gordon fait lecture d'une déclaration soulignant les motifs pour lesquels il s'oppose à la divulgation de certains renseignements demandés par M. Fulton, au sujet du bail de certains droits miniers qui sont propriété des chemins de fer Nationaux du Canada, et des copies de ladite déclaration sont distribuées aux membres du Comité.

M. McCulloch propose que le Comité siège à 4 heures de l'après-midi et à 8 heures du soir de ce jour même.

Après débat, il est convenu que le Comité siégera à 4 heures de l'après-midi et qu'une décision quant à la séance du soir sera rendue plus tard dans la journée.

Le président dépose une lettre que M. Gordon Isnor, député, lui a adressée en date du 29 mars 1950, au sujet des achats de charbon du National-Canadien; cette lettre ainsi que les renseignements qui y sont demandés et que M. Gordon a fournis, figure à l'Appendice A aux procès-verbaux et témoignages de ce jour.

Le président dépose également une déclaration de M. Carter relativement aux problèmes du transport à Terre-Neuve, ainsi qu'une série de questions sur le Chemin de fer de Terre-Neuve et les services de télécommunication à Terre-Neuve; elle figure à l'Appendice B au compte rendu de ce jour.

M. Gordon promet de fournir les réponses aux questions de M. Carter dans le plus bref délai.

A l'unanimité, le Comité consent à reprendre l'étude du budget d'exploitation des chemins de fer Nationaux pour l'année 1950.

MM. Gordon, Dingle et Cooper sont de nouveau interrogés.

Le Comité passe à l'étude du rapport annuel des *Canadian National (West Indies) Steamships Ltd.* pour l'année 1949.

A 1 heure, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures ce jour même.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures.

Présents: MM. Beaudry, Bourget, Browne (*St-Jean-Ouest*), Carter, Chevrier, Cleaver, Follwell, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Healy, Helme, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Mutch, Pouliot.

Aussi présents: MM, Gordon, Dingle et Cooper; MM. Frank P. Turville, C.A., et O. A. Matthews, représentant *George A. Touche & Co.*, vérificateurs des chemins de fer Nationaux du Canada; M. J.-C. Lessard, sous-ministre des Transports.

M. Fulton propose que le président des chemins de fer Nationaux soit prié de fournir au Comité des renseignements relatifs aux droits miniers mentionnés dans le rapport annuel actuellement à l'étude et apporter des précisions sur les sujets suivants:

(1) Le nom de la société, des sociétés ou des personnes qui sont partie aux arrangements de location avec redevances, ainsi que la superficie engagée dans le contrat passé avec chacune d'elles.

(2) Le loyer annuel ou périodique prévu dans chaque contrat.

(3) Le tarif des redevances ou autre rémunération prévues dans chaque contrat.

(4) Le délai accordé à chaque société ou personne signataire de chaque contrat pour commencer les travaux actifs d'exploration.

(5) Le délai accordé pour entreprendre l'exploitation proprement dite après que la propriété a été mise à l'essai.

(6) A savoir si des droits ont été tout simplement vendus; les noms des sociétés ou des personnes auxquelles ils ont été vendus, ainsi que le prix d'achat versé.

Après débat, la proposition, soumise au vote, est rejetée sur division:

Ont voté pour: MM. Browne (*St-Jean-Ouest*), Fraser, Fulton, Hatfield, McLure.—5.

Ont voté contre: MM. Beaudry, Bourget, Chevrier, George, Gillis, Healy, Helme, Knight, Macdonald *(Edmonton-Est)*, McCulloch.—10.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited,* pour l'année 1949.

MM. Gordon, Dingle et Cooper sont de nouveau interrogés.

Le budget des *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited,* pour l'année 1950 est étudié et adopté.

Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1949 est étudié et adopté.

Le Comité passe à l'étude du rapport, présenté au Parlement par le vérificateur, du réseau du National-Canadien et des *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited,* pour l'année 1949.

MM. Turville et Matthews sont appelés et interrogés.

Le rapport des vérificateurs est adopté.

Les prévisions budgétaires suivantes pour 1950-1951 sont approuvées:

Crédit 493—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer Nationaux du Canada;

Crédit 494—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer autres que le National-Canadien;

Crédit 558—Terminus et transbordement des trains sur l'Île du Prince-Édouard, déficit pour 1950;

Crédit 559—*Canadian National (West Indies) Steamships, Limited,* déficit pour 1950.

Les témoins se retirent.

A 5 h. 20 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au lundi 3 avril, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
le 30 mars 1950.

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

LE PRÉSIDENT: Je demande votre attention, messieurs; nous formons quorum.

Je crois que monsieur Gordon a une courte déclaration à faire.

M. GORDON: Il s'agit d'attribution, sur une base de location et de redevances, des droits de prospection et d'exploitation de certaines terres en Saskatchewan.

Je regrette de n'avoir pu persuader monsieur Fulton que, sur une question de principe, les détails de ce contrat ne doivent pas être divulgués par l'intermédiaire de votre Comité.

Le ministre a bien voulu affirmer qu'il approuverait mon attitude devant le Comité. Il l'a fait sans avoir eu d'entretien particulier avec moi; il n'a entendu que le débat en comité, de sorte que tous les membres du Comité formeront leur jugement uniquement sur le débat qui a eu lieu entre M. Fulton et moi-même.

D'autre part, je n'aime pas beaucoup que cette question soit réglée "sur division" comme on dit: c'est pourquoi j'ai voulu faire un nouvel effort pour élucider davantage le problème. J'ai toujours considéré monsieur Fulton comme un homme juste et raisonnable, et, au cours de nos relations passées, j'espère qu'il a formé le même jugement sur moi-même. Je dirai donc que je suis très déçu que nous soutenions des différences d'opinion sur une question de principe. Permettez-moi, en conséquence, de résumer la situation telle que je l'envisage.

1. Monsieur Fulton a l'impression qu'il ne s'agit pas ici d'une transaction en cours mais d'un marché conclu et que, par conséquent, personne ne subirait d'inconvénients si les détails en étaient révélés. Je dois faire remarquer que c'est se méprendre sur le caractère de ce soi-disant bail-option. Ce que nous avons consenti, c'est une option de prendre à bail une certaine superficie de terrain pour recherches de dépôts pétrolifères à un prix fixé à tant l'acre et, dans le cas de grandes concessions, à tant la concession. Si l'on prend avantage de l'option, le loyer devient payable; si on l'abandonne, le loyer est réduit suivant une formule énoncée dans le bail. De plus, si l'on découvre du pétrole, le National-Canadien consent à accorder des baux pour les terrains producteurs de pétrole et de gaz naturel que la société pétrolière désignera à l'occasion; ces baux relatifs au pétrole et au gaz seront rédigés sur une formule régulière approuvée par la province et seront accordés à un loyer déterminé à tant l'acre, plus une redevance convenue basée sur la valeur marchande en cours.

2. La société soumissionnaire, qui a réussi à signer ce bail, a l'habitude de faire des offres aux autres détenteurs de droits miniers. Ce ne serait pas juste envers cette société que de dévoiler les termes du contrat passé avec le National-Canadien et ce serait également au préjudice du National-Canadien que l'on apprît que de tels renseignements confidentiels vont être livrés au public. Comme je l'ai dit plus haut, la société est libre de *ne pas* accepter les droits de prospection aux termes du bail, ce qui pourrait bien faire que le National-Canadien aura à disposer de ces droits dans l'avenir. Je dois ajouter que j'ai parlé de la chose à la société avec laquelle nous avons négocié le bail-option avec redevances, et ses représentants m'ont affirmé qu'ils s'opposaient énergiquement à ce que les détails de leur arrangement avec nous fussent livrés au public par l'intermédiaire du Comité.

3. J'ajouterai que les résultats de travaux de prospection de ce genre sont tout à fait incertains. Il s'agit donc d'une affaire que le National-Canadien doit entreprendre à son propre compte. Même si l'on découvrait du pétrole à une date ultérieure, il ne faudrait pas penser que les chemins de fer Nationaux auraient dû tirer avantage de l'entière découverte parce qu'ils ont agi à leur propre compte. Pour entreprendre des travaux de recherche, il faut engager de très fortes sommes et, puisqu'il n'entre pas dans les buts du réseau d'exécuter de tels travaux, il serait fort imprudent pour lui d'entreprendre une tâche aussi hasardeuse. Les compagnies pétrolières qui font régulièrement ce genre d'affaires répartissent leur risques non seulement en diverses régions, mais en plusieurs parties du monde. Si le National-Canadien se lançait dans de tels travaux de recherche, ce serait une entreprise hasardeuse comportant une mise de fonds bien supérieure à celle qu'il serait raisonnable de consentir dans la conjoncture actuelle.

A la lumière de ce que j'ai dit au sujet de la nature de ces baux-options et des objections formulées par la compagnie pétrolière détenant l'option quant à la divulgation de cette transaction commerciale, je me demande si monsieur Fulton ne consentirait pas à retirer sa question, sachant que nos revenus, de toute façon, ne s'en porteront que mieux d'une année à l'autre.

M. FULTON: Je désire d'abord confirmer ce passage de la déclaration de M. Gordon quant à ma bonne opinion de son caractère et de ses qualités d'homme fort raisonnable et extrêmement doué. Je confirmerai ce que d'autres ont dit, à l'effet que le chemin de fer et le pays même n'ont qu'à se féliciter de sa nomination comme président de la société.

Je crois que sa déclaration revêt un caractère de très grande importance. Elle soulève sûrement la question de savoir s'il s'agit ou non d'une transaction en cours. Mon impression, je le répète, est que lorsqu'une société publique dispose définitivement de ses biens, alors le public a droit de connaître les conditions de cette disposition, non pas le détail des négociations, non pas les méthodes qui ont présidé au règlement final, mais uniquement les conditions du règlement final. C'est ce principe qui m'intéresse et j'estime encore que ce principe s'impose toujours à nous. Toutefois, il y a peut-être un moyen d'en sortir. J'estime que la déclaration de M. Gordon est très importante. Si le Comité n'y voit pas d'inconvénients, j'aimerais qu'on me permette d'étudier la déclaration, si l'on veut bien m'en passer une copie; je pourrai ensuite vous dire s'il m'est possible de modifier ma demande de renseignements détaillés. Je serai peut-être en mesure de vous communiquer ma décision plus tard cet après-midi.

Avant de conclure, j'ajouterai que les six points de la question posée dans ma lettre d'hier ne supposent pas, à mon sens, la divulgation de tous les détails du contrat. Je demande que l'on révèle les conditions, le taux des redevances de location prévues, le délai accordé pour entreprendre les travaux de recherche, le délai accordé pour commencer l'exploitation après que la présence du pétrole a été constatée. Je ne vois pas comment ces points de ma question pourraient entraîner des divulgations préjudiciables à la compagnie pétrolière intéressée. En tous cas, j'aimerais réfléchir davantage sur ce problème à la lumière de la déclaration de M. Gordon.

M. FRASER: M. Gordon a dit hier qu'il ne refuserait pas de donner le nom de la société qui a pris cette propriété à bail.

M. FULTON: Je crois savoir que M. Gordon consent encore à nous révéler ce nom, mais, si le Comité n'y voit pas d'inconvénients, je propose que toute la question soit réglée en même temps.

M. FRASER: Pourquoi ne nous donnerait-il pas le nom tout de suite?

Le PRÉSIDENT: Puisque c'est monsieur Fulton qui a soulevé cette question et qu'il a demandé le privilège de réfléchir sur la déclaration de M. Gordon, je crois que, si le Comité se s'y oppose pas, l'affaire devrait rester...

M. GILLIS: Un instant...

Le PRÉSIDENT: ...au point où elle en est, sans qu'il soit porté atteinte aux droits de chacun de poser d'autres questions après que la déclaration de M. Gordon aura été étudiée. Cela n'est-il pas juste, monsieur Gillis?

M. GILLIS: Non, je ne le crois pas. Il semble maintenant que les deux seules personnes intéressées dans cette affaire sont MM. Fulton et Gordon. Le Comité est saisi de la question; la décision lui appartient. Chaque membre devrait au moins exprimer son opinion.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi de vous interrompre, mais je me demande s'il ne serait pas sage que tous les membres du Comité prennent le temps d'étudier la déclaration de monsieur Gordon, après quoi nous aborderons le problème avec soin et prudence, lorsque tous auront eu l'occasion d'y réfléchir.

M. GILLIS: Quant à moi, j'ai écouté l'exposé de monsieur Gordon et mon idée est faite.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas d'objection à ce que vous exprimiez votre opinion.

M. GILLIS: Je ne veux pas que le compte rendu de cette réunion donne l'impression qu'un seul homme veuille protéger les ressources naturelles du pays. J'ai écouté la déclaration de monsieur Gordon et je dis que si le National-Canadien était financièrement capable d'exploiter ces ressources, M. Fulton aurait parfaitement raison d'exiger la divulgation de tous les détails de la transaction. La question en litige, si j'interprète bien la pensée de M. Gordon, est de savoir s'il s'agit de négociations en cours. M. Fulton prend pour acquis que la transaction est bouclée, mais j'estime qu'elle ne l'est pas. Le National-Canadien a loué à bail une partie des ressources, mais il y en a d'autres. Il devra peut-être plus tard céder à bail d'autres régions et, sous ce rapport, c'est une affaire en cours. Le National-Canadien n'est pas lui-même en mesure de développer ces ressources, nous le voyons clairement dans le rapport financier qui nous est soumis.

Quant à moi, et vu les circonstances, je crois que la déclaration de M. Gordon est tout à fait raisonnable. Il veut bien nous communiquer le nom de la société intéressée, mais il ne veut pas rendre publics les détails du marché. S'il le faisait en ce moment, il éprouverait par la suite beaucoup de difficulté à céder à bail d'autres droits miniers. A mon avis, si jamais le National-Canadien parvenait à consolider ses finances comme chemin de fer possédé par l'État, cette situation ne devrait pas être tolérée. Tout marché qui pourrait se conclure par la suite, en supposant que la société soit en posture financière pour s'en occuper, devrait être la propriété du public. Toutefois, à la lumière des circonstances telles qu'elles existent à l'heure actuelle, je puis affirmer sans crainte comme membre du Comité, que j'accepte la déclaration de M. Gordon comme quoi il est préférable, dans l'intérêt du pays et du National-Canadien, d'omettre les détails concernant cette transaction.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Gillis.

M. HATFIELD: La déclaration de M. Gordon semble compliquer les choses davantage. Il semble que la compagnie ferroviaire a donné à une société la permission de se rendre sur les lieux, de tâcher d'y trouver du pétrole et d'y forer des puits. Or la compagnie vient de donner à une société un permis pour opérer des sondages et tâcher de trouver du pétrole dans la région en question, et si cette société en trouve, elle passe un bail, mais cela n'a trait qu'à une seule société.

M. GORDON: Ainsi que je l'ai expliqué précédemment, toutes les sociétés qui s'intéressent à ce genre d'entreprise ont été invitées à soumettre un prix en échange de droits de prospection dans ladite région, et la meilleure soumission

reçue à cet égard a été acceptée, mais toutes les sociétés avaient également droit de soumettre un prix en échange de ce droit. Et remarquez bien qu'il s'agit ici d'une affaire passablement intangible. Il est uniquement question ici d'un droit minier. Un grand nombre de personnes, qui ont acheté des terrains dans cette région de l'Ouest, examinent à présent leurs titres de propriété et plusieurs d'entre elles constatent avec plaisir que les droits miniers accompagnent ceux de la propriété. Plusieurs de ces propriétés ont été vendues il y a nombre d'années et dans le cas de plusieurs, comme celles vendues au National-Canadien, ou à l'ancien *Canadian Northern*, ainsi qu'il était alors connu, les droits miniers étaient réservés au chemin de fer au moment de la vente. A présent qu'on a découvert du pétrole dans ces propriétés, ceux qui ont réservé leurs droits miniers ont le droit de participer aux redevances, et nous avons tout simplement dit à ces sociétés qui font des recherches minières: s'il y en a parmi vous qui désirent exploiter ce droit de prospection, vous n'avez qu'à nous présenter une soumission à cette fin. Mais, je le répète, à l'heure actuelle toute l'affaire est purement hypothétique, et la valeur de ces droits ne sera établie que le jour où l'on découvrira du pétrole.

M. HATFIELD: Que dites-vous des anciennes terres de l'Alberta? L'ancien chemin de fer *Canadian Northern* en possédait-il dont les droits étaient réservés?

M. GORDON: Je ne sais pas quels terrains nous possédons en Alberta. A tout événement, nous parlons en ce moment des droits miniers réservés au *Canadian Northern* tel qu'il existait alors.

M. HATFIELD: Ils se trouvent en Saskatchewan seulement?

M. GORDON: Oui, en Saskatchewan, assurément. Nous ne possédons pas beaucoup de terrains en Alberta. Je ne puis dire présentement si nous disposons là de droits miniers ou non.

M. HATFIELD: Comment êtes-vous venus à constater que vous aviez des droits miniers dans ces régions?

M. GORDON: Voilà une question qui a pris beaucoup d'actualité dans l'Ouest canadien depuis que l'on a découvert du pétrole. Chacun examine ses titres et les gens découvrent qu'ils ont des droits miniers qu'ils ne savaient pas leur être réservés. Avant la découverte du pétrole là-bas, ces droits miniers n'étaient pas jugés importants.

M. FULTON: Monsieur le président, il y a une question qui m'intéresse beaucoup en ce moment. M. Gordon a dit qu'il désirait éviter le plus possible que la question soit réglée "sur division" en Comité. Je me rends pleinement compte que mes collègues sont tout aussi intéressés que moi en cette affaire. Je n'affirmerai donc pas que je suis plus intéressé qu'un autre, mais pour que nous ayons tous l'occasion d'étudier la question de savoir si nous devons insister pour obtenir une déclaration ou permettre que la décision soit prise "sur division", il y a un point particulier que j'aimerais vous soumettre et, à cette fin, j'ai une suggestion à vous faire. Pour ma part, je serai prêt à prendre une décision à la reprise de la séance cette après-midi, à définir alors ma position, ce qui n'exclut pas le débat et sifignie que toute la question peut être débattue; à ce moment là nous aurons tous l'occasion de songer au parti que nous voudrons prendre.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous pourrions peut-être faire polycopier la déclaration de M. Gordon et la distribuer aux membres avant une heure.

M. FRASER: Monsieur le président, ne pourrait-on pas nous indiquer le nom de la société en question? Si nous savions de quelle compagnie il s'agit, cela ne simplifierait-il pas les choses lors du débat de cet après-midi.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois, monsieur Fraser, qu'il s'agit d'abord de faire circuler une déclaration. Auriez-vous l'obligeance d'attendre que cela soit fait?

M. FRASER: Je crois qu'il serait bon de savoir de qui il s'agit dans cette déclaration. M. Gordon n'a-t-il pas affirmé hier qu'il ne s'opposait pas à nous communiquer ce nom.

L'hon. M. CHEVRIER: Ne pourrions-nous pas régler cette question en son entier au lieu de la traiter par bribes?

M. FRASER: M. Gordon a déclaré hier qu'il ne voyait pas d'objection à la divulgation du nom; je suis donc d'avis qu'il serait bon que nous sachions le nom de cette société. A vrai dire, j'ai pensé qu'on allait nous donner ce renseignement hier.

Le PRÉSIDENT: Aucune motion ne m'a été présentée en ce sens. J'estime que la demande de monsieur Fulton est raisonnable, et, avec l'assentiment du Comité, nous remettrons cette affaire à cet après-midi.

Quelques VOIX: Adopté.

M. FULTON: Monsieur le président, je désire invoquer le règlement au sujet de la séance d'aujourd'hui. D'après l'avis que j'ai en mains, nous devons siéger à 11 heures ce matin, à 4 heures cet après-midi et à 8 heures ce soir. Je n'ai pas eu connaissance qu'une décision de siéger ce soir ait été prise au cours de nos débats. Je ne crois pas que nous ayons jamais discuté ce point. Or n'avons-nous pas de sous-comité directeur et je n'aime pas du tout que l'on ait pris des mesures pour siéger à 8 heures ce soir sans en avoir parlé au Comité à qui il appartient de décider cette question.

Personnellement, je ne crois pas que la situation soit telle que nous soyons obligés de siéger trois fois par jour, car nous sommes tous intéressés à ce qui se passe à la Chambre. Cela reviendrait à dire que les membres du Comité n'ont aucun moyen de prendre part aux débats de la Chambre des communes. Comme je le disais hier, nous avons là une compagnie ferroviaire dont le capital se chiffre à 2 milliards de dollars,—c'est une société constituée valant 2 milliards,—et nous avons à étudier ses opérations de l'an dernier et son budget de la nouvelle année, les deux se chiffrant à quelque 500 millions. Je comprends parfaitement l'avantage qu'il y aurait de libérer le plus tôt possible les administrateurs de cette société, mais je pense qu'ils conviendront avec nous qu'il nous est impossible d'étudier avec compétence les affaires de la société pour l'année écoulée et l'année à venir si nous siégeons ainsi trois fois par jour. Je ferai remarquer que le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian West Indies Steamships Company*, ainsi que le rapport du vérificateur présenté au Parlement et celui du Trust des titres des chemins de fer, n'ont été déposés à la Chambre que jeudi de la semaine passée. Le Comité a commencé ses travaux lundi. Nous avons éprouvé passablement de difficultés à lire tous ces documents en si peu de temps, sans compter le temps voulu pour en saisir tout le sens, et je dirai que le seul moyen de les bien comprendre est de les lire, ce qui n'est pas facile avec le peu de temps dont nous disposons, et ensuite de poser des questions aux membres du personnel de la société. Voyons par exemple la question des affaires de la section du télégraphe. Il est impossible, sauf par le moyen des questions et réponses, d'obtenir les renseignements, d'approfondir la situation de façon qu'elle reçoive toute l'attention qu'elle mérite. Si les membres du Comité sont appelés à siéger trois fois par jour, nous ne pourrons pas, comme députés, nous intéresser à ce qui se passe à la Chambre. Je suis d'avis qu'une décision de siéger le soir n'aurait pas dû être prise sans consultation du Comité, et j'invite sérieusement tous les membres du Comité à se demander si vraiment ils n'accompliraient pas une meilleure tâche à l'égard de ce chemin de fer et envers le pays en siégeant deux fois au lieu de trois fois par jour.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, je n'ai qu'une remarque à faire, non pas au sujet de l'appel au règlement, mais sur une observation faite

par M. Fulton sur la question du règlement, observation qu'il faudrait réellement élucider. Vous disiez, monsieur Fulton, que les rapports des chemins de fer ont été déposés une journée ou deux avant l'ouverture des séances du Comité. Je vous rappellerai que les membres de votre parti étaient d'avis que nous nous réunissions le plus tôt possible cette année, et c'est précisément ce que nous avons essayé de faire et aussi pour plaire à la Chambre; et je crois que nous nous sommes réunis plus tôt que jamais auparavant afin de répondre au désir de tous les députés.

De plus, pour ce qui est du rapport, je puis dire que je l'ai déposé aussi rapidement que possible. Je crois que le président des Chemins de fer Nationaux me l'a transmis un soir,—j'oublie la date,—et le lendemain je l'ai déposé à la Chambre. Je n'ai pas eu le temps de le lire. Ainsi, bien que je ne parle par en ce moment sur la question du règlement, il est bon de vous rappeler que c'est pour répondre au désir de la Chambre que nous nous sommes réunis plus tôt et que les rapports ont été déposés à la Chambre le plus tôt possible.

M. FULTON: Je n'ai aucune objection à cela, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: J'espère que vous n'adressez pas vos critiques aux fonctionnaires du National-Canadien?

M. FULTON: Non, et j'insiste là-dessus. Là n'est pas mon objection. Ce à quoi je veux en venir, c'est de savoir si nous pouvons étudier convenablement les documents qui nous sont soumis en siégeant trois fois par jour.

M. KNIGHT: Je voudrais savoir qui a pris la décision de nous réunir ce soir?

Le PRÉSIDENT: Je me ferai un plaisir de répondre à cette question. Comme vous le savez, le Comité a l'habitude d'ajourner pour se réunir ensuite à la discrétion du président. Lorsqu'un comité de la Chambre a nommé un sous-comité du programme ou un sous-comité directeur, c'est naturellement ce dernier qui prend une décision. En l'absence de l'un ou l'autre de ces comités, la responsabilité incombe au président. J'ai pris cette responsabilité lorsque j'ai constaté qu'il était de la plus grande importance que les hauts fonctionnaires du National-Canadien terminent leur travail aujourd'hui si possible. J'ai pensé qu'il serait sage de transmettre l'avis afin que les membres sachent dès maintenant qu'il nous faudrait peut-être nous réunir ce soir pour avancer le travail. A la fin de la séance hier après-midi, le Comité avait passé beaucoup de temps à l'étude du rapport du National-Canadien, de celui de la *West Indies Steamships* et d'autres, comme cela se faisait les années passées, et l'on espérait qu'en siégeant, au besoin, trois fois aujourd'hui nous pourrions abattre assez de besogne pour pouvoir remercier ces hommes qui sont des fonctionnaires très importants des chemins de fer Nationaux. A ce propos, je ferai aussi remarquer aux membres que les autres comités de la Chambre n'ont pas encore commencé leurs travaux et je sais que plusieurs membres de notre Comité font aussi partie d'autres comités parlementaires importants et qu'ils sont fort désireux d'assister aux séances de ces comités dès qu'ils siégeront. Pour tous ces motifs, j'ai pensé que vous aimeriez consacrer votre temps presque exclusivement à l'objet de notre étude dans l'espoir d'en finir avant la mise en marche des autres comités. Bien entendu, je suis entièrement à votre disposition, mais j'ai pensé qu'il n'était que juste d'adresser un avis dès que la situation apparaîtrait sous son vrai jour; c'est pourquoi j'ai demandé au secrétaire, comme c'est mon droit, d'aviser les membres que nous siégerons matin, après-midi et soir.

M. POULIOT: Monsieur le président, c'était parfaitement votre droit, mais je vous ferai remarquer que le temps passe.

Le PRÉSIDENT: J'ajouterai que c'est moi qui ai songé à aviser les membres aussitôt que mon attention fut attirée sur le fait qu'il pourrait être nécessaire de siéger le soir.

M. McCULLOCH: Et c'était simplement une suggestion?

Le PRÉSIDENT: Oui, ce n'était que cela. Je suis maintenant à la disposition du Comité et j'accepterai toute motion tendant à accepter de siéger l'après-midi et le soir.

M. McCULLOCH: Je propose que nous siégions cet après-midi à 4 heures et ce soir à 8 heures.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des amendements?

M. GILLIS: Je ne crois pas que nous devrions présenter cette motion et en voici la raison. Je suis d'accord avec M. Pouliot, à savoir que nous allions de l'avant, mais avant d'en arriver à une décision, j'aimerais consulter les autres membres du groupe que je représente.

Le PRÉSIDENT: Très bien, nous déciderons cet après-midi, par motion s'il le faut.

M. FULTON: A mon avis, c'est une bonne chose que la décision soit remise. Il y a bon nombre de questions que j'aimerais poser touchant les affaires du National-Canadien, et j'estime que nous serons plus en mesure de prendre une décision en la matière lorsque nous nous réunirons cet après-midi. J'espère que le Comité ne nous pressera pas d'en finir aujourd'hui et qu'il n'a pas décidé de terminer définitivement nos séances sur le National-Canadien aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il est raisonnable de s'attendre d'en finir aujourd'hui, et vous ne pouvez vraiment pas vous plaindre du président et prétendre qu'il a même esquissé un geste pour vous limiter dans vos questions. J'estime que vous avez eu votre pleine part de questions et de réponses.

L'hon. M. CHEVRIER: Mettons-nous à l'œuvre.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a plus qu'une ou deux questions de détail.

M. POULIOT: Il est presque onze heures et demie et nous n'avons pas encore fait grand chose.

M. GORDON: J'ai ici la réponse à une question posée par M. Adamson au sujet des "Frais bruts d'exploitation du chemin de fer par mille de voie". Je vais simplement remettre ma réponse au secrétaire, qui verra à l'insérer dans le compte rendu. La réponse se lit comme il suit:

En 1939, le chiffre des frais bruts d'exploitation du chemin de fer au mille de route était de $8,086; en 1949, il s'élevait à $20,716.94, soit une augmentation de 156·2 p. 100.

L'augmentation a été amenée par *a)* un accroissement des frais d'exploitation, et *b)* une augmentation du volume des affaires. La majoration du coût de la main-d'œuvre et du matériel (due au changement du niveau des prix) fut de 73·0 p. 100. Le volume accru des affaires a été *a)* mesuré par les recettes en tonnes-milles par mille de voie, soit 79·3 p. 100, et en voyageurs-milles par mille de voie, soit 83·3 p. 100.

M. Adamson a posé une seconde question portant sur une demande générale de renseignements sur les déficits et, avec votre permission, monsieur le président, je vais remettre l'état au secrétaire. Il indique: les recettes, dépenses, recettes nettes, recettes disponibles pour frais généraux, frais généraux et surplus d'encaisse ou déficit depuis 1923 jusqu'à 1949, couvrant toute la période.

(Le bilan figure à la page suivante)

BILAN DE L'EXPLOITATION—1923-1949

—	Recettes	Dépenses	Recettes nettes	Recettes disponibles pour frais généraux	Frais généraux	Surplus d'encaisse ou *déficit*
	$	$	$	$	$	$
1923	256,961,590	235,838,046	21,123,544	13,787,801	36,787,994	*23,000,193*
1924	239,596,670	221,622,049	17,974,621	20,334,974	40,509,200	*20,174,226*
1925	249,411,884	216,290,434	33,121,450	32,532,229	42,337,405	*9,805,176*
1926	270,982,223	223,561,262	47,420,961	42,689,113	41,116,492	1,572,621
1927	274,879,118	233,305,267	41,573,851	38,170,597	42,589,898	*4,419,301*
1928	304,591,268	249,731,696	54,859,572	49,114,173	45,650,421	3,463,752
1929	290,496,980	248,632,275	41,864,705	37,751,443	50,013,074	*12,261,631*
1930	250,368,998	228,288,023	22,080,975	19,879,904	55,557,001	*35,677,097*
1931	200,505,162	199,312,995	1,192,167	*1,836,732*	59,131,706	*60,968,438*
1923-1931	2,337,793,893	2,056,582,047	281,211,846	252,423,502	413,693,191	*161,269,689*
Moyenne	259,754,877	228,509,116	31,245,761	28,047,056	45,965,910	*17,918,854*
1932	161,103,594	155,208,161	5,895,433	*1,151,547*	59,690,180	*60,841,727*
1933	184,519,742	142,812,559	5,707,183	*48,703*	58,906,685	*58,955,388*
1934	164,902,502	151,936,079	12,966,423	9,814,579	58,222,480	*48,407,901*
1935	173,184,502	158,926,249	14,258,253	9,471,352	56,892,817	*47,421,465*
1936	186,610,489	171,477,690	15,132,799	8,869,043	52,172,437	*43,303,394*
1937	198,396,609	180,788,858	17,607,751	10,924,549	53,270,417	*42,345,868*
1938	182,241,723	176,175,312	6,066,411	*862,454*	53,451,742	*54,314,196*
1939	203,820,186	182,965,768	20,854,418	13,392,644	53,488,164	*40,095,520*
1932-1939	1,418,779,347	1,320,290,676	98,488,671	50,409,463	446,994 922	*395,685,459*
Moyenne	177,347,418	165,036,334	12,311,084	6,301,183	55,761,865	*49,460,682*
1940	247,527,226	202,519,813	45,007,412	36,340,244	53,305,288	*16,965,044*
1941	304,376,778	237,768,437	66,608,341	57,178,681	53,162,354	4,016,327
1942	375,654,544	288,998,675	86,655,869	76,733,203	51,669,935	25,063,268
1943	440,615,954	324,475,669	116,140,285	87,828,948	52,189,536	35,639,412
1944	441,147,510	362,457,043	78,600,467	73,510,404	50,474,480	23,026,924
1945	433,773,394	355,294,049	78,479,345	73,765,637	49,009,507	24,756,130
1946	400,586,026	357,236,718	43,349,308	37,723,746	46,685,316	*8,961,570*
1947	438,197,980	397,122,607	41,075,373	30,040,697	45,925,891	*15,885,194*
1948	491,269,950	464,739,790	26,529,980	12,808,986	46,341,727	*33,532,741*
1949	500,723,386	478,501,660	22,221,726	6,588,869	48,631,896	*42,043,027*
1940-1949	4,073,872,747	3,469,204,641	604,668,106	492,510,415	497,395,930	*4,885,515*
Moyenne	407,387,274	346,920,464	60,466,810	49,251,042	49,739,593	*488,551*
1923-1949	7,830,445,987	6,846,077,364	984,368,623	795,343,380	1,357,184,043	*561,840,663*
Moyenne	290,016,518	253,558,421	36,458,097	29,457,162	50,266,076	*20,808,914*

Le PRÉSIDENT: Tandis que nous sommes sur la question du dépôt des réponses, avez-vous autre chose à dire en réponse à la question de M. McLure relativement à un pont. Quel était le nom de ce pont, monsieur McLure?

M. MCLURE: Le pont de Hillsborough. Si je ne me trompe, M. Gordon a dit qu'il ferait une déclaration à ce sujet mardi.

M. GORDON: Pardon, j'ai pensé avoir dit que l'affaire était présentement débattue avec le gouvernement de l'Île du Prince-Édouard. Je croyais avoir dit cela. Je n'ai pas fait d'autres recherches, croyant qu'on ne s'attendait pas que j'en fisse. Je le regrette si je vous ai induit en erreur. En tous cas, l'affaire est présentement débattue avec le premier ministre de l'Île du Prince-Édouard en ce qui a trait au projet de route de la grande route Trans-Canada et au fait que la route projetée traversera le pont de Hillsborough. C'est bien à cela que vous référiez.

Nous avons dit au premier ministre ce que nous vous disons présentement, c'est-à-dire que l'affaire est actuellement étudiée par nos fonctionnaires et que nous serons prêts à entamer la discussion sur ce sujet avec lui. Je cite de ma lettre le passage suivant:

> Au dernier alinéa de votre lettre, vous recommandez que je rende visite à notre Division de l'Île le plus tôt possible, ou encore que nous recevions un représentant de votre gouvernement pour entamer les discussions sur la question de remplacer le pont sur la rivière Hillsborough. Je m'attends à être pris toute la semaine prochaine, car je dois paraître à Ottawa devant le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'État canadien possède et contrôle, et j'ai d'autres engagements qui me mettent dans l'impossibilité de me rendre à l'Île du Prince-Édouard avant l'été. Il est donc probable que j'accepte votre proposition de fixer un rendez-vous à Montréal avec un ou plusieurs représentants de la province. Dès que je serai en mesure de vous proposer une date, je communiquerai de nouveau avec vous par télégraphe.

Le PRÉSIDENT: M. Adamson a posé une autre question relativement à l'âge du matériel roulant; un tableau devait être préparé et déposé.

M. GORDON: M. Dingle pourra répondre à cette question.

M. DINGLE: Le National-Canadien possède 104,875 unités de matériel, à l'exclusion de Terre-Neuve. En voici le détail: Nous avons 51,388 unités datant d'en moyenne 9·7 années; 48,089 unités d'environ 27·4 années; 5,372 d'une moyenne de 22·6 années et 26 unités de 41·3 années en moyenne.

Le PRÉSIDENT: Merci. Une autre question a été posée par M. Fulton, je crois, à savoir s'il était possible de déposer un résumé des divers transferts de propriétés qui ont eu lieu à l'occasion du projet de Montréal.

M. GORDON: J'ai communiqué avec Montréal et l'on m'a informé qu'il s'agit là d'un travail laborieux, mais l'on s'attend à vous faire tenir le résumé en question que j'espère recevoir dans le courrier de ce matin. J'espère donc vous l'apporter cet après-midi. C'est le mieux que nous puissions faire vu le peu de temps à notre disposition.

M. FULTON: Merci.

Le PRÉSIDENT: Si j'ai oublié quelque question qui exige une réponse, j'espère que l'intéressé voudra bien me le rappeler. J'ai noté ici qu'un état des déficits du National-Canadien doit être déposé. Pardon, je vois que c'est chose faite.

M. GORDON: Oui, l'état a été déposé.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions qui attendent une réponse?

J'ai reçu un télégramme ce matin; je vais vous le lire et le verser au compte rendu. Je n'ai aucun commentaire à faire en marge de ce message. Il est adressé au Comité des chemins de fer et porte la signature de M. S. R. Wadden, secrétaire de la municipalité de Glace-Bay, En voici la teneur:

> Municipalité Glace-Bay appuie protestation Louisbourg concernant déclaration de politique du National-Canadien envers port de Louisbourg, formulée par M. Donald Gordon, et demande étude de la question par le Comité des chemins de fer.

M. GILLIS: Ce télégramme vient de ma propre ville. L'Île du Cap-Breton toute entière éprouve un grand malaise à la nouvelle que Louisbourg serait utilisé en remplacement de North-Sydney lorsque ce dernier port sera fermé par le gel. Mon ami, le député de Terre-Neuve, a présenté un très solide plaidoyer il y a quelques jours. Louisbourg est un endroit isolé, dépourvu de toute commodité. Ce port est situé à quelque vingt-six milles de Sydney où il y a certaines commodités, mais aucun service d'autobus; malgré cela le port de Louisbourg est utilisé pour environ deux mois au cours de l'année.

M. GORDON: Qui dessert le port de Louisbourg actuellement?

M. GILLIS: Le chemin de fer S. & L.

M. GORDON: Je ne vois pas comment le National-Canadien puisse être tenu responsable de cet état de choses.

M. GILLIS: C'est que le service de transbordement de Terre-Neuve à North-Sydney fait partie de l'organisation du National-Canadien, et que ce service peut être détourné de North-Sydney en faveur de Louisbourg; à ce compte on peut dire que le National-Canadien a pris des engagements à l'égard de Louisbourg.

M. GORDON: Il nous faut payer pour l'usage des installations d'entrée et de sortie du port de Louisbourg.

M. GILLIS: A mon avis, la responsabilité revient au chemin de fer S. & L., filiale de la *Dominion Steel and Coal.* C'est cette société qui devrait fournir les commodités lorsque le service du bateau doit être détourné, mais elle ne l'a pas fait.

Il y a un autre aspect au problème: au lieu de diriger le bateau vers Louisbourg, on a proposé Saint-Jean ou Halifax, ce qui allongerait le trajet par eau et priverait Louisbourg de revenus. Néanmoins, ma principale objection est l'absence de commodités. Puis-je obtenir du National-Canadien l'assurance que le transbordeur ne sera pas détourné de North-Sydney en faveur de Saint-Jean ou Halifax?

M. GORDON: Je veux d'abord établir clairement que je ne vois pas comment les difficultés par rapport au service dans le port de Louisbourg puissent être essentiellement une responsabilité du National-Canadien. Je ne dis pas que nous n'étudierons pas de nouveau le problème en vue de déterminer si nous pouvons faire quelque chose pour le résoudre. Je veux bien convenir de l'exactitude de vos remarques et voir s'il serait justifiable d'examiner de nouveau la question ou de changer de ligne de conduite. J'insiste cependant, à la lumière de cette protestation, pour vous inviter à expliquer clairement à vos associés de Glace-Bay que l'entière responsabilité en la matière ne doit pas être imputée aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. GILLIS: C'est déjà fait.

M. GORDON: Je suis heureux d'apprendre que vous l'avez fait aujourd'hui; mais le télégramme semble laisser entendre que j'ai pris à l'égard de Louisbourg une attitude un peu cavalière.

M. GILLIS: Non. J'ai causé de cette affaire il y a quelque temps avec le *Board of Trade*, alors que j'ai affirmé qu'à mon avis le National-Canadien n'était pas obligé de fournir ce service à Louisbourg, mais que cette responsabilité incombait plutôt à la *Dominion Steel and Coal Company*. Toutefois, ce que j'aimerais établir clairement, c'est que vous me donniez l'assurance que le bateau ne sera pas dirigé sur Saint-Jean ou Halifax et que vous continuerez à utiliser Louisbourg en remplacement de North-Sydney advenant que vous ayez à changer le cours de ce bateau.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai jamais entendu dire que l'on ait eu l'intention de détourner le bateau de North-Sydney vers Halifax ou Saint-Jean. De plus, d'après les conditions de l'union avec Terre-Neuve, il a été convenu, et je crois que cela est inscrit dans la loi, que le trafic de Sydney à Port-aux-Basques doit être considéré comme étant entièrement un trafic ferroviaire. Si l'on opérait le changement en question, ce trafic ne pourrait plus être considéré comme tel. Ainsi, j'estime qu'il serait fort désavantageux d'agir ainsi pour ceux qui expédient des marchandises à Terre-Neuve, du moins au point de vue des tarifs-marchandises. Je le répète, je n'ai rien entendu de tel, et si la chose se faisait, ce ne serait pas avantageux.

M. GILLIS: Vous êtes d'opinion que le gouvernement a l'intention de respecter l'accord conclu avec Terre-Neuve?

L'hon. M. CHEVRIER: Voulez-vous répéter, s'il vous plaît?

M. GILLIS: Vous êtes d'opinion que le gouvernement a l'intention de respecter l'accord conclu avec Terre-Neuve, et il est stipulé dans cet accord avec Terre-Neuve que Louisbourg sera utilisé en remplacement de North-Sydney advenant la fermeture de ce dernier port?

L'hon. M. CHEVRIER: Non. Je n'ai jamais entendu parler de cela non plus. Mais on a bien l'intention de remplir les obligations contractées lors de l'union, et je puis dire que nous dépensons quelque 2 millions de dollars à North-Sydney, et nous sommes aussi à étudier les plans et devis qui entraîneront de fortes dépenses à Port-aux-Basques, ce qui semble indiquer que nous respectons les conditions de l'union.

M. GORDON: Nous ignorons d'où provient cette rumeur. Les fonctionnaires du National-Canadien n'ont certainement fait aucune déclaration à l'effet que nous avions l'intention de détourner le service du transbordeur. La question n'a pas été envisagée.

M. GILLIS: Je le sais bien, c'est une rumeur.

M. GORDON: Oui.

M. GILLIS: Mais je suis content de savoir que MM. Gordon et Chevrier sont d'avis que l'arrangement actuel qui consiste à utiliser le port de Louisbourg en guise de remplacement va demeurer en vigueur. L'autre question, à mon sens, relève de la *Dominion Iron and Steel.*

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. McCulloch a également reçu un télégramme du *Board of Trade* de Louisbourg qu'il faut lire et verser au compte rendu. Il se lit comme il suit:

H. B. McCulloch, député, Ottawa, Ontario.

Au sujet de la déclaration de M. Donald Gordon publiée dans un communiqué de la Presse canadienne du 28 mars 1950, il s'agit d'un exposé de politique du National-Canadien fait par M. Donald Gordon d'où il ressort que le National-Canadien n'est pas présentement intéressé à une proposition visant à agrandir les installations portuaires de Louisbourg, Île du Cap-Breton. Il poursuit ses travaux d'aménagement à North-Sydney, à environ 20 milles de Louisbourg et n'a aucun besoin de ce dernier. Nous estimons que cette déclaration est erronée étant donné que le transbordeur du National-Canadien à Terre-Neuve est présentement dans le port de Louisbourg et a touché ce port neuf fois au cours de cet hiver à cause de la glace qui interdisait l'accès de ce navire à North-Sydney, et nous demandons que ce renseignement soit porté à l'attention du Comité des chemins de fer de la Chambre et que les revendications de Louisbourg soient traitées équitablement en ce qui a trait à ses installations portuaires.

Le *Board of Trade* de Louisbourg.

J'ai aussi deux lettres adressées par M. Gordon Isnor au président du Comité. La première se lit comme il suit:

Ottawa le 29 mars 1950.

M. Hughes Cleaver, député,
Président du Comité des chemins de fer
et de la marine marchande,
Chambre des communes,
Ottawa.

Cher monsieur Cleaver,

Dans une réponse qui m'a été faite au cours de la session, soit le 22 mars, il était dit que les trains numéros 3 et 4, à Halifax, avaient été retirés du service en janvier 1950. Ce magnifique train, connu sous le nom d'*Ocean Limited*, fut par la suite remis en service, au grand contentement du public voyageur des provinces Maritimes.

On estimait toutefois, lors de la reprise de ce service, que l'on devrait songer à le rendre plus rapide et des recommandations à cet effet ont été faites de sources diverses; j'ai moi-même proposé depuis quelques années que ce train quitte Halifax à 10 heures du matin et arrive à Montréal à 8 heures. Il est généralement admis dans les cercles ferroviaires que la chose est facilement réalisable, sans déranger grandement les autres horaires; elle s'avérerait avantageuse du point de vue de l'heure du départ et elle éliminerait ce qui parait être à Montréal une longue attente inutile de la part des voyageurs qui ont à poursuivre leur route à partir de cette ville. Je songe surtout au raccordement avec les trains en partance pour Toronto et Ottawa.

On a fait remarquer en outre que le numéro 59, le *Scotian*, partant d'Halifax pourrait prendre au passage les voyageurs qui se trouvent aux endroits où l'*Ocean Limited* (N° 3) n'arrête pas, et, au besoin, les transférer, s'ils le désirent, à l'*Ocean Limited* à des points de croisement tels que Truro, Moncton et Campbellton, arrivant ainsi à Montréal sur le rapide susmentionné.

Veuillez donc soumettre ma lettre au président et à ses spécialistes en trafic; j'espère qu'ils l'accueilleront favorablement.

Votre tout dévoué,
Gordon P. Isnor, député.

M. GEORGE: Je m'inscris en faveur de cette proposition. Il y a bien longtemps que nous souhaitons obtenir un service plus rapide.

M. GORDON: Je voudrais faire ici un commentaire. Ce n'est pas une réponse détaillée que je donne, mais je remarque l'expression employée dans la lettre: "il est généralement admis dans les cercles ferroviaires que la chose est facilement réalisable." Je n'admets pas cette déclaration sans réflexion. Peu avant mon départ de Montréal, j'a reçu un très long rapport détaillé des fonctionnaires préposés à l'exploitation; ce rapport explique en détail comment les horaires sont établis. C'est une tâche assez difficile. Je ne suis pas arrivé à une conclusion à ce sujet, mais la question est présentement à l'étude. Un problème de cette envergure ne peut être réglé sans difficulté.

M. GEORGE: Je le comprends bien, monsieur le président. Je signalerai le fait que le problème a été discuté à maintes reprises avec les dirigeants du National-Canadien, et l'on nous a dit que l'une des raisons pour lesquelles l'*Ocean Limited* arrive à telle heure à Montréal est qu'il faut prendre des chargements de poisson à destination de Toronto? Est-ce là une raison suffisante pour retarder la marche du train?

M. GORDON: J'espère pouvoir donner sous peu une réponse qui convaincra les personnes de bonne volonté du bien-fondé de l'horaire actuel.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon répondra à la lettre dont on a donné lecture. J'ai une lettre comportant une demande de renseignements à l'adresse du Ministre et de M. Gordon sur un autre sujet. Je vais la lui remettre.

(Voir Appendice "A")

J'ai ici une liste de questions auxquelles M. Carter voudrait obtenir des réponses ainsi qu'un court exposé qu'il tiendrait à consigner au compte rendu. Consentez-vous à ce que je dépose ces documents?

(Adopté. Voir Appendice "B")

Je vais confier les questions à M. Gordon et il se chargera d'y répondre à notre prochaine séance.

Nous discutons maintenant la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited.*

M. HATFIELD: Non, monsieur le président, nous en sommes encore au budget d'exploitation. Vous nous avez dit à maintes reprises lundi et mardi alors que nous parcourions les articles figurant aux comptes d'exploitation pour 1949 que l'on pourrait répondre à ces questions lors de l'étude du budget. Or, je voudrais poser certaines questions quant au budget d'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Vous avez la parole, monsieur Hatfield.

M. HATFIELD: Que fait-on de la subdivision de Portland?

M. GORDON: Je pensais qu'on avait traité de ce sujet hier, n'est-ce pas?

M. HATFIELD: Je le sais, mais vous n'avez parlé que des améliorations Exploitez-vous ce chemin de fer?

M. GORDON: Oui.

M. HATFIELD: Exploitez-vous un élévateur?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. HATFIELD: Est-il rempli de grain? Que faites-vous ou qu'entendez vous faire à cet endroit?

M. DINGLE: L'élévateur est rempli de grain.

M. HATFIELD: Qu'entendez-vous faire des hangars que vous avez dans le port? Vous avez huit ou dix hangars à Portland qui tombent en ruines. Qu'entendez-vous en faire? Ils occupent un emplacement de très grande valeur? Les utilisez-vous?

M. DINGLE: En ces deux dernières années, les hangars ont été utilisés, à ma connaissance, pour l'emmagasinage de cargaisons en vrac d'articles tels que le caoutchouc.

M. HATFIELD: S'est-on occupé de la réparation de ces hangars? Ne serait-il pas préférable de les confier à quelque autre chemin de fer, à quelque ligne américaine ou à la ville. Vous savez que vous occupez toute cette partie de la ville faisant face à la mer.

M. DINGLE: Je crois que nous avons reçu une offre d'achat pour les hangars, mais aucune proposition précise n'a été formulée jusqu'à présent.

M. HATFIELD: Je ne sais pourquoi vous les laissez tomber en ruines. La dernière fois que je les ai parcourus ils étaient vides et il n'y avait que des pigeons qui y juchaient. Ils occupent tout le terrain de Portland, Maine, donnant sur la mer. C'est un bien immobilier de très grande valeur.

M. GORDON: Êtes-vous d'opinion, monsieur Hatfield, que nous devrions augmenter notre trafic par voie de Portland, Maine?

M. HATFIELD: Non, je suis d'avis que nous devrions régler toutes nos affaires à cet endroit et partir de là.

M. GORDON: Nous prendrons cette proposition en considération.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions, monsieur Hatfield?

M. HATFIELD: Que fait-on pour reprendre possession de nos wagons vides, particulièrement les wagons à réfrigération?

M. DINGLE: Parlez-vous de wagons qui se trouvent au Canada?

M. HATFIELD: Au Canada et aux États-Unis.

M. DINGLE: La situation est surveillée de très près, et nous nous appliquons à faire renvoyer nos wagons rapidement après le déchargement du contenu.

M. HATFIELD: Vous avez plusieurs wagons dans l'Île du Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick qui se rendent dans la Caroline du Nord et du Sud et à d'autres endroits aux États-Unis. Je voudrais savoir si l'on fait quelques démarches en vue de les retourner avec des chargements par voie de Boston et de New-York. Dans certains cas les wagons sont chargés de marchandises à destination de l'Ouest et ils effectuent probablement un voyage par année.

M. DINGLE: D'après les règlements de l'*A.A.R.* régissant l'usage des wagons, un réseau américain est tenu de charger un wagon pour renvoi par voie de sa propre ligne, et si cela n'est pas possible, il est tenu de renvoyer le wagon vide.

M. HATFIELD: Beaucoup de pommes de terre ont été expédiées par voie de Saint-Jean-ouest cet hiver. Avez-vous à Saint-Jean (c'est une localité que traverse le Pacifique-Canadien) un préposé chargé de voir à ce que vos wagons, une fois déchargés à Saint-Jean-ouest, vous soient retournés?

M. DINGLE: Oui, monsieur, notre personnel à Saint-Jean et à Moncton voit à cela.

M. HATFIELD: Je le sais, votre personnel à Saint-Jean. Est-ce que vous avez un employé stationné à Saint-Jean-ouest?

M. DINGLE: Nous avons un surintendant de terminus à Saint-Jean.

M. HATFIELD: Je pose cette question parce qu'au cours de l'automne je me trouvais à mon bureau une journée,—mon bureau est situé tout à côté des voies du Pacifique-Canadien—, et il y avait une très grande rareté de wagons à

marchandises sur les deux réseaux. Mon bureau se trouve à six milles environ des lignes du National-Canadien, en bordure des voies du Pacifique-Canadien. J'avais appelé votre agent à Saint-Jean-est au sujet de wagons et il m'a dit qu'il n'y en avait pas de disponibles. A ce moment-là, un convoi comprenant douze de vos propres wagons à réfrigération entrait dans le parc du Pacifique-Canadien. Tout le convoi comprenait douze wagons vides du National-Canadien. Nous avons chargé deux de ces wagons et nous avons transporté des marchandises d'un local du National-Canadien pour les charger. Or, ces wagons étaient vides à Saint-Jean-ouest et ils furent amenés par convoi du Pacifique-Canadien sur ses propres voies et chargés à des plates-formes du Pacifique-Canadien.

M. DINGLE: En ces affaires, il faut que vous vous rendiez compte, monsieur Hatfield, que chaque réseau cherche à plaire à ses propres clients. J'admets que les réseaux se chipent des wagons l'un à l'autre quand ils le peuvent.

M. HATFIELD: Il existe une autre situation à cet endroit qui se rapporte à vos wagons. L'un d'eux serait découvert à Saint-Jean avec des marchandises destinées pour chargement dans des navires qui n'arriveraient probablement à Saint-Jean que des semaines après l'arrivée des wagons à cet endroit. Or, les wagons y demeuraient chargés, et ils seraient peut-être chargés et stationneraient au parc Island, ou encore ils sont dirigés sur Saint-Jean-ouest et y stationnent quelques jours. Si le navire n'a pas fait escale, les wagons peuvent être déchargés dans les hangars, mais il arrive parfois que les hangars demeurent vides vu que les intéressés préfèrent garder les marchandises dans les wagons au lieu d'acquitter les frais élevés d'entreposage dans les hangars. En d'autres termes, ils se prévalent de l'entière période de dix jours de temps gratuit pour garder les wagons chargés.

M. DINGLE: Nous éprouvons beaucoup de difficultés à ce sujet.

M. HATFIELD: Le Conseil des ports nationaux et le réseau ne pourraient-ils s'entendre pour trouver une solution au problème. A mon sens, c'est là que réside la difficulté quant aux wagons à réfrigération. Ils sont retenus à cet endroit des semaines et même des mois.

M. DINGLE: C'est une question dont nous nous occupons très activement et nous faisons de notre mieux pour qu'on nous renvoie nos wagons de toutes parts. Ainsi que vous le dites, la situation à Saint-Jean-ouest a donné lieu à certaines difficultés.

M. HATFIELD: Je dirais que nous avons chargé des centaines de vos wagons sur les voies du Pacifique-Canadien.

M. GORDON: Vous êtes d'avis, monsieur Hatfield, que le Pacifique-Canadien est plus habile à chiper nos wagons que nous à voler les leurs?

M. HATFIELD: Non, je n'affirmerais pas cela. Les choses iraient mieux si vous pouviez utiliser vos propres wagons davantage. Vous avez un certain nombre de wagons à réfrigération qui pourraient être utilisés s'ils étaient mis en disponibilité à temps. Je prétends qu'il faudrait affecter un employé au service à Saint-Jean-ouest car un homme dans le bureau à Saint-Jean ne peut s'occuper de cette situation. J'estime que ce serait de l'argent employé à bon escient que d'avoir un employé stationné à cet endroit. Une fois le wagon déchargé, il verrait à ce qu'il soit renvoyé à votre parc Island à Saint-Jean-est.

M. DINGLE: Je puis vous assurer, monsieur Hatfield, que notre personnel de Saint-Jean se rend à Saint-Jean-ouest et s'efforce à mettre de l'ordre dans les affaires.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Hatfield?

M. HATFIELD: Oui, en voici une. Comment établit-on l'itinéraire d'un wagon chargé de pommes de terre ou d'autres marchandises en provenance de l'Île du Prince-Édouard ou du Nouveau-Brunswick et à destination des États du sud?

M. DINGLE: C'est plutôt une question de circulation, monsieur, et ainsi que je comprends la situation, l'expéditeur a un mot à dire quant à l'itinéraire.

M. HATFIELD: Je le sais mais il n'en a guère quant à l'itinéraire choisi une fois que le wagon quitte votre réseau. Est-il dirigé par voie de Saint-Jean, Québec et le *Central Vermont?*

M. DINGLE: Où le wagon se rendait-il, monsieur?

M. HATFIELD: Supposons qu'il se rendait à Philadelphie?

M. DINGLE: Il est tout à fait probable que le wagon serait dirigé par voie de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), mais cela dépend des circonstances.

M. HATFIELD: Puis, à une station du Pacifique-Canadien à North-Devon, et livré au Pacifique-Canadien à cet endroit?

M. DINGLE: Vous savez sans doute, que nous avons des arrangements en commun dans cette région?

M. HATFIELD: Et de North-Devon à Vanceboro, Maine? Vous n'auriez guère à remorquer ce wagon.

M. DINGLE: C'est vrai.

M. HATFIELD: Ne faudrait-il pas que l'itinéraire pour certains de ces wagons fût établi par voie de Saint-Jean, Québec, et le *Central Vermont?*

M. DINGLE: Tout dépend de la destination. Il y a sans doute des wagons qui circulent par ces localités. Cela dépend passablement de la destination.

M. HATFIELD: Quelques-uns se rendent à Moncton et sont dirigés par l'ancien transcontinental à Saint-Léonard, puis empruntent la ligne de Van Buren. Je fais observer que d'autres lignes remorquent un wagon 1,000 ou 2,000 milles, ce qui a pour effet d'immobiliser les wagons. Vos tarifs de localité du l'Île du Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick sont de dix à trente cents plus élevés les cent livres que d'endroits sur les lignes du Pacifique-Canadien dans le Nouveau-Brunswick. En d'autres termes, je puis charger un wagon de pommes de terre dans l'Île du Prince-Édouard, l'amener à Woodstock, Nouveau-Brunswick, en empruntant votre ligne, puis le transférer au Pacifique-Canadien et l'expédier à la Caroline du Sud à meilleur marché que je ne puis l'expédier d'une localité de l'Île du Prince-Édouard à la Caroline du Sud.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Hatfield, puis-je faire observer que vous m'avez écrit assez longuement à ce sujet. C'est une question plutôt compliquée comportant le calcul de tarifs-marchandises et, vu que c'est une question technique, j'ai proposé dans ma réponse que vous vous adressiez à cet égard aux employés supérieurs de la Commission des transports.

M. HATFIELD: Je sais que c'est ce que vous avez fait, mais j'ai un plan qui m'épargnera, ainsi qu'aux expéditeurs, beaucoup d'argent.

L'hon. M. CHEVRIER: Je me demande si nous pourrions nous en tenir à cela. Quant à moi, je ne puis traiter des aspects techniques et je ne sais si M. Dingle peut le faire. C'est une question de tarifs-marchandises fort compliquée et pour cette raison je propose que vous vous adressiez à M. Kirk, autorité en la matière auprès de la Commission des transports.

M. HATFIELD: Je suis prêt à faire cela, et j'ai toutes les données.

L'hon. M. CHEVRIER: Préféreriez-vous étudier le problème de cette façon?

M. HATFIELD: Oui. Maintenant, quand vous prenez ces lignes à votre compte, comme le Témiscouata, ou celle de la vallée du Saint-Jean que vous avez acquis en 1926, prenez-vous des mesures pour rendre leur exploitation profitable? Je parlerai du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean qui part de Westfield, localité desservie par le Pacifique-Canadien, et se prolonge jusqu'à Centreville. Le chemin

de fer aboutit à un champ à Centreville. A-t-on pris des mesures pour rendre cette ligne profitable ou la prolonger? Je ne crois pas qu'elle soit payante. Quand vous arrivez à Westfield, vous acquittez des droits de péages sur deux ponts entre cette localité et la voie ferrée à Saint-Jean-ouest et jusqu'à la gare de triage de l'île.

M. GORDON: Il nous est très difficile de traiter de ces questions particulières. Je puis vous dire d'une façon générale que le service des recherches et du développement étudie constamment ces questions et soumet à l'examen tous les tronçons du chemin de fer dont l'exploitation semble comporter des difficultés ou ne rapporte pas de bénéfices. Je suis persuadé que si vous me remettiez une liste des sujets qui vous intéressent, nous pourrions vous donner une réponse, mais je ne puis répondre au pied levé aux questions particulières posées ici.

M. HATFIELD: Je suis intéressé à l'expédition des pommes de terre du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Édouard par votre chemin de fer, à un taux qui fait concurrence au tarif du Pacifique-Canadien. On peut y parvenir si l'on s'occupe de la chose. Vous dirigez ce chemin de fer de la vallée du Saint-Jean depuis vingt-cinq ans. Quand nous obtenons des wagons nous les chargeons, mais quand nous n'en obtenons pas, les marchandises sont transportées sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Je voudrais traiter d'un autre sujet, celui de la livraison des wagons en garantie. Je crois que votre réseau s'est heurté à beaucoup de difficultés à Montréal qui, semble-t-il, est le pire endroit. New-York et Montréal sont des points faibles sous ce rapport. Il s'est présenté l'automne dernier un cas concernant un destinataire et une somme de quelques centaines de milliers de dollars. Les marchandises,—disons des pommes de terre—, furent expédiées sur connaissement. Le destinataire s'était entendu avec sa banque, je crois, au moyen d'une garantie annuelle. Le chemin de fer, au lieu d'exiger que le destinataire accepte la traite avec le connaissement annexé, lui a permis d'obtenir l'expédition en vertu de la garantie annuelle. Dans l'intervalle, l'expéditeur acquitte des intérêts à la banque. Il acquitte les frais de banque sur une traite annexée au connaissement. La banque est responsable, en définitive, parce qu'elle détient la garantie, mais l'expéditeur ne rentre pas dans ses fonds pour une longue période.

M. GORDON: Cela tenait-il à quelque retard de la part du chemin de fer?

M. HATFIELD: Non, non.

M. GORDON: Voulez-vous dire que les marchandises furent cédées sans production de connaissement?

M. HATFIELD: Oui.

M. GORDON: J'estimerais que dans ce cas cette transaction relèverait des tribunaux et il faudrait la régler à la lumière des circonstances particulières. Je ne doute pas, monsieur Hatfield, qu'il se produit au cours des opérations énormes que nous entreprenons des cas particuliers où nos employés font erreur, mais je crois qu'il faut examiner chaque cas à sa valeur intrinsèque.

M. HATFIELD: Je ne dis pas que vous êtes en défaut, mais j'affirme que l'on pourrait remédier à la situation. Si vous n'avez pas la garantie de la banque, de la compagnie de fiducie ou de quelque autre compagnie, alors vous pourriez exiger du destinataire qu'il dépose un chèque pour le double de la valeur de l'expédition. Je voudrais que l'on mette fin à ce régime de garantie et que le destinataire soit tenu de déposer son chèque. Si le connaissement n'est pas cédé dans un délai d'une semaine, vous pourriez voir à ce que le prix du chargement soit versé à l'expéditeur. Dans le cas qui s'est présenté l'automne dernier, les intéressés ont retenu les traites des mois entiers.

Le PRÉSIDENT: Je me demande, monsieur Hatfield, s'il n'existe pas quelque moyen d'étudier d'une façon plus ordonnée et méthodique ces problèmes spéciaux et les recommandations précieuses à leur égard que vous formulez, au lieu de voir

vingt-cinq membres du Comité constituer un auditoire. Auriez-vous la bienveillance de présenter un mémoire que nous incorporerons à notre compte rendu. Les employés supérieurs du National-Canadien en seront alors saisis et ils pourront l'étudier.

M. HATFIELD: J'essaie de formuler des suggestions utiles au réseau.

Le PRÉSIDENT: Si vous consignez les suggestions par écrit nous les incorporerons dans notre compte rendu.

M. HATFIELD: Ces connaissements sont égarés parfois mais cela n'arrive pas souvent. Cependant, il importait certainement de faire quelque chose quand le connaissement est perdu. Le réseau devrait s'enquérir de la chose.

M. GORDON: Je serai heureux de prendre note de votre suggestion et de faire enquête.

M. FULTON: Je me demande si M. Cooper pourrait nous donner le détail des prévisions pour 1950, relativement aux dépenses d'exploitation?

M. GORDON: Voulez-vous les données sous des rubriques distinctes?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Vous parlez du programme budgétaire de $482,500,000?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Vous voulez seulement les chiffres des dépenses?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Entretien de la voie et des constructions, $88,100,000; entretien du matériel, $108,000,000; circulation, $9,300,000; transport, $247,500,000 divers, $6,100,000; généraux, $23,500,000. Ces chiffres constituent un total de $482,500,000.

M. FULTON: Où figure l'article concernant la feuille de paie et les salaires?

M. GORDON: Le relevé des salaires est compris sous chacune de ces rubriques, suivant le service auquel la liste de paie se rapporte.

M. FULTON: Vous n'indiquez pas l'ensemble des salaires distinctement?

M. GORDON: Oui, je puis vous donner le relevé des salaires.

M. FULTON: Si vous le voulez bien.

M. GORDON: Notre liste de paie en 1949 s'est établie effectivement à la somme totale de $311,041,852 dont $284,515,396 ont été imputés sur les frais d'exploitation. Nous basons le budget de 1950 sur à peu près le même chiffre total des salaires, pourvu que nous ne soyons pas appelés à effectuer des rajustements de salaires à la suite des demandes que divers syndicats ouvriers nous ont soumises.

M. FULTON: Merci. Je veux reprendre ce sujet, dans un moment, mais quant aux pensions, avez-vous quelque article qui comporte votre contribution au fonds de pension?

M. GORDON: Nos frais de pension en 1949 se sont totalisés par $11,562,547. Nous anticipons une augmentation de $917,000 pour l'année 1950, de sorte que notre budget se chiffre à $12,480,000 environ.

M. FULTON: Pouvez-vous nous dire où en sont les négociations actuelles relativement aux pensions?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois avoir fait une déclaration en réponse à une question que M. George a posée lundi. Je ne sais si vous étiez ici, mais pour ce qui concerne le gouvernement, la déclaration figure au compte rendu et je ne tiens pas à la répéter.

M. FULTON: La déclaration a été faite lundi devant le Comité.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce fut peut-être mardi.

M. FULTON: J'ai assisté à toutes les séances mais j'ai dû la manquer. Elle va figurer au compte rendu?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. FRASER: Monsieur le président, j'ai essayé de poser une question hier relativement au fonds de pension. Une rumeur circule que M. Vaughan a reçu une pension de retraite lorsqu'il a abandonné ses fonctions. Je crois que ce serait une bonne chose s'il était possible d'aviser le Comité s'il a reçu une pension et à quelle somme elle se chiffre?

M. GORDON: Vous parlez de la pension payable à M. Vaughan?

M. FRASER: Oui.

M. GORDON: M. Vaughan a reçu une pension calculée suivant les taux réguliers que comporte le régime de pensions du National-Canadien.

M. FRASER: Savez-vous à quel chiffre s'établit cette pension?

M. GORDON: Bien, je ne crois pas que nous donnions des pensions particulières.

M. FRASER: Je me suis enquis de la chose, monsieur le président, parce qu'il circule une rumeur et il a été affirmé dans les journaux qu'il a touché d'un seul coup $50,000...

M. FULTON: En plus de la pension.

M. FRASER: Je ne crois pas qu'il convient de laisser cette rumeur faire son chemin. Il faudrait la contredire ici même.

M. MUTCH: On n'a pas eu pour habitude, même depuis les débuts lorsque le réseau était exploité comme un service de l'État, ni même quand le réseau fut exploité par une compagnie de l'État régie indépendamment, de révéler les traitements versés aux administrateurs. Il est généralement connu que la rémunération que touchent les employés supérieurs est dans bien des cas inférieure au chiffre des traitements que paient d'autres chemins de fer. Toutefois, dans le service de l'exploitation, les employés touchent des salaires correspondants. Si l'on affirme que la pension fut payée suivant les taux habituels applicables sous le régime du fonds de pension, alors il suffirait d'un simple calcul pour établir à quel chiffre le paiement s'établit. Dans les circonstances, à moins que l'on n'adopte une autre ligne de conduite quant à la publication des traitements et le reste, je doute qu'il convienne de donner les renseignements.

M. FRASER: Il ne s'agit pas de traitements mais de pensions dans ce cas-ci.

M. MUTCH: Je le sais.

M. GORDON: Le régime de pensions du National-Canadien est du domaine public. La pension à laquelle M. Vaughan est admissible est calculée sur la base de sa propre contribution au fonds de pension, plus les sommes additionnelles au même taux versées régulièrement par la compagnie, comme cela se pratique dans le cas de tous les autres employés supérieurs. C'est-à-dire que M. Vaughan a contribué au fonds de pension la somme qu'il a le droit de contribuer suivant les règlements régissant le plan de pension et la compagnie a fait ses versements jusqu'à concurrence de 5 p. 100; puis, la somme total accumulée de cette façon et disponible à la fin de sa carrière lui vaudra une pension qui est effectivement une rente viagère basée sur les divers modes de paiement qui lui sont accessibles sous le régime de ce plan.

M. FULTON: D'après les rumeurs, et j'ai eu vent de plusieurs, j'ai tout lieu de croire que M. Vaughan a touché une somme en plus de sa pension.

M. GORDON: Je parlais de sa pension; M. Fraser s'enquérait de sa pension.

M. FULTON: J'étais sur le point de demander si cette somme a été incluse dans sa pension. Je ne relève rien dans l'état que nous avons ici. Il me semble que si elle est incluse dans la pension, il y aurait un sérieux motif, en toute justice pour les intéressés, pour M. Gordon ou probablement le ministre lui-même, de répondre à la question posée au sujet d'une somme ronde versée selon M. Fraser, en plus de la pension.

Le PRÉSIDENT: Je suis persuadé que ces rumeurs que des membres ont bien voulu signaler à l'attention du Comité sont passablement bien connues maintenant, et que le président du National-Canadien et le ministre en sont, je dirais, suffisamment saisis. Aussi, je proposerais qu'à compter de maintenant, c'est à eux qu'il incombe de décider s'il leur convient de faire une déclaration à cet égard. A mon avis, ce n'est plus de notre compétence.

M. MUTCH: Si une somme ronde a été payée, je ne crois pas qu'elle vienne de la caisse des pensions.

M. GORDON: Puis-je faire observer tout de suite que rien de ce qui sort de cette caisse n'est pleinement justifié suivant les règlements qui la régissent.

M. FULTON: Le ministre tiendrait peut-être à faire une déclaration.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ferai cette observation, à savoir, que cette question a été posée à la Chambre et il a été répondu alors que la régie des chemins de fer Nationaux du Canada a toujours pris pour attitude qu'il n'était pas dans l'intérêt public de publier des renseignements relatifs aux traitements ou à la rémunération versée aux employés supérieurs. Je voudrais également signaler au Comité une décision qu'a prise ce Comité en 1931. Il y eut dans le temps une discussion sur ces sujets mêmes, les traitements et les salaires, et le Comité des chemins de fer et de la marine marchande a nommé un sous-comité et lui a confié l'étude de toute la question. Le sous-comité a étudié la question et a présenté le rapport suivant qui se trouve consigné dans les journaux de la Chambre des communes, livraison du 16 juillet 1931. L'honorable James Dew Chaplin était le président du Comité. Je cite le rapport:

> Certaines questions relatives aux appointements et émoluments payés au haut personnel de la compagnie furent posées par des membres du Comité, et soumises à l'examen d'un sous-comité par résolution du Comité. Le rapport du sous-comité est arrivé avec un état fourni par le président donnant tous les appointements annuels de $15,000 et plus, avec le nom des membres du haut personnel qui les touchent. Le président Sir Henry Thornton a émis l'avis qu'il n'est pas dans les meilleurs intérêts de la compagnie de publier la liste de ces appointements et des personnes qui les reçoivent
>
> Votre Comité, tout en étant d'opinion que plusieurs de ces salaires sont beaucoup trop généreux, et dans quelques cas excessifs, cède au désir exprimé par le président disant que la liste ne doit pas être publiée pour les raisons qu'il donne.

Et, je signale de plus à l'attention du Comité le dernier alinéa:

> Le Comité est heureux de déclarer que tous les membres présents, ci-après énumérés, approuvent unanimement les conclusions du rapport:
>
> L'honorable R. J. Manion, ministre des Chemins de fer et Canaux.
>
> L'honorable J. D. Chaplin, président.
>
> L'honorable Robert Rogers.
>
> L'honorable W. D. Euler;

suit une liste des noms des membres de ce comité.

Cette décision fut prise alors qu'un gouvernement autre que le gouvernement actuel était au timon des affaires, Le Comité s'est toujours conformé à cette décision, certainement depuis que j'en fais partie. Par ailleurs, vu la déclaration déjà faite en réponse à la question 3, j'estime qu'il ne convient pas de donner le renseignement.

M. FULTON: Le ministre prend-il alors l'attitude que la règle, ainsi que je la comprends, s'applique aux traitements et aux émoluments des employés supérieurs?

L'hon. M. CHEVRIER: Exactement.

M. FULTON: Et qu'elle s'applique aussi aux sommes versées lors de la mise à la retraite?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ce que je pense.

M. FRASER: La règle n'a pas spécifié cela.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, la règle ne dit pas cela, mais il est clair que c'était l'intention, et c'est certainement la façon dont je l'interprète. En fait, comme l'a dit M. Mutch, il y a un instant, si c'est le chiffre de la pension que l'on veut connaître, ce renseignement peut être procuré facilement.

M. MOTT: La règle mentionne des bonifications et des allocations.

M. FRASER: La décision ne s'applique qu'à ceux qui occupaient des postes à cette époque; elle ne fait aucune mention d'un employé mis à la retraite.

M. GILLIS: Je n'entends pas argumenter s'il y a lieu ou non de révéler la pension de M. Vaughan, mais je ne conviens certainement pas des raisons invoquées par le ministre.

M. FULTON: Si c'est affaire de pension.

M. GILLIS: Ce gouvernement en particulier fut défait et il n'a pas repris la direction des affaires, pourtant nous nous servons de cette décision en guise de précédent.

Le PRÉSIDENT: Vous estimez que cela laisse planer un doute sur le rapport du Comité?

L'hon. M. CHEVRIER: Je répondrai à cette observation en disant que le gouvernement en question a aussi fait adopter des lois par la Chambre qui sont encore en vigueur et que le Parlement actuel applique toujours. Tant que la règle n'est pas révoquée, elle doit servir à notre gouverne.

M. GILLIS: Je crois quand même que ce n'est pas un solide raisonnement.

M. FRASER: Je ne me suis jamais enquis des émoluments, mais je voudrais savoir si on a versé quelque supplément à M. Vaughan à l'occasion de sa retraite.

Le PRÉSIDENT: Vous avez formulé votre demande de renseignement et on y a répondu nettement.

M. FRASER: Je n'estime pas que le raisonnement du ministre soit bien fondé. A mon avis, il ne répond pas du tout à la situation. Je crois que ce renseignement devrait être fourni au Comité.

Le PRÉSIDENT: J'accepterai une motion si vous tenez à en présenter une, mais je suis d'avis que le principe en jeu est bien manifeste et qu'on en a étudié la portée soigneusement. Le Comité spécial a adopté un rapport unanime à ce sujet, et tous les partis l'ont approuvé unanimement à la Chambre.

M. POULIOT: Monsieur le président, puis-je vous formuler mes vues à ce sujet? Il est nettement établi que le précédent, bon ou mauvais, a été établi sous l'égide d'un gouvernement conservateur. Le Comité a approuvé le principe dans le temps et cela constitue un précédent. Je ne tiens pas à savoir quelle somme a été payée à M. Vaughan; l'essentiel c'est qu'il soit parti.

M. MUTCH: Passons à la question suivante.

M. HATFIELD: Pour répéter ce que j'ai déjà dit au Comité, j'estime que c'est une question qu'il convient de tirer au net. Il est rumeur qu'une somme ronde de $50,000 a été versée et vous savez comment les rumeurs font boule de neige. La somme sera portée sous peu à $100,000 si on ne tire pas la question au clair.

Le PRÉSIDENT: C'est au ministre et au président du réseau d'en décider. Je crois que le Comité n'a plus rien à y voir.

M. FRASER: Très bien, c'est toujours la même question. Si une somme ronde a été payée à M. Vaughan et c'est ce que la rumeur laisse entendre, j'estime qu'il serait utile de tirer la chose au net.

M. GORDON: Je pourrais peut-être faire une déclaration, monsieur le président. Pour les raisons déjà énoncées, je conviens absolument qu'il est inopportun de divulguer le montant de toute allocation de retraite versée à un président retraité. Il est parfaitement légitime et normal de verser une allocation à un président mis à la retraite. A ma connaissance, c'est ce qui a été fait dans le cas de tout autre président qui prenait sa retraite, et on n'a jamais jugé que la chose prêtait à critique. Maintenant, pour ce qui est du mode de paiement, s'il y eut un paiement d'effectué, la somme versée ne figurerait pas dans les comptes de 1949, mais bien dans ceux de 1950 en raison du fait que M. Vaughan a pris sa retraite effectivement à minuit le 31 décembre 1949. Ainsi, toute somme qui lui aurait été versée en janvier figurerait aux comptes de 1950 dont le Comité n'est pas saisi présentement à titre de dépenses.

M. FULTON: C'est la raison pour laquelle j'ai soulevé la question. Autant que j'ai pu le constater, la somme n'était pas comprise dans le budget.

M. GORDON: La somme figurerait au budget de 1950.

M. FULTON: On m'avise qu'une somme assez importante a été versée à feu sir Henry Thornton quand il a pris sa retraite.

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Et qu'il avait passé un contrat avec le réseau et que ce paiement a été justifié s'il était question de varier les conditions de ce contrat ou même de le résilier.

M. GORDON: On a beaucoup glosé là-dessus. Je ne crois pas que nous puissions décider ici s'il y avait lieu d'attacher quelque importance particulière au versement fait à sir Henry Thornton. Nous savons seulement qu'une allocation de retraite lui a été versée et qu'on a fait la même chose dans le cas de M. Hungerford et du juge Fullerton. Une allocation de retraite a été versée à chaque président retraité.

M. FULTON: Fut-ce en plus de la pension?

M. GORDON: Oui, une allocation de retraite tout à fait distincte de tous droits de pension que les intéressés eussent pu acquérir. En fait, c'est une chose tout à fait normale qu'une telle allocation leur soit versée.

Le PRÉSIDENT: Et non payée à même le fonds de pensions?

M. GORDON: Non payée à même le fonds de pensions sous quelque rapport que ce soit, et cela n'influe en rien sur les sommes qui peuvent être versées aux pensionnés en raison des droits cumulatifs qu'ils ont acquis sous le régime des pensions. C'est une affaire tout à fait distincte.

M. FRASER: Cette somme provient des fonds d'exploitation pour 1950?

M. GORDON: Exactement. La somme payée compterait parmi les dépenses d'exploitation. Elle ne proviendrait certainement pas du fonds de pensions.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ces explications tirent cette question au net.

M. FULTON: J'ai d'autres questions à poser à ce sujet...

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. FULTON: Je constate que vous avez une liste de paie totale anticipée de 311 millions de dollars pour 1950. Je me demande si M. Cooper pourrait me dire relativement aux augmentations de l'année courante, quelle proportion de cette somme est imputable sur les salaires accrus, et si le relèvement des tarifs suffira à compenser cette hausse.

M. GORDON: Je vous demande pardon, monsieur Fulton, j'étais à causer avec le ministre. Auriez-vous la bienveillance de me répéter cette question?

M. FULTON: Oui. Voici ma troisième question à l'adresse de M. Cooper: est-ce que les augmentations des tarifs-marchandises consenties de 1939 à ce jour suffisent à compenser les hausses de salaires accordées depuis 1939?

M. COOPER: Non. Je ne crois pas que vous puissiez rattacher effectivement les augmentations des tarifs-marchandises aux augmentations des taux de salaire. Les tarifs-marchandises s'apparenteraient plus aux hausses à la fois des salaires et du coût des matériaux.

L'hon. M. CHEVRIER: Au cas où il existerait quelque méprise quant à ce que j'ai dit il y a un instant en réponse à une question posée par M. Fulton concernant le versement d'une somme ronde à M. Vaughan, voulez-vous me permettre, monsieur le président, de définir nettement mon attitude et d'indiquer que si c'est le désir du Comité que le renseignement soit donné, que je m'en remets entièrement au Comité. J'ai déclaré que les dirigeants du National-Canadien sont d'avis qu'il ne convient pas de rendre le renseignement public, et il va sans dire que j'appuyerais cette attitude. Cependant, je ne veux pas qu'une personne quelconque ait l'impression que le Comité n'est pas maître de ses délibérations. Si le Comité jugeait qu'il lui fallait décider la question sur division, alors je ne me prononcerais pas. Toutefois, je tiens à déclarer nettement qu'en ma qualité de ministre je ne refuse aucun renseignement ni au Comité ni à la Chambre.

Si les journaux rapportaient le contraire, il va sans dire que je devrais apposer une dénégation. Je déclare donc que si c'est le désir du Comité, je m'en remets alors à sa décision. Cependant, je signale la décision d'un comité antérieur et l'attitude qu'ont pris les chemins de fer Nationaux du Canada quant à la ligne de conduite suivie généralement en matière de traitements, émoluments, bonifications et allocations versés à des employés supérieurs des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Merci.

M. GILLIS: Je crois que dans ce cas-ci il serait opportun de dire au Comité exactement ce qui s'est produit quant à M. Vauchan. J'ai eu vent d'une rumeur qu'une forte somme a été versée à M. Vaughan à cause de difficultés qui ont surgi au sein du réseau.

M. GORDON: J'estime qu'il importe de nier cette rumeur dès maintenant. En toute déférence, je crois qu'il importe de nier cette rumeur sans tarder.

M. GILLIS: Eh bien, c'est précisément ce que nous voulons tirer au clair.

Le PRÉSIDENT: Si je puis interrompre, je suis persuadé qu'aucun membre du Comité ne tient pas à grossir des rumeurs non fondées ou à agiter l'opinion publique sur des questions de cette nature. Nous n'obtiendrons rien de plus en prolongeant la discussion. Cependant, si un membre quelconque veut présenter une motion visant à instituer un sous-comité d'enquête à ce sujet, alors cela sera parfaitement régulier.

M. GILLIS: J'estime que nous devrions tirer la question au clair ici même au lieu de laisser l'affaire en suspens.

M. GORDON: Puis-je faire cette observation: je suis très conscient de ma responsabilité en l'occurrence et je ne veux pas que le Comité croie qu'il y a une dissimulation quelconque. Je ne veux pas que l'on garde l'impression qu'il y a quelque chose d'irrégulier en cette affaire. Aussi, je dis qu'une allocation de retraite a été versée à mon prédécesseur, et cette allocation de retraite fut, à mon avis, une mesure parfaitement normale et naturelle. Il n'y eut rien d'inusité quand au mode de paiement ou quant à la somme versée. Cette observation faite, j'exprime l'opinion, opinion qui cadre avec ce que le ministre a dit, savoir que la somme constitue un renseignement que l'on ne peut pas divulguer, pas plus que l'on ne peut rendre public d'autres traitements ou versements.

L'allocation de retraite a été accordée en reconnaissance des services très marquants qu'il a rendus à ce réseau en qualité de président au cours d'une carrière de cinquante et un ans. Et j'ajouterai que la décision prise par le conseil d'administration en autorisant un tel versement a été fondée sur de nombreux précédents, étant donné que ce fut le précédent suivi dans le passé par rapport à chaque président retraité de ce réseau.

M. FULTON: Quant à moi, je suis très heureux d'entendre la déclaration de M. Gordon parce qu'elle tire au clair une question qui m'intéressait particulièrement, savoir que le versement ne constituerait pas une imputation sur le fonds de pension.

Quant aux états de service de M. Vaughan, j'estime que nous, les membres du Comité, devrions les reconnaître publiquement. On m'informe que la durée d'emploi de M. Vaughan a été prorogée effectivement d'une année et que le gouvernement lui a demandé de rester en fonctions une année de plus. Aussi, il ne saurait être question qu'il a pris sa retraite à la demande du gouvernement.

Quant à moi, la question du fonds de pension a été tirée au net. Pour ce qui regarde la somme versée, bien que je ne fusse pas disposé à dire que je me considère lié par la décision antérieure, vu les circonstances exposées par M. Gordon, je n'insisterais pas sur la divulgation de la somme. L'autre question se rapportait au fonds de pension.

M. GILLIS: Personnellement, je n'ai jamais entretenu de doutes sur la question, sauf ceux qui ont pu être soulevés ici. Je suis persuadé que M. Vaughan a été mis à la retraite d'une façon normale et, tout comme dans le cas de tout autre président, on lui a versé une somme ronde suivant le précédent établi.

M. FRASER: J'ai déjà dit que M. Vaughan a bien mérité tout ce qu'on lui a donné. Maintenant que nous savons que M. Vaughan a touché quelque chose, puis-je poser une question? Les administrateurs reçoivent-ils aussi une allocation de retraite?

M. GORDON: A ma connaissance, cela n'a pas été la coutume, bien qu'il y eût une exception, je crois. Quand le conseil des régisseurs a cessé d'exister, une très petite somme a été versée à un des administrateurs. Il s'agissait de circonstances spéciales. Mais depuis la constitution d'un conseil d'administration par opposition à un conseil de régisseurs, autant que je m'en souvienne,—oui, je dirais que nulle somme n'a été versée à un administrateur indépendamment de ses honoraires réguliers de présence.

M. FRASER: Et nulle somme n'a été versée aux membres du personnel supérieur des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. GORDON: Précisément.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous continuer maintenant, monsieur Fulton?

M. HATFIELD: Combien d'administrateurs sont nommés sur la recommandation du gouvernement?

M. GORDON: Tous le sont.

M. HATFIELD: Et combien de ses administrateurs sont en activité?

M. GORDON: Tous le sont.

M. HATFIELD: Se réunissent-ils souvent?

M. GORDON: Une fois par mois et presque tous assistent à chaque réunion. Il va sans dire qu'il y a des exceptions. Il y a des absences de temps à autre, mais le relevé des présences du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada est certainement très bon.

M. HATFIELD: Quels avantages comporte la tenue de réunions mensuelles de votre conseil d'administration?

M. GORDON: Nous avons des réunions régulières une fois par mois, mais les administrateurs sont consultés constamment sur des questions de programme. J'entends qu'ils me sont constamment accessibles et je puis causer avec eux au téléphone. Il arrive à l'occasion que j'en convoque deux ou trois à titre de comité exécutif. Nous tenons une réunion régulière des administrateurs une fois par mois pour l'étude et le règlement de questions juridiques et autres. Par ailleurs, les administrateurs sont toujours à ma disposition quand je veux connaître leur opinion et leur jugement sur des questions de programme.

Le PRÉSIDENT: Vous avec la parole, monsieur Fulton.

M. FULTON: Ma question porte sur des additions à la liste de paie par suite du relèvement des tarifs-marchandises. Est-ce que le relèvement des tarifs-marchandises a équilibré ces hausses de salaires?

M. COOPER: En 1949 notre liste de paie se totalisait à $311,041,852. Elle se chiffrait à $122,354,101 en 1939. Ainsi, le total des salaires en 1949 dépasse de $188,687,751 celui de 1939. De cette augmentation $113,304,000 étaient imputables aux hausses des taux de salaire. Le chiffre de l'augmentation a été de 68·3 p. 100,—ce qui laisse $75,383,751 qui se rattachent à l'accroissement du chiffre d'affaires.

M. FULTON: Merci, monsieur Cooper.

M. COOPER Cela répond-il à votre question, monsieur Fulton?

M. FULTON: En résulte-t-il une augmentation du personnel?

M. COOPER: Oui.

M. FULTON: Il a fallu forcément augmenter le personnel?

M. COOPER: Oui.

M. FULTON: Pourriez-vous répondre à l'autre partie de la question?

M. COOPER: Pas si vous rattachez le relèvement des tarifs-marchandises uniquement à la hausse des taux de salaire.

M. FULTON: Non, je n'essayerais pas de faire cela. Je me demandais si la somme totale est accessible?

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

Je vous ai donné le total de $113,304,000 au chapitre des augmentations imputables aux modifications des taux de salaire. Les augmentations des prix des matériaux, ou par suite de modifications des prix des matériaux, se chiffrent à $67,222,000. C'est une hausse de 82·4 p. 100. En conséquence, tous nos frais accrus d'exploitation imputables aux changements des niveaux de prix ont été de $180,526,000 de plus qu'en 1949 par comparaison à 1939. Les recettes que nous avons perçues en 1949 comparativement aux taux en vigueur en 1939 ont été supérieures de $101,107,200. Ainsi, par suite du changement des niveaux des prix les recettes nettes d'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada en 1949 comparativement à celles perçues en 1939 ont accusé un fléchissement de 79 millions de dollars.

M. FULTON: Merci, monsieur Cooper. Cela m'amène à la question suivante que j'allais poser à M. Gordon.

M. GORDON: Je vous demande pardon?

M. FULTON: Je pourrais peut-être la résumer. M. Cooper a dit que le relèvement des niveaux des prix qui a influé à la fois sur les matériaux et les salaires a dépassé de 75 millions de dollars l'augmentation des recettes que vous avez perçues du fait de la hausse des tarifs-marchandises. Et il s'ensuit nécessairement que ma question suivante s'adresse à vous, monsieur Gordon. Estimez-vous que les tarifs-marchandises actuels sont suffisants du point de vue des chemins de fer Nationaux du Canada, c'est-à-dire, au regard de toutes les augmentations à ce jour?

M. GORDON: Il me semble que les chiffres s'expliquent d'eux-mêmes.

Vous avez entendu ce que M. Cooper a dit concernant le pourcent d'augmentation du coût de la main-d'œuvre, des matériaux et des autres articles. Or les relèvements des tarifs-marchandises effectués durant la même période se sont chiffrés, je crois, à 33 p. 100, bien que je parle de mémoire. Ce relèvement de 33 p. 100 se compare, je crois, à un relèvement de 57 p. 100 environ dans le cas des chemins de fer des États-Unis. Et si nous obtenions des relèvements quelque peu comparables à cette hause, nous serions encore bien en déçà de l'augmentation effective du coût de la main-d'œuvre et des matériaux.

Les tarifs-marchandises ne sont pas suffisamment élevés, mais je ne crois pas que nous devons nécessairement les faire suivre la pleine hausse que comportent la main-d'œuvre et les matériaux.

M. FULTON: Estimez-vous que vous en arrivez au point où une autre augmentation serait suivie d'une telle diminution du volume du trafic que cela aurait pour effet de faire fléchir vos recettes totales?

M. GORDON: Voila un sujet qui m'a fort préoccupé. Cela revient à la loi du rendement non-proportionnel. Je puis répondre à cette question de cette façon: je ne crois pas que nous soyons rendus à ce point. J'estime qu'il est possible que nous atteignions ce point, et alors il s'agit d'exercer un jugement très sûr pour savoir quand nous sommes à la veille d'atteindre ce point.

Le point culminant variera suivant les différentes catégories de trafic, et cela dépendra du genre de concurrence qui naîtra de l'application de tarifs croissants. Aussi la situation, se résume certainement à une question très délicate de discernement. C'est un sujet qui cause de sérieux soucis aux régies des deux chemins de fer.

M. FULTON: Serait-il juste de dire que vous n'anticipez pas une forte augmentation de recettes ou une diminution marquée du chiffre de vos déficits en conséquence d'une nouvelle hausse des tarifs-marchandises?

M. GORDON: Je crois que nous avons déjà signalé cela dans notre budget, cette année; ces recettes accrues résultant de la hausse des tarifs-marchandises nous ont permis de réduire notre déficit sensiblement.

M. FULTON: Mais nous aurions quand même des déficits dans les années à venir?

M. GORDON: Je dis que je ne crois pas que nous ayons épuisé la possibilité de toucher des recettes additionnelles par suite de tarifs-marchandises accrus si on nous accordait le droit d'exiger des taux de tarifs-marchandises accrus. Il est vrai que notre problème ne tient pas seulement aux tarifs-marchandises. Notre problème se rattache aussi au fardeau des frais fixes dans la mesure où il influe sur notre déficit. C'est un problème qui revêt un double aspect.

M. FULTON: Pour en venir à une question plus précise, qui se rapporte encore au déficit, vous nous avez dit que l'acquisition du chemin de fer de Terre-Neuve tel que présentement constitué imposerait au réseau un déficit annuel

d'exploitation. Le réseau a-t-il songé à favoriser une plus grande industrialisation de cette province par l'application de tarifs de préférence quelconques qui aideraient son expansion?

M. GORDON: Je crois avoir répondu l'autre jour à une question générale de cette nature posée par M. Carter quand j'ai dit que notre bureau des recherches et du développement surveille et étudie les occasions d'expansion dans Terre-Neuve tout comme dans les autres provinces. Nous ferions naturellement entrer en ligne de compte dans toutes ces études la possibilité de mettre une nouvelle expansion en marche en aidant sous le rapport des tarifs, mais ce serait une question générale qu'il faudrait apprécier à sa valeur intrinsèque quand nous serons saisis de propositions précises. Cependant, nous ne songeons pas à des mesures d'exception pour Terre-Neuve.

M. FULTON: Mais il vous est loisible dans le moment de modifier les tarifs dans Terre-Neuve.

M. GORDON: Tel que je l'entends, il nous est loisible de modifier les tarifs n'importe où. Les tarifs établis par la Commission des transports sont des tarifs plafonnés,—je devrais peut-être ne pas me servir du mot "plafonnés" maintenant—ce sont les tarifs maximums que nous pourrions exiger.

M. HATFIELD: Je voudrais poser une autre question, monsieur le président. Que fait votre bureau de New-York? En quoi consistent ses fonctions?

M. GORDON: Il est constamment en contact avec des gens intéressés à voyager.

M. HATFIELD: Combien coûte l'entretien de ce bureau de New-York?

M. GORDON: Nous ne décomposons pas les frais de chacun de nos bureaux. Nous pourrions vous procurer une estimation, mais nous n'avons pas les données ici.

M. HATFIELD: Combien de démarcheurs du service des marchandises comptez-vous?

M. GORDON: Ce n'est pas un très grand bureau du point de vue du personnel. Nous en avons un à Washington et nous en comptons un certain nombre aux États-Unis.

M. HATFIELD: Avez-vous moins de démarcheurs du service des marchandises que vous en aviez précédemment?

M. GORDON: Vous relèverez ce qui suit dans la dernière partie du rapport: le National-Canadien maintient des bureaux aux États-Unis, en Europe, en Australie et en Nouvelle-Zélande, en vue de rendre service et de procurer des renseignements concernant le trafic et d'autres entreprises de la compagnie et du Canada en général. Vous trouverez la liste des principaux bureaux de cette nature à la fin du rapport.

M. HATFIELD: Qu'en est-il des démarcheurs de votre service des marchandises au Canada?

M. GORDON: A quoi voulez-vous en venir?

M. HATFIELD: Nous avions l'habitude d'en voir un de temps à autre.

M. GORDON: Je me chargerai de voir à ce que l'un d'eux aille vous voir demain matin si cela constitue une invitation de votre part.

M. HATFIELD: A quoi cela sert-il quand les wagons font défaut?

M. GORDON: Il pourrait peut-être en prendre un sous son bras si cela pouvait servir à lui amener des clients.

M. HATFIELD: Nous voyons beaucoup de figures américaines mais nous ne voyons plus de représentants du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien.

M. GORDON: Vous n'en voyez pas? A quelle période?

M. HATFIELD: Il arrive parfois que nous comptons jusqu'à sept démarcheurs américains du service des marchandises à la fois dans notre bureau.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions?

M. FULTON: Sans que vous entriez dans les particularités de votre exposé devant la commission royale, monsieur Gordon, estimez-vous que si on donnait suite à vos recommandations, leur application suffirait par elle-même, indépendamment du relèvement des tarifs-marchandises, à libérer le réseau et les contribuables de ce déficit annuel qui se répète constamment?

M. GORDON: Pas nécessairement. J'ai pris bien soin de préciser que mon exposé était fondé sur la supposition que le déséquilibre actuel entre les tarifs-marchandises et les frais constamment croissants disparaîtra de quelque façon. Les deux choses, des tarifs-marchandises raisonnables et un rajustement de nos charges fixes, devraient aller de pair avant que je puisse vous dire avec confiance qu'il existe des perspectives de rendre l'exploitation du National-Canadien raisonnablement profitable.

M. FULTON: Mais il n'y a pas de chance d'atteindre ce but si ces deux facteurs font défaut?

M. GORDON: Le rajustement en matière de frais fixes constituera un grand pas. Je ne dis pas que les deux éléments ne doivent faire qu'un. Je serais tout disposé à accueillir avec grande satisfaction le rajustement des frais fixes comme un grand pas en ce qui concerne le fardeau imposé à la régie du réseau.

M. MCLURE: Monsieur le président, j'allais poser une autre question.

Le PRÉSIDENT: Ah! ces "une question"!

M. MCLURE: Celle-ci est très courte. Je n'étais pas présent quand le Comité discutait la retraite de M. Vaughan.

Le PRÉSIDENT: Nous ne reprendrons pas la discussion sur ce sujet.

M. MCLURE: Je n'entends pas m'enquérir de cela. Il s'agit d'une question personnelle. Nous recevons tous des lettres concernant la somme payée à M. Vaughan à l'occasion de sa retraite. J'en ai reçu une avant de me présenter ici ce matin et je voudrais savoir comment y répondre. J'entends répondre à cette lettre qui me vient d'un journal publié là-bas. Il s'enquiert s'il est bien vrai que $50,000 lui ont été versés en plus de sa pension de retraite régulière. Or, après avoir écouté le pour et le contre de la discussion qui a eu lieu ici, je crois pouvoir répondre sûrement en disant: "ni le ministre des Transports ni le président des chemins de fer Nationaux du Canada n'ont nié ou reconnu que ce rapport est exact". Je crois qu'une telle réponse devrait être satisfaisante.

M. GORDON: Ce n'est certainement pas ce qui a été dit. J'ai bien dit qu'une allocation de retraite a été versée, mais nous n'avons pas jugé qu'il était dans l'intérêt du réseau, en conformité de la pratique que le Comité a suivie dans le passé, de communiquer par l'entremise du Comité des renseignements concernant les traitements ou les émoluments d'une autre nature versés aux employés supérieurs.

Le PRÉSIDENT: Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited.* Le rapport est très court. Le président en donnera-t-il lecture avant que nous suspendions la séance pour le lunch.

M. FULTON: Je propose qu'on le lise, monsieur le président.

M. GORDON:

MONTRÉAL, le 10 MARS 1950.

A L'HONORABLE LIONEL CHEVRIER, C.R., DÉPUTÉ,
Ministre des Transports,
Ottawa.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Au nom du conseil d'administration de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de cette compagnie pour l'exercice 1949.

Par comparaison avec l'année précédente les résultats d'exploitation s'établissent ainsi:

	1949	1948	*Diminution*	
Recettes d'exploitation	$6,595,007	$7,964,719	*$1,369,712*	*17·20%*
Frais d'exploitation	6,582,608	7,320,614	*738,006*	*10·08%*
Bénéfice d'exploitation	$ 12,399	$ 644,105	*$ 631,706*	

Le fret contribué $5,172,073 de revenus, une diminution de $1,374,697 ou de 21 p.100 sur l'année précédente. Cette diminution accuse l'effet des restrictions au commerce, par rapport à 1948, amenées par la disette de dollars. Le Canada a exporté 34,362 tonnes ou 23 p. 100 de moins et il a importé 42,693 tonnes ou 16·5 p. 100 de moins.

Il a été complété 65 voyages, le même nombre qu'en 1948. Les frais d'exploitation qui résultent plutôt du nombre de voyages effectués que du volume du fret accusent une diminution de $738,006 ou de 10·08 p. 100.

Le bénéfice d'exploitation pour l'année a été de $12,399, une diminution de $631,706 sur celui de l'année précédente. Après paiement des intérêts sur les obligations et les avances de l'État le déficit a été de $460,497. Il est payable par l'État et ainsi figure au bilan. On trouvera l'état des revenus à la page 8.

Aucun changement n'a été apporté à la flotte qui se compose des vaisseaux suivants:

		Jauge brute	Tonnage réel
Lady Nelson	Fret et passagers	7,830	6,410
Lady Rodney	Fret et passagers	8,252	4,665
Canadian Challenger	Moteurs diesels et frigorifique	6,745	7,460
Canadian Constructor	Moteurs diesels et frigorifique	6,745	7,460
Canadian Cruiser	Moteurs diesels et frigorifique	6,745	7,460
Canadian Conqueror	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
		51,073	56,115

A la fin de l'année le solde du fonds de remplacement des vaisseaux était de $3,941,939 et le fonds d'assurance autonome de $2,048,545.

Le Conseil d'administration remercie de nouveau les officiers et employés de leurs bons et loyaux services.

BILAN D'ENSEMBLE

AU 31 DÉCEMBRE 1949

ACTIF

IMMOBILISATIONS:			
Vaisseaux		$9,844,445.48	
Moins dépréciation		*4,836,385.10*	
		$5,008,060.38	
Fonds de remplacement des vaisseaux		3,941,939.62	
			$ 8,950,000.00
DISPONIBILITÉS:			
Espèces en banque	$451,217.41		
Dépôts spéciaux	3,550.00	$ 454,767.41	
Comptes à recevoir		80,717.32	
Soldes de fret, passagers et agences		116,164.40	
Solde dû par l'État au compte déficit		460,497.65	
Inventaires		24,305.85	
Avances aux capitaines, matelots, etc		19,810.68	
Dû à même le fonds d'assurance		36,706.17	
Dû à même le fonds de remplacement des vaisseaux		104,513.87	
			1,297,483.35
FONDS D'ASSURANCE			2,048,545.85
ESCOMPTE SUR CAPITAL-ACTIONS			40,000.00
			$12,336,029.20

PASSIF

CAPITAL-ACTIONS		
Autorisé et émis: 400 actions à $100.00 chacune		$ 40,000.00
DETTE CONSOLIDÉE:		
Obligations-or, 5%, 25 ans, garanties par l'État, échéance le 1er mars 1955		9,400,000.00
AVANCES DE L'ÉTAT		3,618,505.74
EXIGIBILITÉS:		
Comptes à payer	$430,716.48	
Arriérés d'intérêts	3,550.00	
Intérêts courus mais non échus	156,666.67	
Passages payés d'avance	192,846.91	
		783,780.06
CRÉDITS EN SUSPENS		63,703.29
RÉSERVE POUR ASSURANCE		2,048,545.85
PROFITS ET PERTES—*Déficit*		*3,618,505.74*
		$12,336,029.20

NOTE.—Une réserve a été constituée pour les pensions en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935 du C.N.R., mais non pour celles conditionnellement prévues.

T. H. COOPER,
vice-président et contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et des compagnies subsidiaires pour l'exercice terminé le 31 décembre 1949, Nous certifions qu'à notre avis, le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation de la compagnie des Steamships au 31 décembre 1949, et que l'état des revenus et le compte de profits et pertes relatifs audit bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1949, sont dressés correctement. Nous faisons rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
comptables agréés.

le 10 mars 1950.

ÉTAT DES REVENUS

	1949	1948
RECETTES D'EXPLOITATION:		
Fret	$5,172,073.30	$6,546,770.68
Passagers	904,215.69	962,886.88
Diverses	55,760.33	66,374.11
Subventions	99,223.75	122,610.00
Affrètement	363,734.43	266,078.15
Total	$6,595,007.50	$7,964,719.82
FRAIS D'EXPLOITATION:		
Comptes de voyages	$5,763,667.38	$6,524,876.10
Frais des vaisseaux immobilisés	34,834.01	—
Dépréciation des navires	492,222.15	492,222.15
Frais de gérance et de bureaux	229,950.04	229,291.04
Pensions	6,272.47	31,792.43
Divers	55,662.51	42,432.57
Total	$6,582,608.56	$7,320,614.29
Bénéfice d'exploitation	$ 12,398,94	$ 644,105.53
Revenus du fonds de remplacement des vaisseaux	*$ 104,513.87*	*$ 85,733.06*
Intérêt sur obligations entre les mains du public	470,000.00	470,000.00
Change américain	16,450.00	—
Intérêt sur avances de l'État	90,960.46	93,794.16
Déficit ou surplus	*$ 460,497.65*	*$ 166,044.43*

COMPTE DE PROFITS ET PERTES
AU 31 DÉCEMBRE 1949

Solde au 31 décembre 1948—*Déficit*	*$2,880,324.78*
Affectation pour dépréciation additionnelle	*738,180.96*
Solde au 31 décembre 1949—*Déficit*	*$3,618,505.74*

Sont annexés un bilan d'ensemble et un état des revenus.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Gordon. Allons-nous lever la séance jusqu'à quatre heures?

M. GORDON: Puis-je compter sur l'indulgence du président et du Comité pour m'excuser si je suis quelques minutes en retard à 4 heures, lors de la reprise de la séance? Il convient que je sois présent à la gare, à 3 heures 45 cet après-midi, lorsque la dépouille de feu l'ambassadeur des États-Unis au Canada quittera Ottawa à bord d'un de nos trains pour les États-Unis. Les autres fonctionnaires de notre groupe seront très ponctuels, pour leur part, et j'espère moi-même être ici à temps.

La séance est suspendue jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le 30 mars 1950.

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. M. Gordon est prêt à déposer la dernière réponse aux questions relatives au rapport sur les Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. GORDON: Monsieur le président, voici le tableau des échanges de terrains effectués avec la ville de Montréal. J'avais promis de vous l'apporter cet après-midi. Est-il régulier alors que je dépose ce rapport, sans plus?

Adopté.

TABLEAU DES ÉCHANGES DE TERRAINS EFFECTUÉS AVEC LA VILLE DE MONTRÉAL

Échange	Date du contrat	Terrains cédés à la ville	Terrains cédés au chemin de fer		
1.	13 mai 1932	36,284·00 pieds carrés	Terrain sis entre les rues des Seigneurs et Güy.	34,937·00 pieds carrés	Partie des rues Richmond et Saint-Martin.
2.	24 avril 1933	218,402·60 pieds carrés	Terrains donnant sur les rues Gascon, Du Havre, Ontario, de Rouen et d'Hochelaga.	186,426·69 pieds carrés	Terrains donnant sur le square Haymarket. Partie du terrain n° 360, paroisse Saint-Laurent, gare de jonction de l'Est; rue Saint-Urbain, rue Clarke, rue Saint-Laurent, rue Saint-Denis.
3.	5 avril 1937	222,332·00 pieds carrés	Terrains donnant sur les rues Persillier, Papineau, Charland, de la Montagne, Guy, Saint-Maurice, William, la route supérieure de Lachine, la rue Saint-Rémi, le boul. Saint-Joseph et la rue Smith.	910,280·00 pieds carrés	Terrain donnant sur la levée de Saint-Gabriel, la rive du Saint-Laurent, la propriété du service d'adduction des eaux, les rues Saint-Jean, Bruchési, Lacordaire, Monsabré, Dickson, Gravel Lane, les rues Bourgeois et Curotte.
4.	21 mai 1938	289,685·00 pieds carrés	Terrains donnant sur les rues Frontenac, Lafontaine, Harbour, Logan, DeMontigny et Sainte-Catherine.	112,619·00 pieds carrés	Diverses rues et ruelles dans le quartier de Bonaventure; le quartier de Pointe-Saint-Charles; et le quartier de la Gare Centrale.
5.	13 oct. 1948	859,551·99 pieds carrés	Passage en dessous de la rue Notre-Dame; nouvel emplacement de la rue Butler; passage en dessous de la rue Saint-Rémi; rues Masson et d'Iberville.	354,045·80 pieds carrés	Rue Butler; rue Notre-Dame; avenue Atwater; Verdun; rue Saint-Philippe; rue Sainte-Marguerite; rue de la Congrégation.
	Grand total..	1,626,255·59 pieds carrés ou 37·33 acres		1,598,308·49 pieds carrés ou 36·69 acres	
6.	La transaction qui représente le sixième échange n'est pas encore terminée.				

Les terrains compris dans les échanges ci-dessus embrassaient des dizaines de parcelles distinctes qui, mises ensemble, furent estimées d'égale valeur.

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui est de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, le Comité n'aurait-il pas avantage à attaquer le bilan dès maintenant, au lieu d'étudier le rapport article par article? J'ai souvent demandé aux membres de différer leurs questions, au cours de notre étude des rapports; mais en agissant ainsi, j'avais l'impression de désappointer mes collègues, et je crois que nous devons à présent passer en revue les postes du budget.

M. FULTON: Voulez-vous que nous tranchions tout de suite la question qui avait été réservée?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FULTON: Monsieur le président, avec la permission du Comité, je me reporte maintenant à la question qui a été réservée ce matin. Après lecture attentive de la déclaration de M. Gordon,—grâce à son obligeance nous avions chacun notre exemplaire,—voici ma conclusion. L'auteur de l'exposé ne précise pas la nature exacte du principe soulevé au cours du débat, mais si je m'en tiens à nos délibérations, je dirai que je ne vois pas que nous différions sur le principe même: cependant, nous différons, semble-t-il, sur l'application de ce principe.

A mon avis, on ne peut invoquer l'application d'aucun principe soulevé jusqu'ici au Comité pour interdire la divulgation des renseignements demandés. Si je me reporte au paragraphe 1 du mémoire de M. Gordon, je vois que le contrat entre le chemin de fer et la compagnie de pétrole est maintenant conclu,—le contrat initial est déjà conclu,—et que le tarif des loyers et redevances à exiger plus tard a été arrêté. Je songe particulièrement à la phrase suivante: "Si, en outre, on découvre du pétrole, le National-Canadien s'engage à concéder alors des baux pour l'exploitation du pétrole et du gaz naturel sur les terres que la compagnie pétrolière désignera de temps à autre, ces baux de pétrole et de gaz devant être conçus selon une formule-type approuvée par la province et spécifiant un loyer de tant par acre, en plus d'une redevance déterminée d'après la valeur marchande ordinaire."

Je me permets de souligner les mots: "Le National-Canadien s'engage à concéder. . .". Logiquement, et c'est ce que j'ai compris à la lecture, les droits de location et les redevances sont sans aucun doute stipulés dans le contrat initial.

Pour ce qui est du paragraphe 2, je ne puis admettre que ce soit là un motif plausible de refuser les renseignements voulus. On y voit que le gouvernement de la Saskatchewan a en général la haute main sur les contrats d'exploration et d'exploitation des ressources pétrolières; de même que pour le gouvernement de l'Alberta dans cette province. Je le répète, le gouvernement albertain publie le détail des enchères et autres contrats où des droits pétroliers sont en jeu; et les compagnies pétrolières n'ont pas l'air de s'y être jamais opposées sérieusement—du moins elles continuent de s'arracher les droits pétroliers en Alberta, et de les payer très cher.

Enfin, il s'agit de propriétés publiques. Le public a intérêt à connaître la manière dont on en disposera. Ces biens représentent un élément de première importance dont il faudra tenir compte en étudiant la situation déficitaire, présente et future, du National-Canadien. Nous sommes à passer en revue le budget du National-Canadien. J'estime que le public qui doit combler les déficits en question, et le Parlement qui vote les crédits voulus, ont parfaitement droit d'obtenir les renseignements désirés.

Sauf le respect que je dois à l'opinion de M. Gordon, je regrette donc d'être obligé, si les choses en viennent là, de proposer officiellement que le Comité insiste pour que ces renseignements soient divulgués. Si la proposition est mise aux voix, je crois que la ligne de conduite suivante faciliterait le vote. On pourrait énoncer séparément les divers points au sujet desquels des renseignements ont

été demandés. M. Gordon consent, je pense, à nous livrer les renseignements demandés dans la question numéro 1. Pour ce qui est des autres, nous pourrions ne voter qu'une fois, et les points subséquents seraient adoptés sur division.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une motion de prête?

M. FULTON: Je propose tout simplement, monsieur le président, que le président du National-Canadien reçoive instruction de fournir les renseignements demandés dans la lettre que je vous ai adressée le 29 mars 1950.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon a déjà déclaré au Comité qu'il était prêt à répondre à la question contenue dans le premier paragraphe de la lettre de M. Fulton, qui se lit ainsi qu'il suit:

> "Le nom de la société, des sociétés ou des personnes qui sont partie aux arrangements de location avec redevances, ainsi que la superficie engagée dans le contrat passé avec chacune d'elles."

M. GORDON: La société est l'*Imperial Oil Company Limited* et la superficie visée par le contrat embrasse en tout 3,146,249 acres.

M. FULTON: Il n'y a qu'une société en cause?

M. GORDON: Cette seule société.

Le PRÉSIDENT: M. Fulton aura-t-il alors l'obligeance de formuler sa proposition quant aux autres questions posées dans le cours de la lettre?

M. FULTON: Monsieur le président, je propose que le président du National-Canadien soit tenu de fournir au Comité les renseignements qui ont été demandés à l'égard des droits miniers mentionnés dans le rapport annuel à l'étude, et de donner aussi les détails suivants:

Le loyer annuel ou autre loyer périodique...

L'hon. M. CHEVRIER: Non, veuillez lire le numéro 1.

M. FULTON: M. Gordon a fourni ce renseignement.

L'hon. M. CHEVRIER: Peu importe, veuillez l'inclure dans votre résolution.

M. FULTON: Très bien.

"1. Le nom de la société, des sociétés ou des personnes qui sont partie aux arrangements de location avec redevances, ainsi que la superficie engagée dans le contrat passé avec chacune d'elles.

2. Le loyer annuel ou périodique prévu dans chaque contrat.

3. Le tarif des redevances ou autres paiements prévus dans chaque contrat.

4. Le délai accordé à chaque société ou personne signataire de chaque contrat pour commencer les travaux réels d'exploration.

5. Le délai accordé pour entreprendre l'exploitation proprement dite après constatation de la présence de pétrole.

6. A savoir si des droits ont été tout simplement vendus; les noms des sociétés ou des personnes auxquelles ils ont été vendus, ainsi que le prix d'achat versé."

M. GORDON: Monsieur le président, j'ai déjà répondu à la question numéro 1. Pour ce qui est de chacune des suivantes—2, 3, 4, 5 et 6—, je répète ce que j'ai dit de la première: je crois divulguer, en y répondant, les affaires privés de l'*Imperial Oil Company Limited* par rapport à ce contrat avec le National-Canadien. Si l'on décide que je dois fournir les renseignements, je le ferai, mais ce sera au détriment du National-Canadien, tant dans la présente transaction qu'en d'autres genres de marchés.

M. FULTON: Puis-je demander au président si cette déclaration porte sur la question numéro 6?

L'hon. M. CHEVRIER: Elle s'applique à toutes les questions.

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Au numéro 6, on veut savoir si des droits ont été tout simplement vendus?

M. GORDON: Je crains de ne pouvoir modifier mon attitude, car si j'analyse cette sixième question, je divulgue du même coup la nature du contrat.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à voter sur la motion?

La motion est rejetée.

M. FULTON: Pouvons-nous procéder par enregistrement des noms des votants, si cette manière d'agir est régulière?

Le PRÉSIDENT: Elle l'est. A mesure que leur nom sera appelé, les membres voudront bien répondre "oui" ou "non"? D'autres formules prêtent parfois à confusion.

(Voir le procès-verbal.)

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire m'avise qu'il y a cinq "oui" et dix "non"; la motion est donc rejetée.

Veuillez maintenant passer à la page 7 de votre exemplaire polycopié des estimations budgétaires: nous en sommes aux recettes d'exploitation.

M. HATFIELD: Cela figure-t-il dans le rapport que nous avons en main?

M. GORDON: Non, c'est dans le budget, à la dernière page.

M. FRASER: En attendant M. Hatfield, puis-je savoir si les règlements de la navigation qui ont été rédigés par le ministère des Transports seront observés par la *Canadian National West Indies Steamships*? Le ministre a déclaré que les règlements de la navigation s'appliquaient aux navires immatriculés au Canada, et je veux savoir si le National-Canadien sera en mesure d'observer ces règlements.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai rien dit de tel.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a parlé de certaines recommandations formulées par la commission royale.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois même avoir indiqué le contraire: les exploitants de la côte est, de la côte ouest et des Grands lacs se demandent actuellement dans quelle mesure ils pourront observer les règlements proposés en conformité des recommandations de la Commission Kellock.

M. FRASER: Oui, mais, j'aimerais savoir jusqu'où la compagnie de navigation du National-Canadien est disposée à aller à cet égard?

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'en sais rien. Je ne puis répondre à cette question avant que le National-Canadien ait terminé l'étude de notre proposition.

M. FRASER: Cette étude n'est-elle pas terminée?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, on la termine actuellement. J'apprends que les règlements ne visent pas la *Canadian National West Indies Steamships*, parce que ces paquebots naviguent en dehors du Canada; il ne s'agit pas de navigation purement côtière, mais de voyages aux colonies et autres possessions britanniques aux Antilles.

Le PRÉSIDENT: Recettes d'exploitation.

M. HATFIELD: Combien de navires font présentement le trajet des Antilles?

M. GORDON: La liste se trouve, je pense, à la page 5 du rapport, juste au-dessus de ma signature.

M. HATFIELD: Exploitez-vous le nombre intégral de paquebots prévu aux termes du traité?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois savoir que non; de fait, le nombre a considérablement baissé, d'abord parce que certaines colonies signataires de l'accord ont négligé de s'y conformer parfaitement, du moins pour ce qui est des subventions, et aussi à cause de la diminution du trafic.

M. HATFIELD: Y a-t-il des denrées qui font le voyage du Sud, qui partent du Canada à destination des Indes occidentales, par exemple, et de points tels que La Guaira, ou d'endroits au Venezuela? Pouvez-vous nous donner le tonnage des chargements?

M. GORDON: Je puis vous en donner le chiffre global de 1949: les cargaisons d'exportation en 1949 ont représenté un total de 149,900 tonnes.

M. HATFIELD: Quel avait été le total l'année précédente, en 1948?

M. GORDON: 149,342 tonnes. J'ai un état détaillé des marchandises expédiées, des cargaisons, que je puis vous fournir, si vous le désirez. Voici. Les chiffres pour 1949 sont les suivants: farine, 51,602; poisson, 4,241; pommes de terre, 3,502; bois de construction, 3,015; automobiles et camions, 788; ciment, 3; spiritueux, 993; fourrages, foin et paille, 8,200; douves et bottes, 1,406; légumes, 1,645; conserves, 6,323; viande, 3,122; beurre, fromage et comestibles, 1,546; produits du caoutchouc, 204; céréales, 2,877; papier, 2,040; bétail, 10; cargaisons générales, 23,463.

M. KNIGHT: Et vous avez dit que le nombre de navires exploités dans ce service était de combien?

Le PRÉSIDENT: Dix.

M. KNIGHT: Avez-vous déclaré que leur exploitation se faisait sous votre signature?

M. GORDON: Non, j'ai dit que la liste s'en trouvait à la page 5, juste au dessus de ma signature, dans le rapport.

M. HATFIELD: Dix naviguent actuellement, oui; au cours du mois écoulé, y a-t-il des navires qui ont fait le trajet en question?

M. GORDON: Pardon?

M. HATFIELD: Je demande si, au cours du mois écoulé, des navires ont fait le trajet en question.

M. GORDON: Je ne sais si j'ai ici le renseignement désiré. Je n'ai pas sur moi de chiffres à l'égard de l'année 1950; nous étudions uniquement le rapport de 1949. Je n'ai rien d'autre sur moi.

M. HATFIELD: Je veux parler du dernier mois de 1949.

M. GORDON: Oui, du dernier mois de 1949.

M. HATFIELD: Ces navires sont-ils parfois empêchés de prendre la mer? Mettons qu'actuellement on voudrait transporter une cargaison de pommes de terre?

M. GORDON: S'il y avait assez de pommes de terre pour qu'on puisse en transporter toute une cargaison, je pense que cela s'effectuerait. Nous faisons l'impossible pour exploiter avec profit ce service de navigation, et la direction ne cesse de rechercher le trafic le plus rémunérateur.

M. HATFIELD: Vos recettes ont beaucoup baissé, n'est-ce pas, par suite de l'abrogation du traité?

M. GORDON: Oui.

M. HATFIELD: Aux termes du traité, vos navires se rendaient à la Trinité, si je ne me trompe?

M. GORDON: Pour ma part, j'ignore la portée du traité. Mais l'état que j'ai sous les yeux indique que nous nous rendons à la Trinité.

M. HATFIELD: Quelle distance y a-t-il de la Trinité à ce port de La Guaira, et aux ports côtiers du Venezuela?

M. GORDON: Je n'ai pas de carte sur moi, et je l'ignore. Je pourrais m'en informer pour vous, monsieur Hatfield, mais je n'ai pas ici le renseignement.

M. HATFIELD: Ce n'est pas très loin, J'ai soulevé le point parce que je me souviens qu'à cause du traité vous avez été empêchés de vous rendre dans les autres ports des Antilles. Or notre volume d'affaires a subi une baisse considérable. Le traité est maintenant expiré, et je ne vois pas pourquoi nous n'accepterions pas de cargaisons à destination des endroits que j'ai nommés.

M. GORDON: Je dirai seulement ceci: le trafic en question ne peut être très rémunérateur, sans quoi nous aurions essayé de nous en emparer. J'étudierai néanmoins votre proposition et saurai à quoi m'en tenir.

M. HATFIELD: Je sais que les navires de l'*Aluminum Company* acceptent des cargaisons à destination du Sud. Quel est le nom de la société qui les exploite?

L'hon. M. CHEVRIER: Vous songez sans doute aux *Saguenay Terminals.*

M. HATFIELD: Ces navires font le trajet en question et transportent des marchandises.

M. GORDON: Oui, mais on ne peut concurrencer leurs tarifs, parce que ces navires ne font que le trajet d'aller.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je vous faire remarquer, monsieur Hatfield, qu'en 1926 l'Accord commercial des Indes occidentales de la même année fut conclu par le Parlement et qu'il renferme la liste des contributions établies à cet égard.

M. HATFIELD: Je sais, mais le traité est maintenant périmé.

L'hon. M. CHEVRIER: En effet, mais on continue de s'y conformer en partie, bien qu'il soit expiré, parce que certaines colonies ont maintenu le paiement de leurs primes. Vous me demandez pourquoi nous n'allons pas au Venezuela et à des endroits tels que La Guaira. Je suppose qu'il appartient à l'administration de décider si, ces trajets seraient lucratifs ou non. Peut-être le seraient-ils. En tout cas, c'est elle qui décidera.

M. HATFIELD: Je sais que les navires des *Saguenay Terminals* s'y rendent et livrent des cargaisons dans ces ports, pour en rapporter, je le présume, de la bauxite.

L'hon. M. CHEVRIER: Si les directeurs de la navigation pouvaient être convaincus de l'intérêt financier de l'entreprise, ils seraient certainement heureux de la tenter, car ayant déjà perdu un chiffre d'affaires considérable dans la mer des Caraïbes, ils se réjouiraient sans doute de combler ailleurs leurs pertes.

M. HATFIELD: Par suite de l'abrogation de ce traité entre le Canada et les Indes occidentales, vous avez perdu un fort volume d'affaires. Nous avions un bon marché à Cuba, mais Cuba nous frappa d'un droit de douane. Nous avons perdu beaucoup de ventes à Cuba. Je pense que nous pourrions relever considérablement notre chiffre d'affaires aux Antilles, ou du moins dans les environs et jusqu'en ce Venezuela dont nous avons parlé. A Cuba, nous écoulions autrefois de la farine, des pommes de terre et du poisson, et un tel commerce est très avantageux pour les provinces Maritimes, surtout l'Île du Prince-Édouard; mais ce débouché fut perdu en grande partie lors de l'entrée en vigueur du traité. Notre pays jouissait jadis d'une préférence quant à la canne à sucre et au sucre brut en provenance des Indes occidentales, mais dès lors Cuba frappa d'un droit l'ensemble des produits canadiens, interdisant l'entrée de presque tous sauf des pommes de terre de semence. Je me suis demandé ce que le gouvernement canadien compte faire à ce sujet.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne puis que vous référer à la déclaration que le premier ministre a faite lors de son discours à la Chambre sur le programme du gouvernement à l'égard des navires. Le coût de la navigation au Canada étant de près de 50 p. 100 plus élevé qu'en aucun autre pays, nous avons dû conformer notre attitude à cet état de choses. Nous avons donc essayé de venir en aide à

quelques-unes de nos sociétés de transport maritime. Cependant, les navires de la *Canadian National West Indies* font groupe à part, pour ce qui est des subventions mentionnées dans le discours du premier ministre.

M. HATFIELD: Nous aurons sûrement beaucoup de difficultés à faire nos frais si nous continuons d'envoyer nos transports jusqu'aux Indes occidentales dans ces conditions, qui résultent du traité en question.

L'hon. M. CHEVRIER: A mon avis, les navires de la *Canadian National West Indies* ne devraient pas être forcés de se rendre là-bas. De par le traité, la société était tenue d'exploiter un nombre déterminé de navires, mais il faut qu'ils reviennent chargés pour que ce soit profitable. Ils ne sont pas tenus d'y aller.

M. HATFIELD: Que fera alors le National-Canadien des navires en question?

L'hon. M. CHEVRIER: S'ils n'ont pas de cargaisons, je présume qu'on les immobilisera.

M. FULTON: L'an dernier, le Comité a débattu le problème d'une façon générale, et M. Vaughan a présenté un rapport qu'on trouvera dans le compte rendu des délibérations de l'année dernière. L'auteur du rapport déclarait ce qui suit au sujet de l'accord conclu par traité—allusion au déclin du volume de trafic et à l'insuffisance des subventions pour compenser les pertes subies par la société (ce texte se trouve à la page 56 du fascicule n° 2):

> Ces avances ne représentaient aucun capital additionnel de placement ni aucun actif susceptible de rapporter des revenus.
>
> Les comptes de la Compagnie ne reflètent pas cependant tout l'avantage financier que le Canada a retiré de cette exploitation. Avant l'incorporation de la Compagnie, une subvention annuelle de $340,666 était versée à des compagnies privées afin d'assurer le service avec le seul groupe des Antilles dites de l'Est. Par l'entente commerciale de 1925, le Canada entreprenait de fournir un certain tonnage et certains services. Des soumissions furent demandées aux compagnies de navigation. Des compagnies privées demandèrent une subvention annuelle de $582,783 pour le service de l'Est seulement. Aucune offre ne fut faite pour le service de l'Ouest. La Compagnie a donc été incorporée dans le but d'assurer les deux services figurant à l'entente commerciale. Sur la base de la soumission ci-dessus mentionnée pour une partie du service seulement, il est raisonnable de conclure que le Canada, du fait de cette incorporation, a économisé une somme importante en subventions.

Je me demande si le ministre ou les administrateurs de la société aimeraient faire une déclaration quant à la nature possible d'un nouveau traité qui aurait été ou serait sur le point d'être négocié?

L'hon. M. CHEVRIER: L'affaire du traité relève d'un autre ministère que le ministère des Transports; je veux parler du ministère du Commerce. Je crois savoir que le Canada et certains pays antillais avaient l'intention d'entamer des pourparlers et d'étudier les conditions d'un nouveau traité. Malheureusement, durant la guerre, la chose ne fut pas possible. Après la guerre, le volume du commerce était assez considérable, et l'on n'eut pas besoin de songer à un autre accord. Mais actuellement, j'estime que le moment est venu d'entamer les négociations; je répète toutefois que la chose relève du ministère du Commerce. Voilà tout ce que je puis dire.

M. FULTON: M. Vaughan a exprimé, l'an dernier, le vœu que tout nouvel accord qui serait négocié tienne compte du coût énormément accru d'exploitation par la prévision de subventions plus élevées, et une certaine assurance donnée à la société que cette dernière continuera d'obtenir une part équitable du tonnage disponible de marchandises, en proportion des services qu'elle exploite. J'allais vous demander si le mouvement a décliné, et en ce cas si l'on songe à reduire le nombre de voyages? Je constate que les dispositions du traité prévoyaient 65 voyages annuels; ce nombre sera-t-il réduit, à défaut du tonnage voulu?

M. GORDON: Voici notre situation à l'heure actuelle: nous maintenons le même nombre de voyages, tant que nous prévoyons de pouvoir réaliser un profit quelconque en les faisant, mais la concurrence augmente sans cesse. Je serais heureux de vous donner lecture d'une brève déclaration sur nos perspectives du moment.

Le PRÉSIDENT: Oui, l'occasion me paraît excellente.

M. GORDON: Ce rapport m'a été soumis sur l'avenir de notre exploitation.

Pour ce qui est du trafic des passagers, on ne compte pas que 1950 sera une année aussi prospère que 1949. Le mouvement habituel a repris en direction de l'Europe, et l'affluence saisonnière des voyageurs de ce côté est encore accrue par l'Année Sainte. Cependant, ces déplacements en masse stimulent l'intérêt général aux voyages, et comme il est peu probable que tous ceux qui veulent parcourir l'Europe pourront le faire faute de place à bord des paquebots, on croit que la situation ainsi créée aura pour effet d'augmenter le mouvement dans d'autres directions, et que nos grandes "Croisières" en bénéficieront.

Les bureaux territoriaux prévoient une année assez rémunératrice et, bien qu'il y ait eu peu de demandes à l'avance, l'intérêt se manifestera dès que la publicité aura atteint les voyageurs habituels et éventuels. Le nouvel itinéraire des paquebots *Lady*, tels que ceux qui font le trajet Montréal-Halifax-Boston ou encore le trajet Bermudes-Indes occidentales britanniques-Guyane anglaise, aidera à faire renaître l'intérêt.

D'après nos calculs, les recettes du transport des passagers se totaliseront à près de $800,000.

Pour la même année, toujours d'après nos calculs, les recettes du transport des marchandises semblent devoir être d'environ $4,313,606.

Exportation—Pour ce qui est de l'exportation, la situation, qui laisse tellement à désirer depuis quelques mois, ne semble pas appelée à s'améliorer, à moins que les restrictions frappant les achats effectués dans la zone du dollar ne soient levées, en tout ou en partie, par les diverses colonies avec lesquelles nous commerçons. Les colonies achètent tout ce sur quoi elles peuvent mettre la main dans les pays du bloc sterling, et n'achètent au Canada, en dollars, que ce qu'elles ne peuvent obtenir ailleurs. La farine et les produits du blé constituent environ soixante-dix pour cent de nos cargaisons; la plupart des autres denrées ne sont transportées qu'en petites quantités, et certaines supprimées complètement, telles que les autos, le ciment, les articles d'acier, la bière et un grand nombre de produits manufacturés. Le lait condensé est importé d'Australie, les viandes fraîches et en conserves sont aussi importées d'Australie et de Nouvelle-Zélande, de même que le beurre, et une grande variété de marchandises sont achetées en Grande-Bretagne, à n'importe quel prix.

Outre le déclin de l'exportation, nous avons à affronter une concurrence plus intense que jamais. Les *Saguenay Terminals* inauguraient récemment leur service des Barbades, de la Trinité et de Demerara, en plus de l'*Alcoa Steamship Company* et de notre propre service. Pour le trajet de la Jamaïque, nos rivaux sont la *Federal Commerce and Navigation Co., Ltd.*, la *Swedish American Line* et la *Pickford & Black Ltd.* En janvier, la *Federal Commerce & Navigation Co., Ltd.*, crut bon de rabaisser son tarif sur la farine de 75c. les 100 liv. à 50c., afin de s'assurer une expédition de 900 tonnes (environ 22,000 sacs), puis elle supprima son voyage et céda ses engagements à la *Pickford & Black* au taux réduit.

Je ne relève l'incident que pour montrer toute l'intensité de la concurrence, et d'après nos prévisions, cette concurrence ira croissant. Je crois donc que nous traverserons une année assez difficile.

Pour ce qui est de la décision de supprimer les départs ou voyages, je ne dirai qu'une chose: c'est que nous le ferons lorsque nous serons convaincus que tel ou tel déplacement ne saurait s'effectuer économiquement.

M. FULTON: Vous prévoyez une légère augmentation du trafic des passagers, mais n'avez que peu d'espoir pour ce qui est du trafic des marchandises?

M. GORDON: Les perspectives sont peu brillantes en effet pour ce dernier, mais la situation peut bien changer. Cependant, pour l'instant, mieux vaut nous en tenir là.

M. HATFIELD: Cette concurrence provient surtout, à mon avis, de ce que les autres compagnies de navigation ne sont pas tenues de respecter les conditions du traité. Elles sont libres de se rendre dans les divers ports du Cuba, et de pousser jusqu'aux Indes occidentales. Mais votre position est différente. Vous essayez de respecter les termes du traité. Il s'agit d'un traité qui a coûté très cher, ce qui est maintenant expiré. Je crois donc que nous devrions conclure une nouvelle entente.

M. GORDON: Je réponds à votre question, monsieur Fulton. Pour le moment, vous vous êtes enquis des cinq petits navires sans aménagement frigorifique dont il est fait mention dans notre rapport. Je puis vous dire que deux naviguent, et que deux sont amarrés: un cinquième a été frété. Nous songeons sérieusement, pour l'instant, à disposer des deux navires qui ne voyagent pas, mais les perspectives semblent peu brillantes aussi à cet égard.

M. FULTON: Il pourrait donc y avoir, l'an prochain, réduction dans le nombre des voyages?

M. GORDON: Je n'ose l'affirmer, mais nous essayons d'organiser le plus grand nombre de voyages possible, même si nous ne réussissons qu'à faire nos frais.

M. FULTON: Dans le compte rendu de l'an dernier des délibérations du Comité des chemins de fer et de la marine marchande, M. Nicholson, tout en commentant le déficit de $2,880,324.78 révélé par le rapport de 1948, demanda à M. Vaughan combien d'années cela prendrait pour combler le déficit en cause au rythme des recettes annuelles de la compagnie, dont le bilan venait d'arriver. Et c'est M. Vaughan, je pense qui répondit ce qui suit, à la page 58 du fascicule n° 2:

> Nous avons demandé au gouvernement d'alléger ce fardeau et je crois que le gouvernement étudie la question. J'ignore quelles mesures il prendra à cet égard. Au taux du bénéfice que nous avons réalisé l'an dernier il faudra que des années s'écoulent avant l'acquittement intégral des sommes que le gouvernement a imputées sur notre compte pour l'intérêt sur les déficits subis durant les premières étapes de l'exploitation.

Puis, un peu plus tard, le Ministre présentait la déclaration suivante:

> L'hon. M. CHEVRIER: Ainsi que l'a fait observer le président des *Canadian National Steamships*, la compagnie a fait des représentations au gouvernement pendant un certain nombre d'années et lui a demandé de porter allégement quant à la somme payée au compte de l'intérêt et des arriérés d'intérêt par rapport aux années où l'exploitation n'a pas été profitable, de 1925 à 1934.

Et toujours plus loin, il poursuivait en ces termes:

> Les *Canadian National Steamships* ont encore fait des représentations cette année, et il en est résulté qu'un sous-comité du cabinet a été institué aux fins d'étudier le problème. Ainsi, ce sous-comité a maintenant ce problème à l'étude.

Je me demande si le ministre pourrait nous dire quels furent les résultats de cette enquête?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas pouvoir ajouter grand chose à ce qui a été dit l'an dernier à la même époque: savoir, que le gouvernement avait étudié la question. On n'a pas repris l'affaire en considération depuis lors. Et à ce moment-là, le prêt en cause avait été jugé entièrement différent d'un prêt comme celui du National-Canadien.

En d'autres termes, le ministère des Finances avait pris position sur tous les accords financiers du National-Canadien, et pris également position, par ailleurs, sur tous les accords des *Canadian National West Indies Steamships*. Ce ministère estime que la recommandation de M. Vaughan ne s'inspire pas des principes d'une saine administration financière.

Dès que les contribuables avancent de l'argent à une société pour lui permettre de poursuivre son activité, ils ont le droit d'exiger qu'un juste compte leur soit rendu des fonds mis à la disposition de la société et aussi, en tout temps, de savoir ce qu'il en coûte à cette dernière des frais d'exploitation.

Mais cet élément n'est pas le seul qu'on doive prendre en considération. J'avoue que je n'ai pas déféré la chose au Cabinet. A mon avis, il faut passer outre, parce qu'une décision a déjà été rendue. Mais je ne m'oppose pas à ce que la question soit de nouveau soumise au cabinet, bien que ce dernier doive sans doute maintenir plus ou moins sa première attitude. Quand la commission royale aura fait rapport sur le problème de la capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada—on n'avait pas demandé à la commission de faire rapport sur le problème des navires,—l'occasion s'offrira peut-être alors de demander au gouvernement d'étudier de nouveau la question à la lumière des recommandations de la commission royale, pourvu toutefois que cette commission formule des recommandations, sur la capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. FULTON: Vous venez de déclarer que la décision avait été rendue l'an dernier, et je crois que, d'après vous, cette décision avait un caractère défavorable.

L'hon. M. CHEVRIER: Il ne faut pas dire que la décision fut défavorable, et si j'ai créé cette impression, je n'aurais pas dû le faire. On prit tout simplement les choses en considération, et l'on crut devoir réserver son approbation étant donné l'attitude du ministère des Finances. Mais la proposition qui avait été formulée ne fut pas rejetée. Voilà pourquoi, tout le problème que pose la revision de la capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada ayant été déféré à la commission royale, j'estime que le moment serait mal choisi pour solliciter la revision en cause, parce qu'on nous ferait, je pense, la réponse suivante: Attendons le rapport.

M. FULTON: Le problème reste à peu près le même.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. FULTON: Toujours dans le compte rendu des débats de l'an dernier, un membre, ayant soulevé la question du transport des pommes des provinces Maritimes aux Indes occidentales, remontra—et j'en suis maintenant à la page 60 du fascicule n° 2—qu'à en croire les griefs des pomiculteurs, les navires manquaient de l'aménagement frigorifique nécessaire au transport des pommes. A une question du Ministre, M. Hazen fit, aux pages 60-61 du même fascicule, la réponse suivante:

> J'ai appris qu'il existait la saison dernière un marché pour 10,000 barils de pommes et que les pomiculteurs n'ont pu en tirer profit parce qu'il leur a été impossible d'obtenir des moyens de transport convenables sur les paquebots de l'État.

Et M. Vaughan de répondre:

> Je crois que cette plainte dont j'ai pris connaissance il y a quelque temps repose sur quelque fondement. Nous avons fait enquête afin d'établir si nous pourrions entreposer ces pommes dans des compartiments frigorifiques de manière qu'elles n'altèrent pas d'autres produits en entrepôt frigorifique.

M. Gordon peut-il nous dire si l'on a pris des dispositions en vue d'obtenir les compartiments frigorifiques voulus pour le transport des pommes des Maritimes aux Indes occidentales?

M. GORDON: Pas à ma connaissance. A mon avis, nous ne ferions qu'avec répugnance de nouvelles dépenses pour l'aménagement de ces navires.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des débouchés en vue pour ces pommes aux Indes occidentales?

M. GORDON: J'en doute, mais ne saurais me prononcer formellement.

M. FULTON: M. Hazen a déclaré au Comité, et personne n'a affirmé le contraire, qu'il y avait un marché virtuel pour 10,000 barils.

M. GORDON: Je prends note de ce que vous dites et m'en informerai. La situation commerciale s'est beaucoup modifiée, mais je doute que ce marché existe encore.

M. FULTON: A combien estimez-vous en moyenne les recettes de fret que rapporteraient 10,000 barils de pommes?

M. GORDON: Je ne crois pas que nous ayons ce renseignement. Il s'agit d'un détail d'ordre technique, et je ne puis vous répondre sur-le-champ. Mais je prends note de la question et vous donnerai le renseignement le plus tôt possible.

M. FULTON: Une autre question. L'an dernier, on a déclaré au Comité—la chose figure au compte rendu des délibérations—que le coût d'exploitation avait augmenté en 1948 à cause des grèves survenues à bord des *Canadian National West Indies Steamships*. J'ai deux questions à poser sur le sujet. De nouveau, je vous renvoie à la page 62:

> Les grèves sur ces navires tiennent-elles à quelque cause? Est-ce que des agissements communistes en sont la cause?

A cette question M. Vaughan répondit ce qui suit:

> Nous pensons qu'ils en sont le cause et le temps est venu de jouer cartes sur table car il faut que nous ayons la haute main sur l'exploitation de nos navires.

Puis plus loin, il répondit à une nouvelle question en ces termes (page 63):

> Oui, cette grève nous a coûté cher. Nous avons non seulement perdu des cargaisons mais les dépenses ont augmenté considérablement.

J'aimerais savoir de M. Gordon s'il a des renseignements ou des commentaires dont nous pourrions bénéficier sur la situation actuelle à l'égard des grèves, ou si l'on a eu raison, si l'on est venu à bout des agitateurs, comme M. Vaughan avait laissé entendre qu'on était disposé à le faire. En outre, M. Gordon pourra nous dire, si lorsqu'on eut mis fin à ces grèves, les frais baissèrent de façon sensible?

M. GORDON: Autant que je sache, les troubles dont parlait M. Vaughan ont cessé, parce qu'on prit à l'égard des grévistes une attitude résolue. Une entente a été conclue subséquemment, qui laisse prévoir que la paix est bien rétablie, pour le moment.

Pour ce qui est de la seconde partie, je puis dire que, d'après nos calculs, la grève nous a coûté $149,328. Ce montant embrasse divers item de dépenses occasionnées par le retard et les écarts des navires, et ainsi de suite, qui se produisirent au cours de la grève des marins. Le contretemps ne se répétera naturellement pas et nos frais seront d'autant réduits cette année.

M. FULTON: Puis-je savoir si l'on a trouvé coupables quelques agitateurs particuliers qu'il aurait été nécessaire d'isoler.

M. GORDON: Je ne puis dire. Peut-être le ministre a-t-il reçu un rapport sur le sujet.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne me souviens d'avoir reçu aucun rapport à l'égard des *Canadian National West Indies Steamships*. Je puis dire seulement que la C.S.U. ne réussit pas parfaitement à immobiliser la navigation, au Canada et dans le monde entier. Elle échoua chez nous et poursuivit sa tentative dans le Royaume-Uni, après avoir échoué au Canada. Je crois que les navires du National-Canadien n'interrompirent guère leurs voyages.

M. FULTON: Mais vous rappelez-vous que des agitateurs aient été plantés là par les communistes?

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'en sais rien. Peut-être le ministère du Travail est-il plus en mesure que moi de vous donner ce renseignement. M. Lessard me signale justement que la grève éclata d'abord, l'an dernier, sur un navire des *Canadian National Steamships*, mais que cette compagnie maritime parvint à faire sortir son navire du port, le dirigea sur d'autres ports et poursuivit son activité.

M. FULTON: Y a-t-il eu répétition de ces incidents?

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. FULTON: Cette question sera sans doute ma dernière. A la page 65 du fascicule nº 2 du compte rendu des délibérations de l'an dernier, M. Hatfield posait au Comité la question suivante: "Quelques-uns de ces vaisseaux pourraient-ils être utilisés pour le commerce avec Terre-Neuve? M. Vaughan lui répondit: "Nous ne pouvons vous le dire avant de nous engager dans ce commerce. Comme vous le savez, le *Newfoundland Railway* possède douze ou quinze vaisseaux".

Maintenant que vous êtes dans le commerce, qu'en pensez-vous? Y aurait-il moyen d'accroître l'utilisation de ces navires?

M. GORDON: Nous y songeons. Nous avons affecté un des navires au commerce de Terre-Neuve: c'était un moyen d'utiliser un de nos navires de la manière indiquée, mais nous n'avons pu faire davantage jusqu'ici.

M. BROWNE: Y a-t-il une grosse différence entre les taux du fret prélevés sur une cargaison traversant les détroits, de North-Sydney à Port-aux-Basques, pour se rendre jusqu'à Saint-Jean, et ceux qui sont prélevés sur une cargaison allant d'Halifax à Saint-Jean?

N'existe-t-il pas à cet égard une difficulté?

M. GORDON: Je n'en sais rien. M. Dingle me donne une réponse que je n'ai pu contrôler, mais je vais le laisser vous fournir les renseignements qu'il possède.

M. DINGLE: Lors de l'affectation de ce navire des C.N.S. l'année dernière, il devait se charger des cargaisons que nous ne pouvions transporter nous-mêmes directement à North-Sydney, mais je ne crois pas que les tarifs du fret se soient trouvés accrus de ce que nous faisions l'expédition par Halifax. Le trafic n'est pas mon domaine, mais voilà ce que j'ai cru comprendre.

M. BROWNE: De fait, les droits de fret prélevés étaient-ils les mêmes sur les chargements à destination de Saint-Jean qui suivaient la route Halifax-Saint-Jean, que sur les chargements à destination de Saint-Jean qui suivaient la route North-Sydney-Saint-Jean?

L'hon. M. CHEVRIER: Le point que vous soulevez là n'a-t-il pas justement été soulevé l'autre jour en Chambre par vos collègues? La chose est actuellement à l'étude, je pense, à la Commission des Transports.

M. BROWNE: Je songeais à l'utilisation de certains des navires immobilisés

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, mais vous combinez avec cette question celle du prix du fret.

M. BROWNE: Je ne le fais pas volontairement. Je crois savoir que le chemin de fer est encombré de marchandises à North-Sydney et à Port-aux-Basques. N'est-ce pas exact?

M. DINGLE: C'est juste. La glace a créé beaucoup de difficultés dans les détroits.

M. GORDON: Ce sont précisément les difficultés causées par l'état des glaces qui ont occasionné cette congestion temporaire des marchandises.

M. BROWNE: Je ne crois pas que ce soit là la seule raison. Un trafic énorme passe par cet endroit, et l'on m'affirme que l'encombrement y résulte d'une différence dans les taux.

L'hon. M. CHEVRIER: J'espérais que nous échapperions à la discussion des prix.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

Adopté.

Recettes d'exploitation. Nous en sommes maintenant aux frais d'exploitation. Le poste est-il adopté?

Adopté.

Déficits d'exploitation? Adopté?

Adopté.

M. FULTON: Contrairement à la période écoulée depuis la fin de la guerre, vous prévoyez un déficit pour l'année qui vient, un déficit d'exploitation?

M. GORDON: Je le crains bien. Le premier depuis 1934.

Le PRÉSIDENT: Recettes du fonds de remplacement des vaisseaux. Le poste est-il adopté?

Adopté.

Le ministre attire justement mon attention sur un poste qui a été omis dans l'état que nous avons ici.

L'hon. M. CHEVRIER: On a déféré au Comité le crédit n° 559 qui constitue en 1950 un déficit de $720,000 et c'est celui compris dans le budget. Puisque nous avons approuvé ce poste déficitaire lors de l'étude du budget, je crois que nous ferions aussi bien d'adopter le crédit.

No. du crédit	Affectation	Détail à la page	1950-1951	1949-1950	Comparaison avec le budget de 1949-1950	
					Aug.	Dim.
			$	$	$	$
559	Paiement, au besoin à la Canadian National (West Indies) Steamships Limited, (ci-après appelée "la Compagnie") la somme du déficit subi, durant l'année finissant le 31 décembre 1950, dans l'exploitation de la compagnie et des navires sous sa direction, tel qu'il est certifié par les vérificateurs de la compagnie, et sur demandes faites par la compagnie au ministre des Finances et approuvées par le ministre des Transports, ne dépassant pas.....	.....	720,000	360,000	360,000	
			1,879,000	1,519,000	360,000	

Le n° 559 au même montant.

Le PRÉSIDENT: C'est un oubli de ma part, monsieur le ministre. Le crédit n° 559 est-il adopté?

Adopté.

Y a-t-il des questions au sujet des revenus du fonds de remplacement des vaisseaux?

M. FULTON: M. Cooper pourrait-il nous dire de quelles sources proviennent ces revenus?

M. COOPER: Le fonds de remplacement des vaisseaux comprend la somme portée au compte de dépréciation. Les recettes provenant d'immobilisation des revenus du fonds de remplacement sont les recettes mentionnées sous l'article revenus du fonds de remplacement des vaisseaux.

M. FULTON: Vous avez placé ce montant sur des titres qui produisent le revenu précité, si je comprends bien.

M. COOPER: Oui.

M. FULTON: Est-ce que le fonds de remplacement augmente encore?

M. COOPER: Il s'augmente chaque année du montant de la dépréciation. Quelle que soit la somme que nous inscrivions à notre compte d'exploitation, pour la dépréciation, elle est portée au fonds et en augmente les recettes.

M. FULTON: Depuis combien de temps n'avez-vous pas eu besoin de ce fonds?

M. COOPER: Après la guerre, nous avons acheté plusieurs navires à même ce fonds. Nous avons acheté, en nous servant des revenus du fonds de remplacement des vaisseaux, les trois bateaux à moteur et les cinq navires servant au transport de cargaisons solides. Les deux seuls navires que nous possédons aujourd'hui et que nous n'avons pas achetés à même ce fonds sont les deux navires *Lady*.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

Adopté.

M. HATFIELD: Vous avez acheté ces navires après la guerre?

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon, monsieur Hatfield.

M. HATFIELD: Je désire simplement savoir si l'on a acheté ces navires après la guerre.

Le PRÉSIDENT: Intérêts à payer.

M. FRASER: Ces obligations sont-elles remboursables sur demande?

M. COOPER: Non.

M. FRASER: Vous voudriez qu'elles le fussent, je suppose.

M. COOPER: Oui, particulièrement si l'on pouvait les rembourser au pair.

M. GORDON: Le désir de les rembourser ne rembourse pas.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

Adopté.

Change américain.

M. FRASER: Pourquoi cet article se présente-t-il cette année?

M. COOPER: Le dollar canadien est dévalorisé par rapport au dollar américain.

Le PRÉSIDENT: Intérêt sur billets à vue et avances de l'État.

Adopté?

Allons-nous adopter le rapport?

Adopté.

Nous voici arrivés à l'étude du rapport sur le trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Ottawa, le 24 février 1950.

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

Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 23 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937, les régisseurs du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada ont l'honneur de vous soumettre le rapport suivant pour l'année civile 1949.

Aucune perte de capital n'a été chargée à "Part de Propriétaire" au cours de l'année, c'est pourquoi la valeur comptable du capital-actions du Trust des titres, telle qu'elle apparaît au bilan, est la même qu'au 31 décembre 1948.

Au cours de l'année aucune transaction n'a affecté les valeurs en nantissement détenues par le Trust des titres.

En vertu du chapitre 8, 1945, l'Acte qui amende la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937, le Conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada a adopté une résolution à sa séance tenue le 27 janvier 1950, nommant M. Donald Gordon, président du conseil d'administration et directeur général, et M. T. H. Cooper, vice-président et contrôleur, comme régisseur du Trust des titres.

Les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre, ci-joint, le bilan du Trust des titres au 31 décembre 1949.

Pour les régisseurs,

J. C. LESSARD.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1949.

ACTIF			PASSIF		
Créances pour capital des emprunts—			*Capital-actions au nom de Sa Majesté—*		
Chemin de fer Canadian Northern	$312,334,805.10		5,000,000 d'actions sans valeur nominale ayant une valeur initiale fixée à	$270,037,437.88	
Chemin de fer Grand Trunk	118,582,182.33		Gain résultant de transactions postérieures au 1er janvier 1937—ci-contre	108,480,697.14	$ 378,518,135.02
Chemin de fer Grand Trunk Pacific	116,006,599.08				
Canadian National Railway Company	96,936,971.75	$ 643,860,558.26			
Créances pour intérêt des emprunts—					
Chemin de fer Canadian Northern	$309,702,897.65				
Chemin de fer Grand Trunk	103,250,802.95				
Chemin de fer Grand Trunk Pacific	107,326,622.84				
Canadian National Railway Company	54,501,313.57	574,781,637.01			
Transactions postérieures au 1er janvier 1937 intéressant la valeur comptable du capital-actions du Trust des titres—					
Réseau National:					
	Année 1949	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		
Valeurs en nantissement—			Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt—ci-contre—excède la valeur initiale indiquée		948,604,757.39
Voir Annexe A. 1					
		$1,327,122,892.41			$1,327,122,892.41

T. H. COOPER,
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 1949.

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 1949, conformément aux dispositions de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

10 février 1950.

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

	Emprunts	**Billets et nantissements*	
CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—			
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911	$ 2,396,099.68	Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914	5,294,000.02	Aucun.	
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915	10,000,000.00	Aucun.	
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916	15,000,000.00	Hypothèques en date des 23 et 26 juin 1916.	
Emprunt provisoire, 1918, remboursé	.....	Billets à vue 6%	$ 497,566.80
†Emprunt 6%, chapitre 24, 1917	25,000,000.00	Billets à vue 6%	33,012,414.32
†Emprunt 6%, crédit 110, 1918	25,000,000.00	Billets à vue 6%	27,203,003.65
†Emprunt 6%, crédit 108, 1919	35,000,000.00	Billets à vue 6%	40,031,122.27
†Emprunt 6%, crédit 127, 1920	48,611,077.00	Billets à vue 6%	53,008,779.65
†Emprunt 6%, crédit 126, 1921	44,419,806.42	Billets à vue 6%	50,259,312.47
†Emprunt 6%, crédit 136, 1922	42,800,000.00	Billets à vue 6%	46,691,634.60
		Billet à vue 6%	5,700,000.00
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918	1,887,821.16	Actions-débentures 3½% et 4½%	7,139,399.00
†Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918	56,926,000.82	Billets à vue 6%	56,858,496.44
Dette remboursée par l'État en vertu du chapitre 24, 1917 et du chapitre 11, 1918	.....	Diverses obligations et débentures	14,097,470.59
		Diverses obligations et débentures	20,721,191.12
†Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus	.....	Hypothèque en date du 16 novembre 1917	.....
Total Canadian Northern	$ 312,334,805.10		
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—			
Emprunt 6%, crédit 478, 1920	$ 25,000,000.00	Billets à vue 6%	$25,479,226.97
Emprunt 6%, crédit 126, 1921	55,293,435.18	Billets à vue 6%	56,646,816.12
Emprunt 6%, crédit 137, 1922	23,288,747.15	Billets à vue 6%	23,288,747.15
Emprunt 4% du G. T. Pacific, chapitre 23, 1913, garanti par le Grand Trunk	15,000,000.00	Billet à vue 4%	15,000,000.00
		Débentures 4% G.T.P.	15,000,000.00
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ultérieures de titres et emprunts garantis	.....	Actions-débentures 4%	60,801,700.00
		Obligations 6% comportant 2e hypothèque sur matériel	1,693,113.33
Total Grand Trunk	$ 118,582,182,33		
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC—			
Obligations 3%, chapitre 24, 1913	$ 33,048,000.00	Obligations 1re hypothèque 3%	$33,048,000.00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915	6,000,000.00	Obligations sterling 4%	7,499,952.00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916	7,081,783.45	Hypothèque, 28 juin 1916	.....
Emprunt 6%, crédit 444, 1917	5,038,053.72	Hypothèque, 18 octobre 1917	.....
Emprunt 6%, crédit 110, 1918	7,471,399.93	Hypothèque, 18 octobre 1917	.....

Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919	45,764,162.35	Certificats du séquestre	53,339,162.74
Intérêt garanti par l'État	8,704,662.65	Certificats de crémation, coupons détruits	8,698,170.12
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan	2,898,536.98	Certificats de crémation, coupons détruits	2,925,723.88
Traité avec l'État en vertu du chapitre 71, 1903	.....	Capital-actions de la Grand Trunk Pacific Development Co.	2,999,000.00
Total Grand Trunk Pacific	$ 116,006,599.08		
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 5¼%, chapitre 22, 1931	29,910,400.85	Billets à vue 5% et 5¼% Canadian National Railway Company	29,910,400.85
Emprunt 5¼%, chapitre 6, 1932	11,210,815.56	Billets à vue 5¼% 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.* *1,636,897.57*		
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% 1re hypothèque du chemin de fer du Grand Trunk Pacific dont la garde est confiée à la Banque de Montréal, Londres, Angleterre, comme en fait foi son certificat.

M. COOPER: Messieurs, le seul changement apporté au rapport du Trust des titres est l'année 1948, remplacée par l'année 1949. Il n'y a pas eu de transactions au cours de l'année. Le rapport correspond en tous points à celui que le Comité a adopté, il y a un an.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

Adopté.

Voici maintenant le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada présenté au gouvernement par le vérificateur.

Le 10 mars 1950.

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONSIEUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS,
OTTAWA, CANADA.

Monsieur le ministre,

Nous avons vérifié les comptes du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1949 en conformité de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1936, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Dans nos rapports des années précédentes nous avons commenté sur certaines questions que nous ne mentionnerons pas cette année-ci en vue de la nomination de la Commission royale du Transport.

PORTÉE GÉNÉRALE DE LA VÉRIFICATION

En quelques mots, notre vérification des comptes du Réseau pour 1949 comprend:

a) Examen des autorisations d'importantes dépenses d'après les décisions enregistrées des administrateurs, sanctionnées ensuite par des statuts, des arrêtés en conseil et des lois du Parlement;

b) Preuves de vérification dans les bureaux de régions, propriétés exploitées séparément et quartier général du Réseau, limitées à une coupe transversale des importantes dépenses autorisées;

c) Examen portant sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne en général, exercé par le personnel de comptabilité du Réseau. A cet égard, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité au quartier général et notre but commun est d'assurer au Réseau le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Le Réseau est protégé en outre au moyen de cautionnements par des compagnies d'assurance extérieures;

d) Vérification de l'État des revenus et du Bilan pour l'ensemble du Réseau et certification.

La preuve de vérification comprend les bilans des différentes unités de comptabilité au Canada, aux États-Unis, à Londres (Angleterre) et Paris (France) avec états de revenus provenant des bureaux de recettes, régions, propriétés exploitées séparément et quartier général du Réseau dont l'ensemble constitue le Réseau National du point de vue exploitation. En vue des difficultés éprouvées par les chemins de fer Nationaux du Canada dans le transfert des comptes du chemin de fer de Terre-Neuve, nous n'avons pas pu compléter nos preuves de vérification dans cette région, mais nous le ferons le plus tôt possible.

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 et en conséquence ces compagnies ne sont pas traitées comme unités du Réseau et nous ne vérifions pas leurs comptes. Dans quelques cas, ces comptes sont certifiés par des comptables publics, mais la plupart sont vérifiés par des comités mixtes composés de comptables du Réseau National et de représentants d'intérêts extérieurs.

État des revenus du réseau

Dépréciation et entretien

En ce qui concerne les propriétés immobilières "sujettes à dépréciation";—et comprenant, d'après la définition de l'Ordonnance de 1943 de la *Interstate Commerce Commission;* ponts, édifices, gares, ateliers, etc., mais non la charpente de la voie,—une réserve pour dépréciation au taux mixte d'environ $1\frac{2}{5}$ p. 100 a été créée au cours de l'exercice pour les lignes du réseaux aux États-Unis, au moyen des comptes d'entretien de la voie et des Constructions en conformité de ladite Ordonnance, tandis que les Lignes au Canada débitent à ces comptes la perte de valeur utile au moment du remplacement ou du retrait.

La charpente de la voie, composée de traverses, rails, matériaux de la voie de ballast, n'est pas classée par la Interstate Commerce Commission comme actif susceptible de réserve pour dépréciation; par conséquent la perte de valeur utile a été débitée aux comptes d'entretien de la voie et des Constructions au moment du remplacement ou du retrait sur les Lignes du Réseau au Canada et aux États-Unis.

Une réserve de dépréciation a été créée pour le matériel des Lignes du Réseau au Canada et aux États-Unis. Le taux annuel de dépréciation de $3\frac{1}{3}$ p. 100 employé pour les rails des Lignes au Canada est à peu près le même que les taux mixtes les plus récents adoptés par les chemins de fer de première classe aux États-Unis.

Outre les frais de dépréciation et ceux de perte de valeur utile débités au moment du remplacement ou du retrait, les comptes d'Entretien comprennent en général le coût des réparations au jour le jour et les renouvellements partiels sur les lignes au Canada et aux États-Unis. Ces réparations et ces renouvellements partiels sont des frais reconnus d'entretien, que la comptabilité de dépréciation soit en vigueur ou non.

Au cours de 1949, la Réserve pour entretien ultérieur a été utilisée pour un montant de $8,000,000 qui a été crédité à l'Entretien de la voie et des Constructions.

Nous avons reçu de la part des fonctionnaires compétents du service de l'Exploitation et de la Direction, des certificats à l'effet que les Propriétés immobilières, sous réserve de l'emploi du solde inutilisé de $9,000,000 dans la Réserve pour entretien ultérieur, et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice et que, dans la mesure permise par les exigences du trafic, tous les retraits nécessaires au cours de l'année par l'usage et la désuétude, ont été effectués et qu'avis en a été donné au service de la Comptabilité.

Opérations du Fonds d'assurance

Les opérations de l'exercice ont résulté en un profit net de $303,000 qui a été crédité au revenu du chemin de fer. Les opérations du Fonds comprennent une recette de $381,000 représentant la portion du Fonds dans le règlement effectué en 1949 au sujet des dommages causés en 1945 par l'incendie des docks de Point Edward. La Réserve se chiffre à $12,296,000 et comprend un montant de $296,000 mis de côté pour le règlement de gros sinistres en suspens.

Bilan d'ensemble

Actif

Les immobilisations des compagnies apportées dans les comptes du Réseau National au 1er janvier 1923 ont été soumises comme il convient à d'importantes réductions autorisées par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937, mais aucune réduction semblable ne fut autorisée à cette époque sur les immobilisations de la Couronne dans les chemins de fer de l'État. Depuis le 1er janvier 1923, les additions et les améliorations, moins les retraits du Réseau, figurent au prix général de revient. Il faut ajouter, toutefois, qu'il n'y a pas eu d'addition aux immobilisations en ce ce qui concerne la régions de Terre-Neuve avant le 1er avril 1949.

Les divers fonds spéciaux, y compris Fonds de capital et autres fonds de réserve, Fonds pour entretien ultérieur, Fonds d'assurance et Fonds de la pension contractuelle, dont le total se chiffre à $76,697,000, consistent en valeurs du Gouvernement du Canada et du Réseau National, ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. A la fin de l'année, la valeur courante des portefeuilles de ces fonds spéciaux excédait la valeur comptable qui est calculée au prix de revient pour les titres du Gouvernement et à la valeur au pair pour ceux du Réseau.

La portion de $4,642,000 du Fonds d'assurance placée en titres du Réseau qui ne sont plus cotés à la Bourse par suite des ordonnances de dévolution du Royaume-Uni en temps de guerre, a été calculée au pair dans l'évaluation ci-dessus en fin d'année. En vue du fait que ces placements du Fonds d'assurance consistent en titres du Réseau, il n'a pas été jugé nécessaire d'établir une provision pour compenser la dévaluation de la livre sterling qui était précédemment calculée au pair de $4.86\frac{2}{3}$.

La valeur au pair des titres du Réseau National dans les fonds spéciaux ci-dessus se chiffre à $12,406,000 dont $7,647,000, valeur au pair, garantis par le Gouvernement du Canada.

Les Placements dans les filiales consistent en actions, obligations et avances relatives à des compagnies qui sont affiliées au Réseau National sans en faire partie. A part les Lignes aériennes Trans-Canada, ce genre de placement hors liste a pour but, en commun avec d'autres chemins de fer, de procurer principalement des échanges de trafic et l'usage de termini. Les chiffres du Bilan sont calculés au prix de revient ou, dans le cas de certains titres des États-Unis, à des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par la Interstate Commerce Commission. A part les Lignes aériennes Trans-Canada, les états financiers de 1949 publiés par les compagnies faisant l'objet des principaux placements indiquent environ $1,468,000 de profits et $567,000 de pertes pour l'exercice 1949. Dans ce dernier montant, il faut compter la perte de $423,000 subie par la Northern Alberta Railways Company, dont la moitié a été prélevée à même le revenu du Réseau National, et l'autre moitié débitée au chemin de fer Pacifique-Canadien. La perte ne comprend pas de provision pour paiement de l'intérêt sur les Obligations de la compagnie, attendu qu'il a été décidé d'y renoncer.

Les Autres placements consistent en partie en placements hors liste de différentes sortes, y compris des placements dans des compagnies d'hôtels et d'élévateurs à grain, effectués principalement en vue du trafic et évalués aux prix de revient ou au-dessous. Le reste est représenté par des valeurs du Gouvernement du Canada et du Réseau (garanties par le Gouvernement) dont le cours à la fin de l'année excédait dans l'ensemble la valeur comptable calculée respectivement au prix de revient et à la valeur au pair.

Les Placements temporaires de fonds liquides sont représentés par des obligations du Gouvernement du Canada dont le cours à la fin de l'année excédait la valeur comptable calculée au prix de revient.

Les Comptes à recevoir et à payer de toutes les catégories ont fait l'objet de preuves de notre part au moyen des registres subsidiaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres après la fin de l'année, des dossiers de départements et de pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes au moyen de communications directes avec les débiteurs et les créanciers.

Le chemin de fer a effectué un inventaire des Matériaux et des Approvisionnements au 30 septembre 1949, et à cet égard les fonctionnaires compétents nous ont remis des certificats à l'effet:

a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées, ou bien estimées au bas mot quand il n'a pas été possible de les compter, peser ou mesurer, et

b) Que la valeur d'inventaire est le coût en magasin basé sur la moyenne pondérée du prix des traverses, rails et combustibles et sur le prix des plus récentes factures des nouveaux matériaux en magasin, et d'après l'utilité approximative ou la valeur marchande, pour les matériaux usagés, démodés et au rebut, après avoir fixé un prix raisonnable selon leur état.

Pour faire concorder les chiffres du grand-livre au 30 septembre avec cet inventaire, un crédit de $329,000 a été porté aux Frais d'exploitation du chemin de fer.

Les Divers comptes débiteurs consistent principalement en montants à recevoir sur contrats pour ventes de terrains et en comptes à encaisser plus tard sur diverses affaires.

Les Divers comptes d'ordre comprennent des réparations, pour compte d'immobilisation à des wagons de voyageurs, incomplètes à la fin de l'année; le coût non amorti de l'exploitation des carrières de ballast dont l'amortissement est effectué au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur approximative de récupération des matériaux non périssables dans les carrières de ballast et autres voies temporaires; les réclamations de fret acceptées et réglées avant de consulter les autres compagnies et d'autres comptes débiteurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Passif

Les autres Comptes créditeurs comprennent principalement les montants qui restent à payer sur les indemnités pour accidents du travail adjugées par les provinces d'Ontario et de Québec.

Réserves et autres comptes d'ordre

La Réserve pour dépréciation du matériel des Lignes au Canada se chiffre à $126,932,000. Pendant l'exercice, la pleine valeur des retraits de matériel, moins récupération, a été débitée à cette Réserve.

Les autres Comptes d'ordre comprennent la portion approximative des port-payés en transit; l'excédent des recettes sur les prévisions de fin d'année portées en suspens; le montant approximatif pour accidents de personnes; le montant approximatif pour responsabilité en cas d'excédents de réclamations, et d'autres comptes créditeurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Dans les cas de monnaies étrangères, les comptes du Bilan du Réseau sont généralement convertis comme suit:

a) Dollars des États-Unis
—au taux du pair du dollar.

b) Livres sterling
—à l'ancien taux du pair de $4.86\frac{2}{3}$ 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 en chiffres ronds au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de notre considération très distinguée.

GEORGE A. TOUCHE & Co.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le rapport?

M. FRASER: Monsieur le président, vous occuperez-vous des questions qu'a posées M. Carter?

Le PRÉSIDENT: Nous nous en occuperons.

Le rapport du vérificateur est-il adopté?

M. FULTON: Il me semble qu'on avait l'habitude, autrefois, d'entendre la lecture du rapport du vérificateur. On pouvait ensuite consigner ce rapport au compte rendu des délibérations.

Le PRÉSIDENT: Puis-je dispenser de la lecture du rapport?

M. FULTON: N'y a-t-il pas un représentant de la firme des vérificateurs présent à cette séance?

Le PRÉSIDENT: J'estimais que nous avons étudié si minutieusement les recettes et déboursés que les membres du Comité seraient heureux de considérer ce rapport comme ayant été lu.

M. FULTON: Cela nous prive de l'occasion d'interroger les vérificateurs.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon fera un exposé général et nous déciderons alors jusqu'à quel point nous lirons le rapport.

M. GORDON: Je veux tout simplement faire mention des questions posées par M. Carter. Je les ai parcourus à l'heure du lunch et je les ai trouvées très détaillées. Je ne puis promettre de produire les réponses avant l'ajournement de la séance. J'ai envoyé ces questions à Montréal. Nous préparons présentement les réponses et nous ferons notre possible pour les donner à temps. Cependant, comme je l'ai dit, ces questions sont plutôt nombreuses et quelques jours peuvent s'écouler avant que nous recevions les réponses.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si nous pourrions les incorporer au compte rendu. Si nous les recevions avant que le rapport soit adopté, nous pourrions le faire.

Merci beaucoup, monsieur Gordon, si ces données sont consignées au compte rendu et constituent la réponse, serez-vous satisfait, monsieur Carter?

M. CARTER: Je prends pour acquis que les réponses figureront au compte rendu de la séance.

(Voir appendice "A")

Le PRÉSIDENT: M. Gordon nous a donné l'assurance qu'il recevra les réponses le plus tôt possible. Pour ma part, je collaborerai certainement à cette fin.

M. CARTER: Merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité désirent-ils qu'on lise le rapport du vérificateur en entier?

DES VOIX: Non. non.

M. FULTON: On l'a toujours lu dans le passé.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, vos questions ont été assez minutieuses et nous y avons consacré assez de temps pour que je n'impose pas la lecture du rapport. Voulez-vous indiquer quelles parties du rapport vous voudriez que nous lisions.

M. FULTON: L'exposé de M. Gordon ne concernait-il que les questions de M. Carter?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FULTON: Je désirerais avoir la chance de poser quelques questions aux vérificateurs afin de savoir s'il y a quelques changements dans le rapport de cette année. Je voudrais demander à M. Mathews ou à M. Turville s'il y a dans la comptabilité dont leur firme a fait la vérification quelques modifications qu'ils ont remarquées et qu'ils tiendraient à signaler au Comité?

M. TURVILLE, de la *George A. Touche & Co.*: Il n'y a eu aucun changement en ce qui concerne la rédaction ou la présentation des comptes, si on les compare à ceux de 1948.

M. FULTON: Vous avez dit en 1948, et je crois que vous l'avez répété aux membres du Comité, que vous avez formulé dans le passé un certain nombre de recommandations dont la Commission royale est présentement saisie. N'avez-vous pas quelques observations à faire à ce sujet, aujourd'hui?

M. TURVILLE: Nous nous sommes abstenus d'en faire parce que nous avons formulé certaines recommandations en 1946 et en 1947.

M. FULTON: La Commission royale est présentement saisie de plusieurs de ces recommandations?

M. TURVILLE: Puisque la Commission royale les étudie, nous avons jugé que les membres du Comité ne seraient pas particulièrement intéressés à entendre la répétition de ces recommandations.

M. FULTON: Puis-je vous demander si la Commission est saisie de toutes vos recommandation?

M. TURVILLE: Je ne puis répondre à cette question d'une manière bien précise, bien que je sache quelles instructions ont été données à la Commission. Je n'ai pas assisté aux séances de cet organisme et je ne saurais dire si l'on y étudie chacun des points que nous avons signalés.

M. FULTON: Mais cette étude entre-t-elle dans les attributions de la Commission?

M. TURVILLE: Oui.

M. BROWNE: Puis-je poser une question concernant ce que contient votre rapport à la page 3: "Il faut ajouter, toutefois, qu'il n'y a pas eu d'addition aux immobilisations en ce qui concerne la région de Terre-Neuve avant le 1er avril 1949".

M. TURVILLE: C'est exact.

M. BROWNE: Comment expliquer cela?

M. TURVILLE: Le gouvernement canadien a pris à sa charge le chemin de fer de Terre-Neuve le 1er avril 1949 et l'a ensuite confié à l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada. Le National-Canadien n'est présentement intéressé qu'aux additions et aux améliorations depuis le 1er avril.

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

M. FULTON: J'ai une autre question. Je désirerais connaître l'actif véritable des chemins de fer Nationaux du Canada. M. Cooper a traité cette question lorsqu'on l'a interrogé. Dans l'exercice de votre profession, ne faites-vous jamais un relevé de la valeur effective?

M. TURVILLE: Si je comprends bien, nous nous demandez, si en notre qualité de vérificateurs, nous faisons l'étude de l'actif fixes et ainsi de suite. Nous ne la faisons pas, cependant, nous avons joint au rapport portant sur le

bilan une note spéciale que vous avez sans doute remarquée, mentionnant que nous admettons l'évaluation dont M. Cooper a parlé comme un élément d'intérêt historique seulement.

M. FULTON: Si je comprends bien, il n'entre pas dans la pratique habituelle de vérification de faire cette étude?

M. TURVILLE: Non, pas en ce qui concerne l'évaluation effective de l'actif fixe. Ce travail relève habituellement d'un ingénieur ou d'une firme d'évaluateurs.

M. FULTON: Je vois, mais vous ne faites pas normalement une telle étude?

M. TURVILLE: Non, à moins que nous ne recevions des instructions spéciales de faire un tel relevé.

M. FULTON: Dans la vérification et la préparation de relevés et de rapports, n'est-il pas l'habitude de faire remarquer certains changements qui auraient pu se produire dans la valeur des avoirs comme résultat d'un changement du niveau des prix?

M. TURVILLE: Nous ne tenons pas compte habituellement des fluctuations de prix par rapport à l'actif fixe. C'est autre chose lorsque nous parlons des disponibilités, alors nous faisons état des changements qui se sont produits. Je veux parler ici des inventaires d'approvisionnements ou de matériel.

M. HATFIELD: Pourquoi les assurances figurent-elles aux revenus?

M. TURVILLE: Je m'attendais à cette question, monsieur Hatfield, je crois que vous-mêmes et les autres membres du Comité vous souviendrez que les chemins de fer Nationaux ont toujours porté au compte des revenus les sommes provenant de ces divers fonds. C'est le procédé habituellement suivi, ou devrais-je dire sur lequel on ferme les yeux, bien que ce ne soit pas exactement une bonne formule à employer, et que l'*Interstate Commerce Commission* accepte. On dresse habituellement les comptes des chemins de fer Nationaux du Canada selon les règlements de l'*Interstate Commerce Commission.*

M. HATFIELD: Ces indemnités d'assurance ont-elles été accordées en compensation de pertes causées par le feu à nos établissements aux États-Unis?

M. TURVILLE: Il se peut que oui.

M. MATHEWS: Je voudrais ajouter quelques mots à cela.

Le PRÉSIDENT: On pourrait peut-être clore la discussion. Je crois la réponse très complète; la réponse est que ce mode d'affectation des revenus provenant d'assurance est une pratique adoptée par l'*Interstate Commerce Commission.*

M. MATHEWS: Les directeurs des chemins de fer Nationaux ont fixé un chiffre plafonné pour le montant du fonds d'assurance.

M. HATFIELD: N'a-t-on pas l'habitude de porter le montant des assurances au compte du capital?

M. MATHEWS: Le montant du fonds se totalisant par douze millions de dollars environ, a, pendant un certain nombre d'années, été constitué à même les recettes; lorsqu'il eut atteint ce total, il est devenu un crédit. Le rapport du fonds d'assurance a toujours été très bon.

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

Adoptez-vous le rapport du vérificateur sur les chemins de fer Nationaux du Canada?

Adopté.

Voici maintenant le rapport du vérificateur sur le *Canadian National (West Indies) Steamships Limited.* Puis-je dispenser de la lecture de ce rapport?

Oui.

Le 10 mars 1950.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

MONSIEUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS,
OTTAWA, CANADA.

Monsieur le ministre:

Conformément à vos instructions, nous avons vérifié les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited et des compagnies subsidiaires pour l'exercice terminé le 21 décembre 1949 et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

PORTÉE GÉNÉRALE DE LA VÉRIFICATION

En quelques mots, notre vérification des comptes des Steamships pour 1949 comprend:

a) Examen des autorisations d'importantes dépenses d'après les décisions enregistrées des administrateurs ensuite sanctionnées par des statuts, des arrêtés en conseil et des lois du Parlement;

b) Preuves de vérification dans les bureaux des Steamships, limitées à une coupe transversale des importantes dépenses autorisées;

c) Examen portant sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne en général exercé par le personnel de comptabilité des Steamships. A cet égard, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité et notre but commun est d'assurer aux Steamships le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. La Compagnie est protégée en outre au moyen de cautionnements par des compagnies d'assurance extérieures;

d) Vérification de l'état des revenus, du Compte de profits et pertes, et du bilan d'ensemble, et certification.

ÉTAT DES REVENUS

La réserve pour dépréciation débitée aux revenus s'applique à tous les navires au taux uniforme de 5 p. 100 par an.

Nous avons reçu de la part des fonctionnaires compétents un certificat à l'effet que tout le matériel a été entretenu convenablement et maintenu en bon état d'exploitation au cours de l'exercice; que les retraits rendus nécessaires par l'usage et la désuétude au cours de l'exercice ont été effectués et qu'avis en a été donné au service de la Comptabilité.

BILAN D'ENSEMBLE

Actif

Les Immobilisations en vaisseaux sont portées au prix général de revient.

Les Fonds d'assurance et de remplacement consistent en valeurs du Gouvernement du Canada et du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada (garanties par le Gouvernement) ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités. La valeur de ces titres à la fin de l'année excédait la valeur comptable calculée au prix de revient.

Le Fonds de remplacement a subi, au cours de l'exercice, une augmentation de $492,000 par le fait que la provision pour dépréciation a été débitée à l'État des revenus et versée au Fonds.

Le Fonds d'assurance a augmenté pendant l'exercice de $284,000, dont $108,000 ont été mis à part dans le Fonds pour ajouter à la Réserve pour pertes en suspens. L'assurance de tous les vaisseaux est portée par le Fonds.

Les Comptes à recevoir et à payer de toutes les catégories ont fait l'objet de preuves de notre part au moyen des registres subsidiaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres après la fin de l'année, des dossiers de départements et de pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes au moyen de communications directes avec les débiteurs et les créanciers.

L'Escompte sur le capital-actions représente une valeur intangible fixée au moment de l'incorporation, en contre-partie de la valeur au pair des actions émises sans paiement en espèces en retour de la garantie des Obligations des Steamships par le Gouvernement.

Passif

Les Crédits en suspens comprennent principalement des comptes de voyages incomplets et une réserve pour les montants en litige.

Réserve

La Réserve pour assurance se chiffre à $2,049,000, y compris un montant de $123,000 mis de côté pour le règlement de gros sinistres en suspens.

Profits et pertes

En vue des influences économiques auxquelles est soumise l'exploitation des cinq petits vaisseaux sans frigorifique, la Direction a jugé bon d'ajouter $738,000 à la Réserve pour dépréciation au moyen d'un débit du même montant au Compte de profits et pertes.

En ce qui concerne le Déficit indiqué au Bilan, il faut tenir compte du fait que, depuis l'incorporation de la Compagnie, le Gouvernement a eu pour coutume de faire payer intérêt sur les Avances pour déficit. Le total de cet intérêt payé jusqu'ici par la Compagnie est de $3,641,000. Toutefois, en 1949, le Déficit a été assumé par le Gouvernement du Canada, et par conséquent, n'a pas été traité comme Avance.

Dans les cas de monnaies étrangères, les comptes du Bilan des Steamships sont généralement convertis comme suit:

a) Dollars des États-Unis—au pair;

b) Les autres devises—au taux officiel.

Les montants mentionnés au présent rapport sont exprimés en chiffres ronds au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de notre considération très distinguée.

GEORGE A. TOUCHE & Co.

Le PRÉSIDENT: Ce rapport est-il adopté?

Adopté.

Je dois m'excuser auprès des membres du Comité d'avoir oublié, de présenter ce matin trois crédits votés par la Chambre. Le premier de ces crédits est celui portant le n° 493, relatif à la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1950-1951	1949-1950	Comparaison avec le budget de 1949-1950	
					Augmentation	Diminution
			$	$	$	$
	A—MINISTÈRE					
	SERVICE DES CHEMINS DE FER					
	Loi des taux de trans. des mar. dans les provinces Maritimes—					
493	Pour autoriser par les présentes et payer, au besoin, pendant l'année financière 1950-1951, à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada la différence (évaluée par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et certifiée par les vérificateurs des comptes de ladite compagnie au ministre des Transports, à la demande de ce dernier), occasionnée par l'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, entre les taux de tarifs et les tarifs normaux (d'après les prescriptions de l'article 9 de ladite loi, à l'égard des compagnies y mentionnées) sur toutes les marchandises transportées pendant l'année civile 1950 sous le régime des tarifs approuvés sur les lignes de l'Est (mentionnées à l'article 2 de ladite loi) des chemins de fer Nationaux du Canada.....	.....	5,869,000	5,503,000	366,000	

Adopté?

L'hon. M. CHEVRIER: Vous remarquerez que l'augmentation est de $366,000.

Le PRÉSIDENT: Voici de nouveau un crédit relatif à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, crédit applicable aux chemins de fer autres que le National-Canadien.

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1950–1951	1949–1950	Comparaison avec le budget de 1949–1950	
					Augmentation	Diminution
			$	$	$	$
494	Pour solder, au besoin, pendant l'année financière 1950-1951, la différence (évaluée par la Commission des transports du Canada et par elle certifiée au ministre des Transports, à la demande de ce dernier) occasionnée par l'application de la Loi des taux de transport-marchandises dans les provinces Maritimes, entre les taux de tarifs et les taux normaux (mentionnés à l'article 9 de ladite loi) sur toutes les marchandises transportées pendant l'année civile 1950 sous le régime des tarifs approuvés par les compagnies suivantes: *Canada & Gulf Terminal Railway;* Chemin de fer Pacifique-Canadien, y compris: *Fredericton & Grand Lake Coal and Railway Company*, et *New Brunswick Coal and Railway Company; Cumberland Railway and Coal Company; Dominion Atlantic Railway; Maritime Coal, Railway and Power Company; Sydney & Louisebourg Railway*.....	.....	1,450,000	1,400,000	50,000	

L'hon. M. CHEVRIER: L'augmentation est de $50,000.

Le PRÉSIDENT: Le crédit est-il adopté?

Adopté.

Crédit n° 558 relatif à l'exploitation du bac transbordeur et des terminus de l'Île du Prince-Édouard.

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1950-1951	1949-1950	Comparaison avec le budget de 1949-1950	
					Augmentation	Diminution
			$	$	$	$
	DÉFICITS					
	Transports					
558	Somme requise pour verser, au cours de l'année financière 1950-1951, à la *Canadian National Railway Company* (ci-après appelée la "Compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports, que la Compagnie du National pourra de temps à autre soumettre au ministre des Finances, un paiement à affecter par la Compagnie du National au comblement du déficit (certifié par les vérificateurs de la Compagnie du National) résultant de l'exploitation du bac transbordeur et des terminus de l'Île du P.-É. au cours de l'année civile 1950...	.....	1,159,000	1,159,000		

M. McLURE: Ceci est toujours indiqué comme déficit quoique cela devrait être un surplus.

M. MUTCH: Réduisons-le à $1.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous le réduire à un déjeuner?

L'article est-il adopté?

Adopté.

M. FULTON: Puis-je revenir au rapport du vérificateur sur la *West Indies Steamships*? Sous le titre "Profits et pertes", je lis ceci: "En vue des influences économiques auxquelles est soumise l'exploitation des cinq petits vaisseaux sans frigorifique, la Direction a jugé bon d'ajouter $738,000 à la réserve pour dépréciation au moyen d'un débit du même montant au Compte de profits et pertes."

M. Turville peut-il me dire ce que cela signifie?

M. TURVILLE: Après une étude approfondie de la question, les directeurs,—je parle en leur nom et ils pourront me corriger si je me trompe,—ont considéré qu'à cause des conditions de l'industrie maritime et des tendances possibles, il serait sage d'établir à un niveau plus réaliste la valeur de ces navires sur notre bilan. Par conséquent, ils ont prévu ces $738,000 comme addition à la réserve de dépréciation.

M. BROWNE: C'est un chiffre rond?

M. TURVILLE: Oui.

M. FULTON: Si je comprends bien ce que vous avez dit, ils ont considéré sage de réduire la valeur réelle de ces navires parce qu'ils en anticipent des recettes beaucoup moindres?

M. TURVILLE: Afin de l'établir à un niveau plus réaliste.

M. MUTCH: En considérant les recettes qu'ils peuvent en tirer?

M. TURVILLE: Oui.

M. FULTON: Cela me ramène à la question que j'ai posée relativement à la valeur réelle du capital immobilisé. Si la puissance de revenus du capital immobilisé a grandement augmenté, pourquoi ne fait-on pas l'ajustement nécessaire?

M. TURVILLE: M'exprimant à titre de comptable ou de vérificateur, je dirai qu'il ne serait guère prudent d'augmenter la valeur du capital immobilisé, parce qu'il rapporte beaucoup. Cependant, si le contraire se produisait, et nous considérons que cela peut se produire dans le cas de cette compagnie-ci en particulier, nous croyons sage d'essayer de prévoir.

Le PRÉSIDENT: Vous auriez également des difficultés avec le ministère du Revenu national si vous tentiez de hausser le capital immobilisé?

M. TURVILLE: Oui.

M. MUTCH: Il s'agit simplement de dépréciation accélérée à la lumière des conditions changeantes?

M. TURVILLE: Non, monsieur Mutch. Je ne l'appellerais pas ainsi parce qu'une dépréciation accélérée s'applique généralement dans le cas d'une industrie débordante d'activité, que son rendement épuise graduellement. Par conséquent, elle amortit son actif plus rapidement que lorsqu'il s'agit d'un commerce normal.

M. MUTCH: Il ne s'agit que d'un changement dans la tenue des livres?

M. TURVILLE: Oui. Cela n'a rien à voir au compte de revenus.

M. FULTON: Lorsque vous considérez une capitalisation à la lumière de la dette consolidée d'une entreprise, si vous agissez ainsi lorsque les revenus ou les perspectives sont désavantageuses, pourquoi ne prendriez-vous pas également en considération la valeur accrue des biens?

M. TURVILLE: Je ne suis pas prêt à dire que cela influe sur la dette consolidée. Celle-ci reste ce qu'elle était.

M. FULTON: Mais lorsque vous discutez de capitalisation et de la proportion des dettes comportant intérêt, il me semble logique de dire que si vous défalquez des sommes plus considérables lorsque les perspectives ou les conditions sont mauvaises, ou que vous les prenez en considération, vous devriez également, lorsque vous tenez compte des conditions générales du capital, considérer la valeur accrue de l'actif.

M. TURVILLE: Vous dites que, parce que la compagnie a jugé bon de déprécier davantage la valeur attribuée à ces vaisseaux, c'est une indication que la dette consolidée n'est pas garantie, ou qu'elle n'est pas bonne, ou que la garantie a été amoindrie?

M. FULTON: C'est la question que je voulais poser.

M. TURVILLE: Non, cela ne signifie rien de tel. Dans ce cas-ci, elle est garantie par l'État.

M. BROWNE: Vous avez inscrit à la page 8 du rapport ce déficit accumulé et vous l'avez également au passif. Vous l'avez des deux côtés de l'état de compte.

M. TURVILLE: C'est simplement la façon d'établir un bilan.

M. BROWNE: Ces $738,000 sont inclus dans les quelque 4 millions de dollars?

M. TURVILLE: Oui.

M. BROWNE: C'est tout simplement une contre-passation?

M. TURVILLE: Oui, c'est une simple inscription pour réserve additionnelle de dépréciation.

M. FULTON: Je remarque au dernier paragraphe, pour l'année 1949, qu'après le paiement de l'intérêt sur les obligations et les avances du gouvernement, il y a un déficit de $460,497; je lis à la suite: "remboursable par l'État et inscrit de cette façon dans le bilan".

M. TURVILLE: C'est pourquoi on le mentionne ainsi.

M. FULTON: Le ministre a-t-il quelque chose à dire à ce sujet? Est-ce que ça veut dire que l'État comble le déficit comme il le fait en ce qui concerne les chemins de fer Nationaux?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois devoir dire que le gouvernement s'en remet aux vérificateurs. Il ne lui appartient pas de dire si les choses doivent se faire ainsi ou nom. Je pense que si les vérificateurs de la *Canadian National Steamships* le recommandent, c'est ce que nous faisons. Je vous demande pardon, on vient de me faire remarquer que la Chambre vote le déficit.

M. FULTON: La Chambre vote le déficit?

L'hon. M. CHEVRIER: De la même façon que pour les chemins de fer Nationaux.

M. BROWNE: Dans quel crédit trouve-t-on ça?

L'hon. M. CHEVRIER: Dans les crédits de la *Canadian National Steamships.*

M. FULTON: Est-ce exact de dire que les choses se font comme vous nous l'avez expliqué dans le cas des chemins de fer Nationaux, que vous votez le déficit de la même façon?

M. TURVILLE: Exactement.

M. FULTON: Alors, lorsqu'il y a déficit, les crédits y pourvoient?

M. TURVILLE: C'est exact. Il n'y avait pas de déficit dans le budget de l'an dernier.

L'hon. M. CHEVRIER: Non. C'est pour cette raison que cela a été inclus dans un crédit spécial faisant partie d'un autre budget des dépenses déposé l'autre jour. Ils sont généralement déposés avant la fin de mars.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, comme nous avons terminé nos travaux relatifs à cette partie de notre mandat, je ne voudrais pas laisser passer l'occasion d'exprimer nos remerciements à MM. Gordon, Dingle et Cooper. . .

M. TURVILLE: Puis-je vous interrompre, monsieur le président? J'aimerais que monsieur Gordon s'assoie ici pour entendre ce que vous allez dire.

L'hon. M. CHEVRIER: Très bien!

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Turville.

Je ne voudrais pas laisser passer l'occasion d'exprimer nos remerciements à MM. Gordon, Dingle et Cooper, ainsi qu'à tous les administrateurs et fonctionnaires qui ont témoigné devant nous, ont montré un tel esprit de collaboration et ont aidé le Comité dans son enquête. La même remarque s'applique à nos fonctionnaires. J'ajoute également que j'apprécie hautement la collaboration des membres du Comité. La tâche était plutôt nouvelle pour moi et la coopération qu'on m'a accordée m'a été très précieuse.

En ce qui concerne les Lignes aériennes Trans-Canada, nous avons demandé aux représentants d'être ici lundi. Comme nous sommes un peu tassés dans cette pièce-ci, quelqu'un a proposé que nous nous réunissions dans une salle de délibération plus vaste. J'aimerais que les membres du Comité me fassent connaître leur opinion et qu'ils me disent ce qu'ils préfèrent. Je vous rappelerai cependant que la travail sera plus difficile dans la grande pièce parce que l'acoustique n'est pas très bonne.

M. GORDON: Avant que le Comité ajourne, monsieur le président, je tiens à vous dire, au nom de nos représentants et en mon nom, combien j'apprécie la façon courtoise dont le Comité a traité les témoins qui ont comparu pour les chemins de fer Nationaux. En ce qui me concerne, j'apprécie hautement les commentaires bienveillants qu'on m'a adressés, en raison de mon accession récente à ce nouvel emploi. Vous ne vous imaginez pas quelle tension nerveuse produit l'assignation comme témoin devant un comité parlementaire, même si le témoin a la réputation d'être un dur à cuire. Je puis vous avouer qu'en dépit d'une période de préparation intense, je me suis présenté devant vous avec une véritable appréhension. Cependant, la façon dont vous m'avez traité, dont vous avez posé vos questions, la considération que vous m'avez accordée depuis le commencement, tout a contribué à faire de cette expérience un véritable plaisir. Tout a été extrêmement intéressant. Je vous remercie beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Gordon.

Le Comité s'ajourne au lundi 3 avril 1950, à 11 heures du matin.

ANNEXE A

OTTAWA, 29 mars 1950.

M. Hughes Cleaver, député,
Président du Comité des chemins de
fer et de la marine marchande,
Chambre des Communes,
Ottawa.

Cher monsieur Cleaver,

Sujet: Achats de charbon du National-Canadien.

Un rapport a été déposé à la Chambre des Communes le 8 mars par le ministre des Transports, en réponse aux renseignements que j'ai demandés concernant les quantités de charbon achetées par les chemins de fer Nationaux en 1947, 1948 et 1949. J'ai posé entre autres les questions suivantes:

"Quels sont les noms des producteurs de charbon *a*) canadiens *b*) américains?" La réponse donnée est la suivante: "A cause de la concurrence, il n'est pas dans l'intérêt public de fournir les noms des fournisseurs."

Le jour où la rapport a été déposé, les crédits du ministère des Transports étaient à l'étude et j'ai de nouveau posé la même question. Le ministre a eu l'amabilité de proposer que je m'adresse au Comité.

Je vous serai donc reconnaissant de bien vouloir prier l'honorable ministre ou le président des chemins de fer Nationaux de faire connaître les noms et adresses des producteurs de charbon et les quantités fournies par chacun.

Votre tout dévoué,

Le député d'Halifax,

Gordon B. Isnor.

LES PRODUCTEURS CANADIENS DONT LES NOMS SUIVENT ONT FOURNI DU CHARBON À LOCOMOTIVE POUR USAGE SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DURANT L'ANNÉE 1949

Dominion Coal Company
Acadia Coal Company
Cumberland Railway & Coal Company
Bras d'Or Coal Company
Indian Cove Coal Company
Inverness Coal Mine
Intercolonial Coal Company
Maritime Coal Railway & Power Company
A. D. King
Miramichi Lumber Company
Brazeau Collieries
Cadomin Coal Company
Luscar Coals Limited
Mountain Park Coals Limited
Coal Valley Mining Company
Sterling Collieries
Vancouver Island Coals Limited

ANNEXE B

Monsieur le président,

En vous adressant la présente, je fais peut-être une bonne chose au mauvais moment ou une mauvaise chose au bon moment. En tout cas, je désire vous remercier, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, de me fournir l'occasion de le faire et si j'outrepasse les traditions établies par les Comités antérieurs, j'ai confiance que vous me pardonnerez, d'abord à cause de mon désir de bien servir les gens qui m'ont envoyé ici et, deuxièmement, parce que je suis un nouveau membre à qui il reste beaucoup à apprendre sur la façon de procéder.

Je voudrais que vous sachiez tous que je n'ai nullement l'intention de retarder ou d'entraver le travail du Comité, ou de poser des questions auxquelles il serait difficile de répondre. Tout de même, il me semble qu'il est de mon devoir et que j'ai la responsabilité de porter à l'attention directe des administrateurs des chemins de fer Nationaux et du ministre des Transports quelques plaintes générales que moi et mes collègues avons reçues, de divers endroits à Terre-Neuve et de ma propre circonscription en particulier, concernant le service que procurent les chemins de fer Nationaux.

Aucun facteur n'influe sur la vie économique et sociale de ma province plus que ce service. Nous en dépendons presque entièrement pour le transport des voyageurs, des marchandises et du courrier. Le chemin de fer a également pour nous une puissante influence sur le coût de la vie. Les avantages que nous retirerions du National-Canadien ont été l'un des arguments prépondérants lorsqu'il s'est agi d'obtenir l'appui de notre peuple en faveur de la confédération, surtout parmi les classes ouvrières. On nous a donné à entendre que des tarifs-marchandises plus bas, résultant de la mise en vigueur des règlements concernant le transport marchandise dans les provinces Maritimes, réduiraient sensiblement pour nous le coût de la vie et qu'en même temps notre système de transport en serait grandement amélioré au point de vue rapidité et comfort. Nous avons été deçus dans les deux cas. Je ne veux donner à personne l'impression que nous nous attendons à un miracle du jour au lendemain, mais l'union de Terre-Neuve au Canada a eu lieu il y a près d'un an et il est raisonnable de présumer que des plans sont à l'étude en vue d'améliorer et d'accélérer notre système de transport. Nous n'avons reçu aucun renseignement défini à ce sujet et, actuellement, en versant au dossier certaines questions, mon intention est simplement de savoir quelle considération on accorde en haut lieu aux problèmes spéciaux du transport qui préoccupent les gens de Terre-Neuve et quels sont les projets en voie de réalisation qui répondront à nos besoins particuliers.

Dans ma propre circonscription, il y a 200 villages éparpillés sur 700 ou 800 milles de littoral où vivent environ 45,000 personnes qui dépendent entièrement des services maritimes et télégraphiques des chemins de fer Nationaux comme moyens de communication. Le principal service est celui que fournit un navire transportant les dépêches, les marchandises et les passagers. Ce navire quitte le terminus du chemin de fer à Argentia, tout à fait à l'Est, et se dirige vers l'Ouest pour faire la communication avec la ligne de chemin de fer de Terre-Neuve à Port-aux-Basques, à l'Ouest, et avec le continent à Sydney-Nord. Ce voyage prend dix jours dans les deux sens et dure davantage lorsque les conditions atmosphériques sont défavorables. On a récemment tenté de réduire à sept jours la durée du voyage de façon qu'il y en ait un par semaine en faisant circuler un autre navire entre Argentia et Pushthrough qui se trouve à mi-distance le long du littoral. Le désappointement a été général lorsqu'on s'est aperçu qu'il est impossible que ce deuxième navire se rende jusqu'à Port-aux-Basques. Le directeur local me dit que cela est irréalisable à moins que le nombre des navires soit augmenté. Lorsque les navires qui font du cabotage le long du littoral mentionné étaient exploités par le gouvernement de Terre-Neuve, on leur permettaît de transporter un nombre de passagers bien supérieur à celui qui apparaît sur leur certificat d'immatriculation. Si les clauses de la Loi de la Marine marchande du

Canada sont appliquées à ces navires, il faudra en accroître le nombre pour maintenir le service actuel sans l'accélérer. Autrement, le navire sera déjà rempli lorsqu'il quittera le terminus et il lui sera impossible de prendre à bord les passagers qui attendront aux endroits intermédiaires. Si l'on veut réduire le coût de la vie des habitants de Terre-Neuve, il est essentiel, monsieur le président, que ce service soit accéléré. Actuellement, les marchands locaux doivent commander leurs approvisionnements un mois d'avance et garder en main des stocks suffisants pour un mois. Ils ne peuvent donc bénéficier des fluctuations de prix, ce que leur permettrait un service accélére. Le prix du passage à bord des navires côtiers préoccupe également les gens. Dès que les chemins de fer Nationaux ont été chargés de l'administration du chemin de fer, au début de l'union, le prix des billets a été presque réduit de moitié, mais il n'en a pas été ainsi sur les navires côtiers. Cela a été au détriment de nos pêcheurs alors que les ouvriers qui vivent à l'intérieur des terres en ont bénéficié. Il ne nous semble pas juste que nos producteurs de matières premières à qui nous devons une grande partie de nos richesses provinciales, soient désavantagés parce qu'ils sont obligés de vivre dans la seule région d'où cette richesse provient. L'argument à ceci, c'est que le prix du voyage sur les navires comprend le logement et la nourriture. Si le service était accéléré, les dépenses seraient réduites et il serait alors possible d'en faire bénéficier le pêcheur en diminuant le prix du voyage. Le service côtier forme partie intégrale de celui des chemins de fer Nationaux à Terre-Neuve; il est en réalité un service d'utilité publique. On nous dit qu'il fonctionne à perte, mais je ne vois pas pourquoi une partie de la population aurait à souffrir à cause de ce déficit et non pas l'autre. Si je ne me trompe, il y a quelques mois, les employés du chemin de fer ont reçu une large somme à titre d'indemnité rétroactive ou paiement différé à la suite de la prise de possession du chemin de fer par le National-Canadien. On me dit que ces boni n'ont pas été versés aux équipages des navires, matelots, officiers, garçons et jeunes filles de bord, qui font partie du service côtier. Il est difficile de comprendre pourquoi cette différence de traitement. Ces gens, même s'ils travaillent à bord des navires, étaient employés du chemin de fer du gouvernement de Terre-Neuve avant l'union. Ils sont maintenant employés des chemins de fer Nationaux, tout comme ceux qui travaillent sur les chemins de fer. On peut donc prétendre qu'ils ont droit à la même considération. Si cette injustice n'a pas encore été réparée, je prierais le président des chemins de fer Nationaux de prendre immédiatement les mesures nécessaires à cette fin. Je me préoccupe également du sort des capitaines et des maîtres d'équipage à bord de nos navires côtiers. Auparavant, ils étaient fonctionnaires du gouvernement. Maintenant il existe des doutes sur leur statut comme employés des chemins de fer Nationaux. Il faut se rappeler que le capitaine n'a d'autre maison que son navire et, conformément aux traditions maritimes, les capitaines avaient la permission d'inviter à l'occasion des amis à bord du navire en retour d'invitations reçues dans les ports. Sous la direction du National-Canadien, ils ne peuvent plus le faire maintenant qu'à leurs frais et dépens. On ne trouve nulle part de meilleurs hommes que nos capitaines terre-neuviens. Ils sont courtois et obligeants, ils font leur travail sans bruit et avec méthode. Vous pouvez toujours compter sur eux et ils n'abusent jamais d'un privilège. Naturellement, nous tiendrions beaucoup à ce qu'ils continuent de jouir des mêmes faveurs qu'avant l'union.

J'aimerais revenir maintenant sur le besoin de terminus convenables à Louisbourg. Ce port sert chaque année pendant deux à huit semaines et il n'est surement pas exagéré de demander qu'une salle d'attente convenable y soit érigée et qu'elle soit pourvue d'un cafeteria et de salles de toilette pour les passagers lorsqu'ils sont forcés de quitter le navire et qu'un service d'autobus satisfaisant ou autres moyens soient fournis pour le transport jusqu'au train de Sydney. Cela ne relève peut-être pas des chemins de fer Nationaux; mais sûrement la responsabilité en incombe à quelqu'un et j'ai l'intention de pousser les choses jusqu'à ce que j'aie obtenu le résultat désiré.

Avant de laisser tomber le sujet de la marine marchande, je voudrais dire quelques mots des bassins de radoub de Saint-Jean. S'il y a à Terre-Neuve un endroit où les avantages de l'union sont contre-balancés par les désavantages, c'est bien à Saint-Jean. Il est donc d'intérêt vital que toute ressource naturelle que possède Saint-Jean soit développée dans l'intérêt des habitants de l'endroit et pour leur bien-être. Saint-Jean possède l'un des plus beaux ports naturel du monde. Par conséquent, nous aimerions que les bassins de radoub qui s'y trouvent soient améliorés et agrandis afin de servir à la réparation des navires avariés qui passent à la porte pour être réparés ailleurs et de fournir plus de travail aux habitants.

En ce qui concerne le chemin de fer lui-même, on se plaint généralement que les messageries et les objets de deuxième classe comme les journaux, les colis postaux, etc., sont transportés à petite vitesse, et dans certains cas, à très petite vitesse. Les dates que portent les journaux de Terre-Neuve qui se trouvent dans notre salle de lecture en témoignent. Le 20 mars, le dernier journal terre-neuvien disponsible était daté du 9 mars. Les marchands le long de la ligne ferroviaire se plaignent qu'ils ne savent jamais quand ils recevront leurs marchandises expédiées par messageries et les produits périssables sont souvent gatés à cause de la lenteur des livraisons. Tout ceci ajoute à notre coût de la vie et cause des difficultés à nos gens comme nous l'avons dit au sujet du service côtier. J'aimerais également faire remarquer aux administrateurs des chemins de fer Nationaux la nécessité d'avoir plus d'hôtels à Saint-Jean et à Port-aux-Basques. Nous sommes naturellement désireux de savoir quels projets ont été faits pour répondre à ces besoins.

Je traiterai maintenant des services télégraphiques du National-Canadien. Dans certaines provinces où les localités sont isolées comme à Terre-Neuve, celles-ci sont reliées entre elles par un système de téléphone et de télégraphe administré par le ministère des Transports, alors que les lignes moins rémunératrices sont exploitées par la *Canadian National Telegraphs*. Personne n'a encore pu m'expliquer pourquoi on n'a pas fait la même chose à Terre-Neuve, la plupart de nos lignes télégraphiques entrant dans cette catégorie. Il y a également un besoin pressant de lignes et de téléphones additionnels, à titre d'utilité publique, pour contrebalancer le désavantage de cet isolement. Des 200 localités qui se trouvent dans ma circonscription, il n'y en a que 30 qui sont réunies entre elles par des routes et les autres ne le sont que par la mer. Si quelqu'un a besoin d'appeler un médecin ou d'envoyer un télégramme, il lui faut appareiller une chaloupe, et ramer jusqu'au village le plus proche. Il arrive très souvent que la température l'en empêche pendant des jours. De même lorsque le pêcheur arrive des bancs, il n'a aucun moyen de faire savoir à sa famille qu'il se porte bien ou de s'informer de la santé des seins. J'ai de nombreuses requêtes provenant de localités situées dans ma circonscription demandant l'installation de lignes téléphoniques ou télégraphiques et, dans bien des cas, le besoin est si pressant que les habitants ont offert de couper eux-mêmes les poteaux et d'entretenir les lignes eux-mêmes, à leurs propres frais. J'ai discuté la chose plusieurs fois avec les employés du *Canadian National Telegraphs* mais je n'ai jamais pu obtenir de promesse formelle. Si cette compagnie ne peut fournir ces services, je ne vois pas pourquoi elle a en assumé la possession. Il me semble qu'il aurait été beaucoup plus régulier et plus sensé de laisser ces services au ministre des Transports comme dans les autres provinces.

Quant aux télégraphistes, il doit être entendu qu'ils étaient des fonctionnaires publics et qu'ils jouissaient des privilèges suivants:

a) Droits à la pension.
b) Vacances annuelles payées.
c) Congés de maladie avec traitement pendant une période déterminée.
d) Des remplacants étaient fournis au cours des congés annuels, etc., si nécessaire, par le gouvernement de Terre-Neuve, sans aucun frais pour l'employé à remplacer.

Il était entendu que les fonctionnaires publics seraient protégés sous le régime confédératif, étant donné que les conditions de l'union étaient censées garantir qu'aucun employé civil ne serait désavantagé sous le nouveau régime. Il semble pourtant qu'ils ont perdu depuis leur statut comme fonctionnaires publics. Des doutes subsistent quant à leurs droits à la pension et la base sur laquelle cette pension sera établie, si elle est accordée, reste incertaine. On leur a définitivement enlevé leur traitement pendant les jours de maladie et les remplaçants ne sont plus fournis gratuitement. Si un employé veut prendre un congé, il doit au préalable trouver quelqu'un pour le remplacer à son travail, acquitter ses frais de déplacement durant la période de maladie ou d'absence, ses frais de pension et de logement, ainsi que son traitement. Les niveaux de prix qui existent actuellement à Terre-Neuve ne leur permettent plus de prendre aucune vacance parce que le coût en est trop élevé.

En faisant ces observations, monsieur le président, je veux qu'il soit bien entendu que je n'ai pas l'intention de critiquer l'administrateur des chemins de fer Nationaux à Saint-Jean de Terre-Neuve, ou l'un des fonctionnaires quelconque. Ils font un excellent travail en dépit d'énormes difficultés, mais il semble qu'on leur demande de fabriquer du ciment sans mortier.

La haute direction des chemins de fer Nationaux n'est pas assez au courant de la nature des problèmes et des difficultés ainsi que des conditions spéciales qui permettraient d'y apporter une amélioration, ou bien elle ne nous est pas assez sympathique.

Nous savons tous qu'une réorganisation et une amélioration des services existants prend du temps. Mais une année s'est déjà écoulée et les conditions plus haut décrites n'ont pas été améliorées. De plus, il est nécessaire de commencer maintenant si l'on veut que des améliorations se fassent sentir dans deux ou trois ans. C'est dans le but défini de porter à l'attention du ministre des Transports et de la haute administration des chemins de fer Nationaux les besoins particuliers et les nécessités pressantes de la province de Terre-Neuve et, en même temps, dans le but de me renseigner sur les progrès accomplis à cette fin que je dépose le questionnaire ci-annexé.

Je désire vous remercier de nouveau de l'occasion que vous m'en avez fournie. Je regrette en même temps d'avoir empiété sur votre temps et d'avoir tant exigé de votre patience.

Je vous remercie.

CHEMIN DE FER DE TERRE-NEUVE

1. *a)* Sur les $5·8 millions de revenu, quelle proportion découle de la vente des billets?
   b) Combien de voyageurs ont été transportés?
2. Le National-Canadien pourrait-il fournir des détails sur les recettes et les dépenses de chaque navire côtier des chemins de fer Nationaux?
3. Le National-Canadien (à Terre-Neuve) a-t-il demandé d'autres navires pour le service côtier? Dans ce cas, quel est le nombre demandé et pour quelle partie du littoral?
4. Des arrangements ont-ils été faits en vue de fournir les navires demandés ou requis?
5. Quels sont les projets à l'étude en vue d'améliorer le service côtier dans son ensemble et celui de la côte sud-ouest en particulier?
6. Etant donné que le service côtier des chemins de fer Nationaux constitue une partie intégrale du système de communications de Terre-Neuve, étant donné également que les régions du littoral dépendent entièrement des navires du National-Canadien pour le transport-voyageurs, le trafic-marchandises et le transport du courrier, pourquoi le prix du passage sur ces navires n'a-t-il pas été réduit comme sur les trains?

7. Étudie-t-on la possibilité de réduire le prix du passage à bord des navires?

8. Les règlements de la Commission des Transports et la Loi de la Marine marchande du Canada s'appliquent-ils dans l'ensemble à Terre-Neuve et aux navires côtiers exploités par les chemins de fer Nationaux?

9. Les autorités des chemins de fer Nationaux sont-elles au courant qu'une stricte mise en vigueur de ces règlements exigera qu'un plus grand nombre de navires soient assignés à cette fin si l'on veut maintenir le même service que procurait le gouvernement de Terre-Neuve avant la confédération alors qu'il était permis aux navires côtiers de transporter un nombre de passagers bien au délà du nombre pour lequel ils étaient immatriculés?

10. A-t-on pris des mesures en prévision de cette éventualité?

11. Des boni et des paiements différés ont-ils été versés aux équipages, y compris les garçons et les jeunes filles de bord, des navires côtiers du National-Canadien tout comme aux employés ferroviaires? Sinon, quelle est la raison de ce retard? Ces paiements seront-ils effectués et sera-ce bientôt?

12. Les capitaines des navires côtiers du National-Canadien sont-ils encore considérés comme des employés de l'État comme lorsqu'ils travaillaient pour le gouvernement de Terre-Neuve ou leur statut a-t-il été changé et jusqu'à quel point?

13. Les capitaines et maîtres d'équipage des navires du National-Canadien ont-ils encore le privilège de recevoir des invités à bord des navires aux frais du gouvernement?

14. Est-ce la pratique du National-Canadien d'avertir d'abord le capitaine et le maître d'équipage lorsque des membres de l'équipage sont transférés d'un navire à un autre, c'est-à-dire, est-ce que le transfert s'effectue par l'entremise du capitaine ou l'ordre en est-il communiqué directement par le bureau du National-Canadien au membre de l'équipage?

15. A-t-on l'intention d'agrandir les bassins de radoub de Terre-Neuve? Dans ce cas, vers quel temps et quelle sera l'étendue des travaux?

16. Le National-Canadien est-il chargé de fournir un terminus à Louisbourg? Sinon, qui en a la responsabilité?

17. Quel genre de trains sont utilisés par le National-Canadien pour transporter les messageries, les matières de deuxième classe, les journaux et les colis postaux?

18. Le National-Canadien a-t-il reçu des protestations au sujet de renvois d'employés à Port-aux-Basques? Quelles mesures a-t-on prises ou se propose-t-on de prendre à ce sujet?

19. Quelle est la situation actuelle en ce qui concerne l'application à Terre-Neuve, du tarif-marchandises en vigueur dans les provinces Maritimes?

20. Les taux de messageries ont-ils augmenté depuis l'union et, dans ce cas, quelle en a été l'augmentation?

21. *a)* La possibilité d'éliminer la jonction de Notre-Dame en ajoutant Lewisporte à la ligne principale a-t-elle été étudiée?

b) Qu'en a-t-on conclu?

NOTA:—Lewisporte est une tête de chemin de fer et un centre d'expédition importants pour Baie Notre-Dame.

RADIO—TÉLÉPHONE—TÉLÉGRAPHES—ETC.

1. Le National-Canadien a-t-il l'intention d'exploiter les réseaux de radiotéléphone installés par le gouvernement de Terre-Neuve dans les grands centres le long du littoral sud, de Ramea à Grand Bank?

2. Sinon, le ministère des Transports s'en chargera-t-il et quand seront-ils mis en service?

3. Pourquoi les lignes téléphoniques et télégraphiques de Terre-Neuve ont été confiées au *C.N.T.* alors que dans les autres provinces, les lignes de ce genre entre les localités éloignées sont exploitées par le ministère des Transports?

4. Quels projets ont été préparés ou sont en voie de l'être par le *C.N.T.* dans le but d'augmenter et d'améliorer les installations téléphoniques et télégraphiques à Terre-Neuve?

5. Si de tels projets n'ont pas été formulés ou ne sont pas à l'étude, le ministère des Transports reprendra-t-il l'administration de ces lignes télégraphiques et téléphoniques qui ne sont pas suffisamment utilisées pour rapporter des revenus mais qui sont tout de même un service public essentiel à cause de l'éloignement des localités et le seul moyen de communication avec l'extérieur?

6. Sur quelle base sont classés les bureaux de télégraphe du *C.N.T.*

7. Quel est le statut actuel de ces employés du *C.N.T.* qui étaient, au temps de l'union, fonctionnaires du gouvernement de Terre-Neuve et qui travaillent maintenant dans les bureaux de diverses classes du *C.N.T.*

8. Considérant que les conditions de l'union sont censées sauvegarder le statut, les droits et privilèges des anciens employés civils de façon qu'aucun d'eux ne soit désavantagé, à la suite de l'union, quelle est la situation actuelle des employés mentionnés au paragraphe 7 ci-dessus en ce qui concerne les privilèges dont ils jouissaient comme fonctionnaires du gouvernement de Terre-Neuve, c.-à-d.:

a) Leur statut

b) Droits à la pension

c) Congés de maladie avec traitement

d) Vacances annuelles payées

e) Salaires, pension et frais de déplacement des remplaçants (antérieurement fournis par le gouvernement de Terre-Neuve)?

9. Sur quelle base sera établie la pension des employés mentionnés aux paragraphes 7 et 8 ci-dessus?

CHAMBRE DES COMMUNES

1950

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 5

SÉANCE DU LUNDI 3 AVRIL 1950

TÉMOINS:

M. G. R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada;

Commander C. P. Edwards, sous-ministre de l'Aviation, ministère des Transports;

Vice-Maréchal de l'Air A. T. Cowley, directeur des Services aériens, ministère des Transports;

M. W. S. Harvey, vérificateur général, Lignes aériennes Trans-Canada.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

ORDRE DE RENVOI

VENDREDI 31 mars 1950.

Ordonné.—Que le nom de M. Drew soit substitué à celui de M. Browne (*Saint-Jean-Ouest*) comme membre dudit Comité.

Certifié conforme.

LUNDI 3 avril 1950.

Ordonné.—Que le nom de M. Howe soit substitué à celui de M. Picard comme membre dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAL

LUNDI 3 avril 1950.

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 effective de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Carter, Cavers, Drew, Follwell, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, Mutch et Pouliot.

Aussi présents: Le très hon. C. D. Howe, ministre du Commerce; M. G. R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada; le commander C. P. Edwards, sous-ministre de l'Aviation, ministère des Transports; le vice-maréchal de l'Air A. T. Cowley, directeur des Services aériens, ministère des Transports; W. S. Harvey, vérificateur général des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. McGregor est appelé, fait lecture du rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année 1949 et est interrogé sur ledit rapport.

M. Drew propose que le témoin soit autorisé à répondre aux questions touchant les traitements des fonctionnaires des Lignes aériennes Trans-Canada.

Après débat, il est convenu de remettre l'étude de ladite motion à cet après-midi.

M. Drew propose que le témoin soit autorisé à donner au Comité des détails sur le transport des journaux.

Après débat, il est convenu de remettre l'étude de la motion à cet après-midi.

A 1 heure, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures.

Présents: MM. Bourget, Carter, Cavers, Chevrier, Cleaver, Drew, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Healy, Helme, Howe, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, Mutch.

La motion de M. Drew visant à autoriser le témoin à répondre aux questions posées relativement aux traitements des fonctionnaires des Lignes aériennes Trans-Canada, est étudiée de nouveau.

Après débat, la proposition, mise aux voix, est rejetée.

La motion de M. Drew, à l'effet que le témoin soit autorisé à communiquer aux membres du Comité le détail des contrats de transport des journaux, est examinée de nouveau.

Après débat, avec la permission du Comité, la motion est retirée.

M. George propose que le Comité siège à 8 heures aujourd'hui.

La proposition, mise au vote, est acceptée.

M. McGregor dépose un bilan détaillé des recettes et dépenses d'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada pour les années 1948 et 1949, figurant à l'*Annexe A* des procès-verbaux et témoignages de ce jour.

M. McGregor est interrogé de nouveau.

A 6 heures du soir, la séance est suspendue jusqu'à 8 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 8 heures.

Présents: MM. Bourget, Carter, Cavers, Cleaver, Drew, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Healy, Helme, Howe, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Mutch et Pouliot.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année 1949.

L'interrogatoire de M. McGregor se poursuit.

A 10 h. 50 du soir, le Comité s'ajourne au mardi 4 avril, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, le 3 avril 1950.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous formons quorum. Nous avons à étudier aujourd'hui le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada ainsi que le rapport du vérificateur général.

Nous avons parmi nous le très honorable C. D. Howe, ministre du Commerce; M. G. R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada; le vice-maréchal de l'Air A. T. Cowley, chef du Service aérien; le commander C. P. Edwards, sous-ministre des Transports pour l'Air, et M. W. S. Harvey, vérificateur général d'Air-Canada. L'usage veut que nous demandions au président des Lignes aériennes Trans-Canada de lire le rapport ou de faire une déclaration. Comment désirez-vous procéder, messieurs?

M. MCGREGOR: Je suis à la disposition du Comité. Si l'on n'a pas eu l'occasion de lire le rapport, je pourrais peut-être le faire à présent.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est très long. Voulez-vous qu'il soit lu au complet ou devons-nous passer outre à cette lecture?

M. DREW: Je crois qu'il est d'usage de lire le rapport, puis de le verser au compte rendu.

M. G. R. MCGREGOR: (président des Lignes aériennes Trans-Canada): Ce rapport est daté de Motnréal—

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Montréal, le 7 mars 1950.

Au très honorable ministre du Commerce, Ottawa,

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice 1949.

En 1949, le Canada a bénéficié du meilleur et plus considérable service aérien dans son histoire. L'année fût pour Air-Canada une période d'exploitation et d'organisation intense. Ce fût une année pendant laquelle un organisme, composé d'experts et d'hommes bien entraînés, ont conjugué leurs efforts pour établir plusieurs nouveaux records dans le transport aérien.

Les résultats financiers pour l'exercice 1949 reflètent les effets de dures fluctuations saisonnières dans le trafic et du coût grandissant de l'exploitation.

Le nombre total de passagers transportés sur tout le réseau d'Air-Canada indique une augmentation de 21 p. 100 sur celui de l'an dernier. Le volume en tonne-milles du fret et des messageries aériennes est de 50 p. 100 supérieur à celui de 1948. Le surcroît de travail a été accompli sans addition à la flotte et une très faible augmentation du personnel.

L'effort a surtout porté sur un programme d'entraînement du personnel sédentaire. Il en est résulté une amélioration dans la qualité des services rendus au public. Un meilleur système de locations et de communications par télétype a simplifié et accéléré la location des places. A Toronto, on a ouvert un bureau central du contrôle de l'espace, qui est maintenant considéré dans l'aviation comme le dernier cri en Amérique du Nord.

La réalisation la plus importante de l'année est peut-être dans le respect des horaires, le haut degré de régularité des avions. Avec plus de 100 envolées par jour pendant plusieurs mois, plus de 90 p. 100 des avions sont arrivés en deçà de 30 minutes de leur horaire. En 1949, 84 p. 100 des envolées ont été effectuées à l'heure fixée. C'est en août que le plus haut degré de régularité a été atteint avec une moyenne de 91 p. 100 des 6,380 départs qui se sont effectués à temps. 97 p. 100 de toutes les envolées régulières ont été complétées.

Aucun changement important n'a été effectué dans les parcours. Mais le service transcontinental par "North Star" a été étendu à un plus grand nombre de villes au Canada et l'escale à la Barbade a été ajoutée sur la route des Bermudes et de la Trinité. Comme service additionnel à Terre-Neuve, Stephenville est devenue un point d'escale sur la route Sydney-Saint-Jean, et améliore ainsi le service donné à cette dernière province.

Afin d'encourager les voyages aériens et en même temps augmenter le trafic durant la saison creuse, des tarifs spéciaux ont été préparés. Un plan familial a été lancé qui offre aux familles des billets à prix réduit certains jours de la semaine. Des taux spéciaux pour les voyageurs de commerce sont aussi au programme.

Un accord bi-latéral, négocié en juin, entre le Canada et les États-Unis prévoit l'exploitation par une ligne aérienne canadienne d'une route Montréal-New-York et même jusqu'en Floride. Cette route aurait eu une valeur appréciable pour Air-Canada si nous avions pu l'utiliser dès 1949. A la fin de l'année, le permis d'exploitation de la route Montréal-New-York était encore en litige avec les États-Unis, et la requête d'un permis pour la Floride était encore devant le "Civil Aeronautics Board" des États-Unis. On espère que l'exploitation de ces routes amènera subséquemment à la Compagnie un plus grand trafic nord-sud qui compensera pour les faibles périodes de trafic sur les routes est-ouest qui existent en hiver.

Air-Canada a continué en 1949 de transporter du courrier aérien de première classe. Il en est résulté un volume de trafic presque de moitié aussi important qui celui de l'an dernier. On ne saurait exagérer l'économie de temps et d'argent pour les hommes d'affaires canadiens dans ce transport de courrier par avion. Le montant payé à la Compagnie par le ministère des Postes pour ce courrier a été le même au cours de l'année que celui qui avait été arrêté, à titre d'essai, lors de l'inauguration du service de transport du courrier de 1re classe, "tout air".

M. JAMES: Que voulez-vous dire par l'expression "tout air"?

M. MCGREGOR: "Tout air" est une expression qui s'applique au courrier de première classe sans taxe postale supplémentaire, transporté par avion.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si les membres seraient assez bons de noter leurs questions et de laisser le président d'Air-Canada terminer la lecture de son rapport sans l'interrompre. Veuillez continuer, monsieur McGregor.

M. McGregor: Merci. Une réorganisation interne a permis de réaliser des économies. En novembre, on a réduit de 3 à 2 le nombre des centres de contrôle et d'entretien. Sans réduire la fréquence des contrôles, des économies ont été réalisées en consolidant le personnel et l'équipement. Le parachèvement de l'édifice de l'Aviation internationale à Montréal a permis à la Compagnie de loger ses bureaux-chefs dans cet immeuble. Ce déménagement assure une plus grand efficience, une coopération plus étroite entre tous les services et réduit de façon importante le temps et l'argent consacrés au déplacement du personnel.

	1949	1948	Augmentation Montant	Augmentation Pourcentage
Recettes d'exploitation	$26,523,969	$20,866,936	$ 5,657,033	27
Frais d'exploitation moins la dépréciation	24,605,301	19,249,971	5,355,330	28
Excédent des recettes sur les frais d'exploitation avant dépréciation et service de la dette	$ 1,918,668	$ 1,616,965		
Dépréciation	2,867,427	2,374,085	493,342	21
Perte de l'exploitation après dépréciation	*$ 948,759*	*$ 757,120*		
Intérêt sur le capital investi	470,685	425,902	44,783	10
Déficit	*$ 1,419,444*	*$ 1,183,022*		

Les recettes des passagers se sont élevées à $19,460,395, une augmentation de $4,590,817 ou 31 p. 100; celles du courrier à $5,400,000, une augmentation de $751,225 ou 16 p. 100; celles des marchandises $241,628 ou 32 p. 100. Les recettes des ventes et services ont augmenté de $35,840 ou 10 p. 100, et les autres recettes de $37,524 ou 17 p. 100. Les recettes des passagers représentent 73 p. 100 du total, le courrier 20 p. 100 et le fret 4 p. 100.

Les salaires, imputables aux frais d'exploitation, ont augmenté de $2,384,584 par suite de la hausse du coût de la vie. La hausse des prix des matériaux et fournitures achetés par la Compagnie représente une somme de frais additionnels.

Des avions *North Star* en service toute l'année par comparaison avec une utilisation de six mois en 1948 a majoré les frais d'entretien et de combustible.

De même la dépréciation du *North Star* a été portée aux frais de l'exploitation pour toute l'année 1949, ce qui représente des frais inévitables de $493,342 chargés à l'exploitation continentale.

Des frais suppémentaires s'élevant à $496,790 sont associés au plus grand volume de trafic voyageurs et de fret ainsi qu'à une campagne publicitaire intense.

En étudiant ce bilan, il faut se rappeler que les lignes aériennes canadiennes sont handicapées par le fardeau des douanes et de taxe de vente qu'elles doivent payer pour l'équipement et le matériel importés des États-Unis. En général, Air-Canada dépense en moyenne 30 p. 100 de plus pour ces item que ses rivaux aux États-Unis.

Il est peut-être bon de noter qu'en 1949, Air-Canada a remis à l'État et à ses agences sous forme de droits de douane et de taxe de vente, frais d'intérêt, loyers et frais d'atterrissage environ $3,000,000.

EXPLOITATION ET TRAFIC

En 1949, le public a utilisé plus que jamais les services continentaux d'Air-Canada. Le trafic des passagers, du courrier et du fret a augmenté continuellement grâce à une meilleure exploitation.

	1949	Augmentation 1948	Pourcentage
Milles productifs parcourus	16,364,733	15,270,649	7
Passagers payants transportés	648,574	532,555	22
Tonne-milles de courrier	3,403,810	2,294,088	48
Tonne-milles de fret	1,053,996	704,831	50
Tonne-milles de messageries	884,112	708,151	25
Milles de passagers payants	310,699,767	249,575,544	24
Milles de places disponibles	459,842,123	367,455,955	25
Tonne-milles disponibles	63,449,171	48,800,587	30
Tonne-milles productifs	35,843,949	28,195,275	27

Développement des services

En 1949, Air-Canada a continué d'améliorer ses services de transport. Le but de la Compagnie était de faire en sorte qu'avec un solide réseau de routes nationales la qualité du service aérien atteigne le plus haut standard.

Air-Canada a ouvert peu de nouvelles routes pendant l'année, mais le 1er mai dernier elle a ajouté un troisième service transcontinental par *North Star* entre Montréal et Vancouver, un développement important pour Edmonton et Saskatoon offrant à ces villes, pour la première fois, un service par quadri-moteurs. Des North Star ont remplacé les DC-3 en usage antérieurement sur la route Edmonton-Saskatoon-Winnipeg. En pratique le service transcontinental par *North Star* est maintenant divisé en deux branches qui couvrent une vaste section du pays.

Trafic-passagers

De meilleurs standards de service, des taux plus favorables et une active campagne de vente ont contribué à attirer en 1949 plus de passagers que jamais auparavant.

Malgré l'augmentation des prix, le coût du transport aérien n'a pas augmenté au Canada. Air-Canada a profité de la suppression de la taxe de 15 p. 100 en avril pour augmenter ses revenus sans charge supplémentaire aux passagers. En même temps, la Compagnie a apporté une réduction de taux et d'escompte qui a abaissé, en général, le coût des billets de passagers sur celui de 1948.

La qualité des repas servis aux passagers a été améliorée par des mets cuits avant d'être gelés. Air-Canada a fait œuvre de pionnier dans ce domaine de la nourriture aéroportée au pays et a bénéficié de son introduction par des économies résultant de l'élimination du gaspillage.

L'un des problèmes de base de la Compagnie continue d'être les fluctuations saisonnières du trafic aérien. Comme une forte proportion des dépenses demeurent les mêmes toute l'année, il n'est pas possible de réduire les frais d'exploitation proportionnellement aux réductions des changements utiles au cours de l'automne, l'hiver et le printemps. Air-Canada continuera de s'efforcer à corriger cette situation désavantageuse.

Courrier

Le courrier calculé en tonne-milles a été de 48 p. 100 plus considérable en 1949 que l'année précédente, mais le courrier "tout air" n'a été transporté que durant six mois en 1948. Le volume mensuel du courrier a été considérablement plus fort à la fin de 1949 que durant la période correspondante en 1948.

Bien que l'accord financier intérimaire, quant au paiement mensuel de $450,000 par les Postes a expiré le 31 mars 1949, les négociations pour un nouvel accord définitif basé sur un volume de transport plus considérable n'avaient pas été complétées à la fin de l'année.

Fret aérien

Le développement du transport des marchandises, qui a pris son essor en 1948 avec l'inauguration du service d'aérofret, a progressé en 1949. Une attention spéciale a été accordée au transport par air des produits périssables.

Les taux des messageries n'ont pas été augmentés et des réductions de tarif ont été accordées pour le fret aérien.

Propriétés et équipement

Air-Canada n'a pas effectué le changement dans sa flotte en 1949. Cette dernière se répartissait encore entre 20 *North Star* et 27 *Douglas DC-3*. La répartition des *North Star* entre les services continentaux et outre-mer a été à peu près de 50 p. 100. Le trafic saisonnier a nécessité toutefois quelques changements.

Les derniers *Lockheed Lodestar* ont été vendus.

La capacité de trois DC-3 a été portée de 21 à 28 sièges et ces avions ont été affectés à la Côte du Pacifique, sur la route Vancouver-Victoria-Seattle.

Le rendement des *North Star* a été très satisfaisant. Le record d'exploitation de ces appareils, dont la performance a été la meilleure dans l'histoire de l'aéronautique parle par lui-même. Le *North Star*, de fabrication canadienne, s'est imposé sur les marchés rivaux de l'avionnerie et il est maintenant en service sur plusieurs autres grandes lignes.

Peu de changements dans les installations au sol ont été effectués en 1949. La Compagnie a continué de surveiller ses dépenses de capital.

A cause de l'emploi exclusif de *North Star* au-dessus des Rocheuses en février dernier, Air-Canada a déménagé son personnel de Penticton.

Routes

Au 31 décembre 1949, Air-Canada transportait des passages, du courrier et du fret sur 8,085 milles de routes intérieures. C'était une augmentation de 173 milles ou 2 p. 100 sur le parcours en 1948. La carte des routes aux pages 12 et 13 démontre la nature étendue des opérations de la Compagnie.

Installations

En 1949, Air-Canada et le ministère des Transports ont continué à travailler en étroite coopération au développement des aéroports et routes aériennes du Canada. L'harmonie qui règne au Canada entre les compagnies aériennes et le ministère fédéral intéressé a permis la création d'un noyau d'installations aéronautiques excellent et qui est amélioré à mesure que des fonds deviennent disponibles.

D'importants travaux ont été poursuivis aux pistes d'envol de Calgary, à la tête des Lacs et à Toronto et permettent de meilleurs services réguliers.

Un autre apport au bon fonctionnement des services a été l'installation du matériel de guidage des avions dans d'autres aéroports canadiens. Ce programme a atteint le stage où le transport aérien devient beaucoup moins esclave de la température. A l'aide de ce matériel de guidage, un pilote d'Air-Canada peut, en glissant sur une onde radiophonique, guider son avion sur une piste malgré des conditions de visibilité défavorables.

Air-Canada a complété des installations au sol, dans toutes ses stations, d'appareils de radio à très haute fréquence qui assurent des communications sans brouillage en tout temps entre le pilote et le personnel au sol.

DÉTAIL

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA (ATLANTIQUE) LIMITÉE

Revue Financière

Suit un tableau des résultats de l'année financière:

	1949	1948*	Augmentation ou *diminution* Montant	Pourcentage
Recettes d'exploitation	$10,222,387	$10,861,110	*$ 638,723*	6
Frais d'exploitation moins la dépréciation	11,602,386	11,126,437	475,949	4
Délcit de revenu par rapport aux frais d'exploitation avant dépréciation et service de la dette	*$ 1,379,999*	*$ 265,327*		
Dépréciation	1,227,369	1,244,407	*17,038*	*1*
Pertes d'exploitations après dépréciation	*$ 2,607,368*	*$ 1,509,734*		
Intérêt sur le capital investi	290,781	240,484	50,297	21
Déficit	*$ 2,898,149*	*$ 1,750,218*		

* L'exploitation des routes des Bermudes et des Antilles n'a pas commencé avant le 1er mai et le 2 décembre 1948 respectivement.

Les voyageurs réguliers ont rapporté $7,095,687 de recettes, une augmentation de $324,040 ou 5 p. 100. La recette du courrier aérien s'est élevée à $1,178,653, une augmentation de $68,922 ou 6 p. 100; celle du fret s'est élevée à $792,243, une substantielle augmentation de $278,026 ou 54 p. 100; celle des ventes et services a diminué de $56,127 ou 20 p. 100. Celle des revenus de transport irrégulier a aussi diminué de 58 p. 100 par rapport à $2,085,463 en 1948. Les passagers ont contribué 69 p. 100 à la recette totale, le courrier 12 p. 100 et le fret 8 p. 100.

Les causes qui ont affecté l'exploitation au pays ont aussi affecté les services outre-mer. La rémunération, imputée aux frais de l'exploitation, a augmenté de $215,341, et la hausse des prix des matériaux et fournitures est représentée par une autre somme additionnelle.

Les routes outre-mer n'ont pas bénéficié au même degré de développement du trafic-passagers que sur le réseau continental qui a beaucoup aidé à compenser le coût grandissant des envolées. Les services des Antilles et des Bermudes sont au stage de développement quant au trafic. Une vigoureuse campagne pour faire connaître nos exploitations dans le sud-est a donné des résultats prometteurs, mais au début de 1949, les recettes de ces exploitations ont reflété le coût de lancement de telles entreprises.

Les recettes sur la route de l'Atlantique-Nord ont été affectées par l'arrêt en mars du transport d'immigrants sur une grande échelle qu'Air-Canada avait entrepris en vertu d'un contrat avec le gouvernement fédéral et celui d'Ontario. Les recettes des avions nolisés ont été en 1949 inférieures de $1,210,447 à celles de 1948.

Les services transocéaniques ont continué à stimuler le commerce international du Canada.

Exploitation et trafic

Voici une comparaison des résultats obtenus sur les envolées de l'Atlantique-Nord, les Bermudes et les Antilles en 1949 et 1948.

	1949	1948	Augmentation ou *diminution* (pour cent)
Milles productifs parcourus	4,158,523	4,671,120	*11*
Passagers payants transportés	36,512	32,821	11
Tonnes-milles de courrier	404,903	369,534	10
Tonnes-milles de marchandises	1,577,987	941,270	68
Milles de passagers payants	95,711,824	100,536,167	*5*
Milles de places disponibles	149,858,970	148,485,150	1
Tonne-milles disponibles	20,759,697	18,757,393	11
Tonne-milles productifs	13,071,361	12,916,969	1

Développement des services

Sur la route de l'Atlantique-Nord entre le Canada et la Grande-Bretagne, Air-Canada a maintenu la fréquence de deux envolées quotidiennes aller-retour au cours de l'été. Cette fréquence a été fortement réduite durant les mois d'hiver et du printemps. En tout, les avions d'Air-Canada ont fait 996 traversées régulières et spéciales de l'Atlantique, ce qui est un peu moins qu'en 1948 alors que 175 avions ont été nolisés pour le transport des immigrants d'Europe au Canada.

En décembre, Stephenville à Terre-Neuve est devenue disponible comme aéroport auxiliaire à Gander pour les envolées internationales grâce à une nouvelle entente entre le Canada et les États-Unis.

Le 1er juin, la route des Antilles a été modifiée. Les envolées vers les Bermudes furent étendues à la Trinité et le service entre ce dernier port et la Jamaïque a été supprimé. En réduisant de 3 heures l'envolée à partir du Canada, la Trinité se trouve à avoir un meilleur service. Comme Air-Canada n'avait pas de droit de circulation à payer entre la Jamaïque et la Trinité, il n'y a pas eu de perte de revenu potentiel.

Le 2 décembre, à l'itinéraire Bermudes-La Trinité, on a ajouté l'escale à la Barbarde.

Trafic-passagers

Le trafic dans le sens de l'ouest sur la route de l'Atlantique-Nord a été plus considérable que dans l'autre sens bien que dans le sens de l'est il accuse une légère augmentation en 1948.

Comme d'habitude il y eût de fortes fluctuations saisonnières de trafic sur la route de l'Atlantique-Nord et à l'exemple d'autre compagnies, Air-Canada s'est efforcé d'y remédier en organisant des excursions aller-retour d'hiver de 60 jours au taux d'un passage simple ordinaire plus un tiers.

La dévaluation monétaire a obligé la Compagnie, en septembre, à augmenter d'environ 10 p. 100 ses taux entre zone internationale et zone sterling, et de 20 p. 100 ceux achetés en sterling et applicables entre zone sterling et le Canada.

Les problèmes économiques créés par le change ont pratiquement supprimé les voyages aériens entre les Bermudes, les Antilles et les ports canadiens encore qu'Air-Canada ait transporté un bon nombre de passagers en transit entre ces îles et le Royaume-Uni. En 1949, 11,611 personnes ont emprunté les parcours des Bermudes et des Antilles.

Le nouveau service de repas cuits avant d'être gelés a été introduit également sur les avions pour outre-mer. Les passagers ont accueilli favorablement cette innovation.

Courrier

Le volume de courrier transporté par Air-Canada a augmenté quelque peu sur la route de l'Atlantique-Nord, mais le service a peu rapporté sur les lignes du sud.

Marchandises

En 1949, Air-Canada a transporté plus de marchandises au-dessus de l'Atlantique. En avril, les anciens services de messageries et de fret aérien ont été combinés. Ce service s'est développé rapidement et durant les mois d'hiver a produit une proportion importante de la recette. Le trafic dans le sens de l'ouest a été particulièrement important et a reflété ainsi l'effort des exportateurs anglais.

Malheureusement on ne peut en dire autant des services des Bermudes et des Antilles. La présente désorganisation du commerce Canado-Indes occidentales a réduit à un très bas niveau les cargaisons.

La dévaluation monétaire a également affecté les taux pour le transport du cargo au-dessus de l'Atlantique-Nord. En septembre, les taux ont été majorés de 10 p. 100 pour les envois du Canada à la zone sterling et de 20 p. 100 en sterling de la zone sterling au Canada.

Propriété et équipement

L'affectation des *North Star* aux services transocéaniques a varié entre 11 au début de l'année et 9 dans les derniers mois. Tout comme dans les services intérieurs, ces avions ont donné un excellent rendement. Ils se comparent favorablement aux autres types d'aéronefs sur les routes internationales.

Air-Canada a remodelé d'après les devis militaires et retourné au Corps de l'aviation royale canadienne les cinq *North Star* M1 sans régime de pression qui lui avaient été prêtés par l'État au début du service sur la route de l'Atlantique-Nord.

En septembre, la Compagnie a déménagé ses bureaux du trafic de Londres dans un endroit plus spacieux, soit à 27 Pall Mall.

Routes

Air-Canada parcourt maintenant au-dessus de la mer 8,303 milles et atteint l'Angleterre, l'Écosse, l'Irlande, les Bermudes, Bahama, la Jamaïque, la Barbade et la Trinité.

GÉNÉRALITÉS

Organisation

En août, M. Geo. Herring, qui pendant douze ans, a rendu de précieux services à la Compagnie, a démissionné comme Conseiller d'administration. M. R. A. C. Henry, qui était antérieurement président de la Commission du Transport aérien du Canada, lui a succédé.

Personnel

Peu de changements ont été effectués dans le personnel d'Air-Canada. A la fin de l'année, le nombre d'employés était de 5,137 contre 5,084 au 31 décembre 1948. Cette légère augmentation contraste avec les 21 p. 100 d'augmentation dans le trafic-passagers, 43 p. 100 dans le courrier et 50 p. 100 dans celui des marchandises. Ces chiffres démontrent la haute efficience du personnel résultant d'une plus longue expérience.

Finances—Réserve

En 1949, la Compagnie a remboursé en entier le prêt de $1,500,000 que lui avait fait les chemins de fer Nationaux pour rencontrer des dépenses de capital.

Au cours de l'année, le fonds autonome d'assurance de la compagnie a été augmenté de $545,908 et se chiffre maintenant à $3,659,708. En août, le fonds, ayant atteint le niveau désiré de 3 millions pour les versements destinés à couvrir les services de l'Amérique-Nord, les risques des appareils, passagers et responsabilité publique furent discontinués.

Air-Canada ayant réglé ses obligations envers le gouvernement au sujet du prêt de la première flotte d'avions *North Star*, le reliquat de la réserve originale ainsi que certaines allocations reçues des avionneries ont été mis de côté pour pourvoir au futur coût d'importantes mises au point des avions. Ce reliquat s'élevait au 31 décembre 1949 à $523,426, et étant donné le programme d'entretien anticipé, il est suffisant comme noyau d'un revenu qui pourra être augmenté plus tard.

Accords internationaux aériens

Les pourparlers de revision des accords aériens bi-latéraux entre le Canada, la Grande-Bretagne et les États-Unis ont ouvert la voie à de futurs développements et à la consolidation des services internationaux du pays. Ces nouvelles entreprises ont un sens particulier pour Air-Canada sur les routes de l'Atlantique-Nord et des Antilles car elles fournissent la possibilité de créer plusieurs nouvelles escales.

L'inauguration du service à la Barbade et l'escale régulière à Stephenville, Terre-Neuve, ont été les premières mises en œuvre par Air-Canada des termes de l'accord.

Perspectives

C'est l'intention d'Air-Canada en 1950 de travailler activement à rendre les voyages aériens de plus en plus populaires. La sécurité générale et le fonctionnement de ses services de transport ne pourra que s'accentuer avec l'aide de meilleurs aéroports et d'aides modernes à la navigation. Il devra en résulter de plus fortes recettes.

Financièrement, 1949 a été une année difficile, mais si les conditions économiques restent sensiblement les mêmes, les résultats de l'exploitation en 1950 devraient accuser une amélioration. Déjà, la concentration des efforts techniques et l'adoption de méthodes améliorées ont emmené une réduction du coût d'entretien et de revision, et cet état de choses devra se continuer.

Le problème des fluctuations saisonnières dans le trafic est fondamental et continuera de s'imposer. Des efforts sont faits pour réduire ces fluctuations au minimum.

Il est à espérer qu'en 1950, la route Montréal-New York sera inaugurée et que nous serons autorisés à inclure Tampa, Floride, comme escale sur la route des Antilles.

La Direction suivra de près les progrès dans l'avionnerie qui semblent offrir la promesse d'un transport supérieur et plus économique.

Air-Canada continuera d'offrir au public le plus haut standard de transport rapide, de réduire les distances au Canada, d'ouvrir de nouvelles avenues au commerce intérieur et international et, de façon générale, d'améliorer le transport aérien.

Appréciation

Pour les grandes lignes aériennes la dernière décade a été témoin d'un effort créateur très important pour la nation, ses futurs besoins de transport et sa défense stratégique. A tous les employés d'Air-Canada, hommes et femmes, dont l'habileté et la loyauté ont contribué largement au progrès, le Conseil offre de nouveau ses sincères remerciements pour une tâche consciencieusement remplie.

Pour le Conseil d'administration,

Le président,

G. R. McGREGOR.

Le PRÉSIDENT: Le bilan d'ensemble doit-il être versé au compte rendu sans une lettre préalable?

BILAN D'ENSEMBLE AU 31 DÉCEMBRE 1949

ACTIF

DISPONIBILITÉS:			
Caisse	$ 1,774,981.39		
Avances au fonds de roulement	10,962.00		
Placements temporaires en argent	1,005,812.50		
Dépôts spéciaux	21,263.42		
Comptes à recevoir	2,050,416.83		
Reliquats à recevoir, trafic	725,563.39		
Reliquats à recevoir des agents	456,313.65		
Gouvernement du Canada—balance de déficit	603,283.16		
Matériaux et approvisionnements	2,777,158.59		
Intérêts recevables	8,385.42		
Divers	33,442.89		
		$ 9,467,583.24	
COMPTES DÉBITEURS:			
Primes d'assurance et loyers payés d'avance	$ 39,842.83		
Divers	41,714.44		
		81,557.27	
FONDS D'ASSURANCE		3,659,708.43	
PLACEMENTS DANS LES FILIALES		12,575.77	
IMMOBILISATIONS:			
Propriétés et matériel	$ 30,983,295.38		
Moins dépréciation à date	*9,865,130.68*		
		21,118,164.70	
		$ 34,339,589.41	

PASSIF

EXIGIBILITÉS:			
Comptes vérifiés à payer	$ 369,538.64		
Comptes courus à payer	1,593,013.66		
Reliquats à payer, trafic	926,998.44		
Dépôts sur billets réservés	700,825.00		
Traitements et salaires	519,201.11		
Autres exigibilités	988,746.76		$ 5,098,323.61
RÉSERVES:			
Assurance	$ 3,659,708.43		
Revision	523,426.21		
Recherches et expansion	58,131.16		
			4,241,265.80
CAPITAL-ACTIONS:			
Actions ordinaires—entièrement payées			25,000,000.00
PROFITS ET PERTES:			
Deficit d'Exercise 1949	$ *4,317,593.16*		
Chargé à l'État	4,317,593.16		.....
			$ 34,339,589.41

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1949 et sa Compagnie Subsidiaire, nous certifions qu'à notre avis, le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation des Lignes aériennes au 31 décembre 1949, et que les états de revenus relatifs à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1949 sont dressés correctement. Nous présentons notre rapport au Parlement.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

Le 7 mars, 1950.

ÉTATS DE REVENUS

Services Nord-Américains			Services Transatlantiques	
Année 1949	Année 1948		Année 1949	Année 1948
		Recettes d'exploitation:		
$19,460,394.52	$14,869,577.63	Passagers	$ 7,095,687.04	$ 6,771,646.61
5,400,000.00	4,648,775.41	Courrier	1,178,653.41	1,019,731.51
1,005,803.36	764,175.18	Messageries et fret	792,243.28	514,217.02
155,809.07	124,742.89	Excédents de bagage	55,017.83	40,877.66
106,257.92	99,801.10	Nolisements et autres	879,190.82	2,146,916.71
395,704.38	359,864.12	Services imprévus—net	221,594.24	277,720.84
$26,523,969.25	$20,866,936.33	Total	$10,222,386.62	$10,861,110.35
		Frais d'exploitation—non compris la dépréciation:		
$ 6,334,459.95	$ 5,596,608.14	Exploitation des avions	$ 3,022,061.39	$ 3,278,511.71
4,583,226.35	2,694,508.91	Entretien des avions	2,113,024.54	1,924,371.88
4,158,908.72	3,623,019.48	Exploitation au sol	1,848,764.77	1,693,462.09
3,230,681.07	2,566,751.24	Entretien au sol et indirect	1,796,806.08	1,552,445.37
1,508,178.15	1,346,680.46	Service des passagers	603,875.22	619,462.49
2,769,949.30	2,043,684.09	Trafic et ventes	1,184,296.65	1,201,804.38
586,719.39	416,194.28	Publicité	250,842.09	244,746.30
1,504,368.17	974,635.76	Généraux et d'administration	667,785.93	596,960.40
101,189.53	*12,111.68*	Revenus divers—net	114,929.20	14,672.39
$24,605,301 57	$19,249,970 68	Total	$11,602,385.87	$11,126,437.01
		Surplus ou *deficit* des recettes sur opération non compris la dépréciation et l'intérêt	*$ 1,379,999.25*	*$ 265,326.66*
$ 1,918,667.68	$ 1,616,965.65			
2,867,426.81	2,374,085.64	Dépréciation	1,227,369.02	1,244,407.10
$ 948,759.13	*$ 757,119.99*	*Perte* d'exploitation	*$ 2,607,368.27*	*$ 1,509,733.76*
470,684.77	425,902.17	Intérêt sur le capital engagé	290,780.99	240,484.46
$ 1,419,443.90	*$ 1,183,022.16*	*Deficit*	*$ 2,898,149.26*	*$ 1,750,218.22*

Convenu.

M. McGregor: Je voudrais attirer l'attention du Comité sur la graphique du trafic présenté horizontalement au verso de notre rapport. A mon sens, il démontre clairement le problème des fluctuations saisonnières d'une année à l'autre. Les traits noirs indiquent les revenus mensuels d'exploitation pour les années 1945 à 1949. Le brun strié représente les frais d'exploitation; le brun uni représente les mois d'été, et le brun strié, les mois d'hiver.

M. Fulton: Devons-nous aborder le rapport page par page, monsieur le président?

Le président: Je crois que ce serait le procédé le plus commode. Maintenant que vous avez lu le rapport, monsieur McGregor, avez-vous d'autres commentaires à nous faire.

M. McGregor: Les commentaires viendront au cours de l'interrogatoire, monsieur le président.

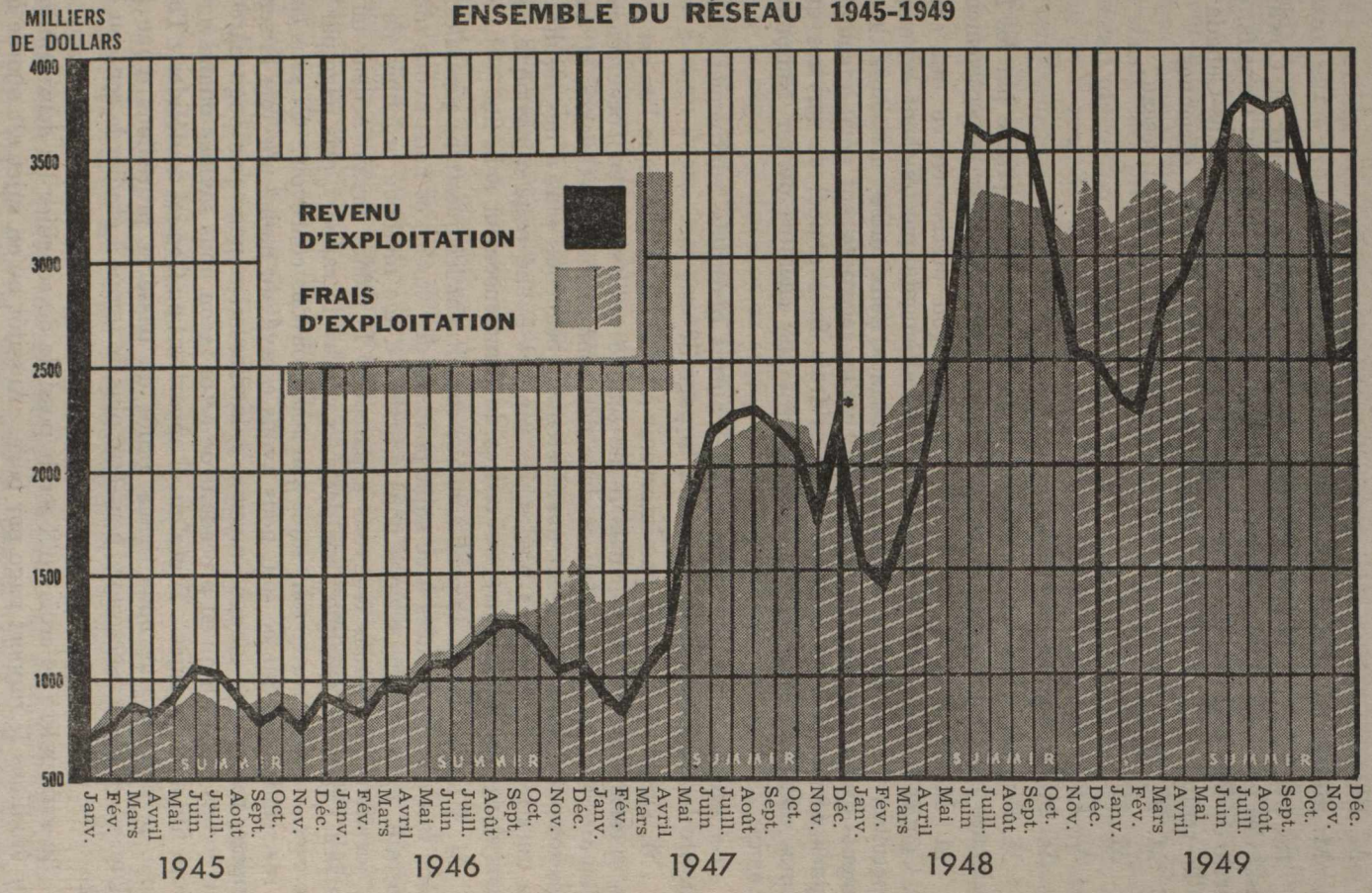
Le président: Très bien.

M. Fulton: Il est indiqué à la page 2 que M. Hobbs est le secrétaire. Si je ne me trompe, M. Gordon a dit l'autre jour que M. Hobbs serait le nouveau vice-président de la section du personnel des Chemins de fer Nationaux. S'agit-il du même homme?

M. McGregor: Oui, le même. Mais je crois que le changement auquel M. Gordon a fait allusion a eu lieu après la fin de l'année. Le présent rapport a trait à la situation au 31 décembre 1949.

RECETTES ET FRAIS MENSUELS D'EXPLOITATION D'AIR-CANADA

ENSEMBLE DU RÉSEAU 1945-1949



* PERÇU DU COURRIER RÉTROACTIF POUR CE MOIS.

M. FULTON: M. Hobbs pourra-t-il continuer de remplir ses fonctions de secrétaire?

M. MCGREGOR: Non, M. Grant a déjà été nommé à sa place.

M. FULTON: Quel emploi tenait-il antérieurement?

M. MCGREGOR: Celui de secrétaire adjoint.

Le très hon. M. HOWE: Ces trois messieurs, Hobs, Cooper et Cowie, sont aussi des employés supérieurs des chemins de fer Nationaux du Canada, et une partie de leur traitement est payée par les Lignes aériennes trans-Canada parce qu'ils remplissent les mêmes fonctions à l'égard des Lignes aériennes.

M. FULTON: M. Grant est-il un employé supérieur du réseau?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Est-ce le secrétaire?

M. MCGREGOR: Je le crois.

M. FULTON: Quelle proportion des traitements est acquittée par les Lignes aériennes et par les chemins de fer Nationaux du Canada respectivement?

M. MCGREGOR: Je ne le sais d'une façon précise en ce qui concerne M. Cooper vu que je ne connais pas les traitements que touchent les employés supérieurs du National-Canadien. Quant aux deux autres messieurs, les émoluments qu'ils reçoivent pour le travail qu'ils accomplissent pour le compte des Lignes aériennes sont compris dans les frais fixes annuel de services que les Lignes aériennes Trans-Canada acquittent aux chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions relativement au contenu de la page 2? Alors, passons à la page 3?

M. DREW: Je ne veux pas intervenir à cette étape alors que l'on est à poser des questions particulières, mais il me semble qu'il s'agit en l'occurrence d'un sujet que l'on ne doit renfermer dans des compartiments étanches, et que des questions générales se prêtent manifestement beaucoup plus à des résultats que des questions particulières posées par rapport à une page quelconque, car les pages se rattachent les unes aux autres du commencement à la fin.

M. MUTCH: Quant au problème que constituent les questions générales, nous avons fait des expériences à ce sujet pendant des années et nous avons toujours constaté, je crois, que si nous nous écartons d'une méthode ordonnée de poser les questions, nous nous trouvons à parcourir le même terrain à deux ou trois reprises. Il existe quelque part, dans les cadres du rapport, pris page par page, une occasion de discuter tout sujet que nous pouvons concevoir. Et sans essayer de restreindre qui que ce soit, nous avons essayé, du moins une fois la semaine dernière, mais nous sommes revenus à la discussion page par page parce que nous avons constaté qu'en procédant de cette façon nous savions quand nous en avions fini avec un sujet. Toutefois, il appartient au Comité de décider. Tout de même, je propose que nous tirions profit du passé et procédions d'une façon ordonnée. Nous consacrerions peut-être plus de temps à étudier le contenu d'une page.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait possible de concilier les deux opinions si nous étudiions le rapport page par page. Aussitôt qu'un sujet est abordé à une page donnée qui se trouve à l'étude, les membres pourraient alors épuiser ce sujet s'ils le voulaient, mais ils ne seraient pas tenus de le faire.

M. MUTCH: C'est la pratique qui a été suivie.

Le PRÉSIDENT: Je serais porté à croire que cela concilierait les deux opinions. Désire-t-on poser des questions quant au contenu de la page 3?

M. DREW: Si cela constitue la décision prise, je n'insiste pas parce qu'on peut s'y prendre autrement. Cependant, je tiendrais à faire observer que la procédure serait beaucoup mieux ordonnée si ceux qui ont une longue suite de questions à poser les formulaient dans un enchaînement méthodique par rapport à un grand problème au lieu d'intercaler des questions au regard de chaque situation. J'estime que cette procédure constituerait un mode d'interrogatoire beaucoup mieux ordonné que celle d'essayer, par exemple, de prendre un groupe de noms qui constitue simplement un relevé de noms d'employés supérieurs, parce que si vous voulez procéder de cette façon, il n'y a pas une seule question qu'on ne pourrait étudier ou poser aux dirigeants des Lignes aériennes en fonction du contenu de la page 3. Mais si nous procédons page par page, je voudrais alors poser relativement à la page 2, quelques questions qui, à mon sens, relèvent davantage des quelques pages qui suivent.

M. MUTCH: Notre expérience va à l'encontre de votre conviction, monsieur Drew.

Le PRÉSIDENT: Tout comme vous, monsieur Drew, je suis un nouveau membre du Comité. Aussi, j'hésiterais à changer la procédure qui a été suivie dans le passé. Je propose, par exemple, que si vous traitez du contenu de la page 3 vous pouvez discuter un sujet qui, en plus d'être mentionné à la page 3, se trouvera à figurer à d'autres pages du rapport. Alors, à cette étape, il serait conforme à la règle de discuter ce sujet. Allons-nous commencer maintenant et voir comment nous allons nous tirer d'affaires?

M. DREW: Alors, êtes-vous d'avis que nous discutions le rapport page par page?

Le PRÉSIDENT: Oui. Nous allons traiter du rapport page par page en ce sens qu'aussitôt qu'on abordera un sujet donné à la page 3 il sera alors loisible aux membres de se reporter à toute autre page du rapport portant sur ce sujet. Je crois que cette méthode répondra aux vues de tout le monde.

M. DREW: Alors, s'il en est ainsi, je tiendrais peut-être à poser certaines questions que je m'étais proposé de remettre à plus tard.

La page 2 contient les noms des membres du conseil d'administration des Lignes aériennes Trans-Canada. Le rapport fait voir que quatre des administrateurs sont élus par les actionnaires et que trois sont nommés par arrêté en conseil. Les quatre administrateurs élus par les actionnaires sont-ils nommés par les chemins de fer Nationaux du Canada?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. DREW: Et les trois qui sont nommés par arrêté en conseil sont nommés par le gouvernement?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. DREW: Et la nomination de dirigeants de cette façon, me dit-on, tient au fait que les Lignes aériennes Trans-Canada constituent une filiale que possèdent entièrement les chemins de fer Nationaux du Canada?

M. MCGREGOR: Toutes ses actions appartiennent au National-Canadien.

M. DREW: Oui, et c'est la raison pour laquelle le réseau compte au conseil d'administration une majorité de membres dont la nomination lui appartient absolument?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. DREW: Combien de membres du conseil d'administration élus par le National-Canadien sont également administrateurs de ce réseau?

M. MCGREGOR: Tous le sont.

M. DREW: Est-ce que quelques-uns des administrateurs nommés par arrêté en conseil sont des administrateurs du National-Canadien?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Ainsi, les quatre premiers sont des administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada. Quelques-uns d'entre eux occupent-ils des postes officiels autres que leurs charges d'administrateurs du réseau?

M. MCGREGOR: Oui, il y en a un.

M. DREW: Qui est-il?

M. MCGREGOR: Le président, M. Gordon.

M. DREW: Et y en a-t-il qui occupent dans les Lignes aériennes Trans-Canada un poste officiel autre que celui d'administrateur?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Ensuite, votre nom figure à titre de président avec ceux des fonctionnaires indiqués vers le bas de la page et je crois comprendre que vous n'avez aucun lien officiel avec les Chemins de fer Nationaux.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. DREW: M. English paraît ici à titre de vice-président de l'exploitation. Occupe-t-il le même poste au National-Canadien?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Est-il employé à quelque titre par le National-Canadien?

M. MCGREGOR: Non, il n'est pas employé par ce réseau.

M. DREW: Mais il l'était l'an dernier, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non.

Le très hon. M. HOWE: Il l'était avant d'entrer au service d'Air-Canada, mais non depuis. Il y a déjà une douzaine d'années de cela.

M. DREW: Et M. A. C. McKim occupe-t-il quelque emploi dans le réseau National?

M. MCGREGOR: Non, aucun.

M. DREW: Vous dites que M. Grant remplace M. Hobbs comme secrétaire?

M. MCGREGOR: C'est bien cela.

M. DREW: Et M. Hobbs était en même temps secrétaire d'Air-Canada et du National-Canadien?

M. MCGREGOR: Précisément.

M. DREW: Et M. Cooper?

M. MCGREGOR: Il est contrôleur des deux sociétés.

M. DREW: Et le trésorier est M. C. D. Cowie?

M. MCGREGOR: Il est trésorier des deux sociétés.

M. DREW: Ces fonctionnaires ont donc un bureau dans chaque société,—je veux parler d'un bureau installé dans les locaux de chaque société?

M. MCGREGOR: Non, les bureaux des trois fonctionnaires, dont les noms figurent horizontalement sous ceux des administrateurs d'Air-Canada, sont tous situé au siège central du National-Canadien.

M. DREW: Ainsi le contrôleur, le secrétaire et le trésorier d'Air-Canada transigent leurs affaires dans les bureaux du National-Canadien.

M. MCGREGOR: C'est cela.

M. DREW: Je remarque dans cette liste des administrateurs il n'y a pas de nom vis-à-vis le titre de vice-président ou celui d'agent des achats. N'avez-vous pas de service d'achat à Air-Canada?

M. MCGREGOR: Non, le service d'achat du National-Canadien s'occupe des achats pour le compte d'Air-Canada.

M. DREW: Ainsi vos achats de tous genres se font par l'entremise du service d'achat du National-Canadien?

M. MCGREGOR: Non, les achats de papeterie se font tous directement par la société elle-même, c'est-à-dire Air-Canada.

M. DREW: Que comprend la papeterie?

M. MCGREGOR: Les formules et enveloppes, le papier à lettres, tous les accessoires de la papeterie: gommes à effacer, et ainsi de suite.

M. DREW: Y a-t-il autre chose qu'Air-Canada pourrait acheter directement sans passer par le service d'achat du National-Canadien?

M. MCGREGOR: Je ne vois rien d'autre.

M. DREW: Alors on peut conclure que tout le matériel des aéroports que possède Air-Canada, comme entité distincte du ministère des Transports, serait acheté par le service d'achat du National-Canadien.

M. MCGREGOR: C'est bien cela, je crois.

M. DREW: Aussi bien que l'équipement automobile, c'est-à-dire les camions, les autobus, et le reste.

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: De même que les avions.

M. MCGREGOR: Air-Canada n'a pas acheté d'avions depuis un certain nombre d'années. Si je ne me trompe, le dernier achat effectué s'est fait par négociations directes avec le fabricant.

Le très hon. M. HOWE: Négociations entre les Lignes aériennes Trans-Canada et le fabricant.

M. DREW: J'imagine que votre service d'achat s'occupe de temps à autre de rédiger un rapport sur la marche des affaires?

M. MCGREGOR: Bien, comme je disais, monsieur Drew, il n'y a pas eu de commande d'achat au nom d'Air-Canada depuis trois ans et demi. A cette époque, la chose s'est faite par négociations directes entre le fabricant et Air-Canada.

M. DREW: Air-Canada n'a-t-elle pas fait des dépenses durant l'année écoulée pour les avions ou la transformation d'avions?

M. MCGREGOR: Non, tout le travail de transformation ou de modification a été effectué par les compagnies de lignes aériennes et le prix d'achat du dernier avion en commande a été payé sur livraison du dernier avion de cette commande.

M. DREW: Ainsi, dans le cas du paiement du coût de transformation que l'on voit au rapport du vérificateur, comment cela a-t-il été autorisé? L'autorisation a-t-elle été donnée par le service des achats?

M. McGREGOR: Non, monsieur, ce travail a été fait sur l'appareil par la compagnie d'avions avant le retour dudit avion. Vous faites allusion aux appareils DC-4 M1.

M. DREW: C'est cela.

M. McGREGOR: Ce travail est entièrement exécuté dans les usines de la compagnie.

M. DREW: Et où les détails de cette affaire se trouvent-ils dans le rapport?

M. McGREGOR: Dans le rapport?

M. DREW: Oui.

M. McGREGOR: Le montant est englobé avec d'autres dans le rapport annuel. On peut retrouver ces détails dans les dossiers de notre comptabilité.

M. DREW: J'aimerais avoir ces données.

M. McGREGOR: Je les recueillerai pour vous.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de noter la chose: détails sur le coût de transformation dont paiement a été fait ainsi qu'il est indiqué dans le rapport du vérificateur.

M. McGREGOR: Je crois que nous ne nous comprenons pas très bien. Aucun paiement n'a été fait. C'était aux frais des compagnies d'aviation. Je crois que si nous fournissons les données que vous recherchez en faisant la part des frais de matériel et de main-d'œuvre de ces avions, vous aurez les renseignements que vous désirez.

M. DREW: Je veux parler, bien entendu, de la page 3 du rapport du vérificateur qui dit que le programme de transformation s'est terminé le 30 novembre 1949. Voilà le programme auquel je fais allusion. Auriez-vous l'obligeance de fournir les détails qui constituent le montant total payé en vertu de l'arrangement conclu, quel qu'il soit.

M. McGREGOR: Je pense pouvoir vous donner cela maintenant, monsieur Drew: Le coût de transformation s'est élevé à $181,093.76. Si vous désirez les chiffres détaillés du matériel et de la main-d'œuvre, je tâcherai de vous les procurer cet après-midi ou demain matin.

M. DREW: Si vous le voulez bien.

Le PRÉSIDENT: Alors, on a donc répondu à cette question, quitte à fournir par la suite les détails relatifs au matériel et à la main-d'œuvre.

M. DREW: A la page 2, quels sont les traitements des hauts fonctionnaires nommés là?

Le très hon. M. HOWE: Monsieur le président, la tradition établie au Comité veut qu'on ne révèle jamais les traitements. Cette question nous est posée tous les ans au sujet des hauts fonctionnaires des chemins de fer Nationaux. Je me borne ici à constater le fait. Toutefois, nous sommes à la disposition du Comité et s'il insiste, il aura les renseignements demandés; mais selon la coutume établie cela ne se fait pas.

M. DREW: Quelle qu'ait pu être la coutume, je crois que ce serait dépouiller le Comité de toute signification si on ne le mettait pas en mesure de vérifier les divers éléments qui entrent dans le coût global des opérations de la compagnie. Nous sommes à étudier un rapport qui accuse un déficit de $4 millions. En plus des suggestions constructives que le Comité pourrait soumettre soit en poursuivant son étude des méthodes d'exploitation employées, soit autrement, il devrait, me semble-t-il, s'il veut agir avec le moindrement d'efficacité, être en état de

savoir de quoi se compose ce chiffre. Après tout, Air-Canada est une filiale appartenant entièrement aux chemins de fer Nationaux.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous proposer une motion tendant à régulariser le présent débat?

M. DREW: Je propose alors que le Comité autorise le témoin à répondre aux questions relatives au traitement des hauts fonctionnaires d'Air-Canada.

M. MCGREGOR: Puis-je dire un mot là-dessus?

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous interrompre un instant? Si je comprends bien, nous sommes en train d'abandonner totalement la tradition établie au sein du Comité. Aussi, avec la permission du Comité, je lui proposerai de ne pas se prononcer immédiatement sur cette motion afin que tous aient le temps d'y penser sérieusement, avant que je la mette aux voix, à la reprise de la séance, cet après-midi. Dans l'intervalle, vous pourriez approfondir l'affaire attentivement. Au fond, monsieur Drew, nous devons nous considérer comme chanceux d'avoir parmi nous des gens qui font partie du Comité depuis plusieurs années. Je suggérerais donc que la motion soit laissée de côté jusqu'à la reprise de la séance, cet après-midi. Dans l'intervalle, je vous prie d'y penser sérieusement, de sorte que vous serez prêts pour le débat.

M. DREW: Personnellement, monsieur le président, je suis entièrement d'accord avec vous sur ce sujet; je crois cependant qu'on devrait nous permettre de soumettre au Comité les arguments qui, à mon avis, démontrent qu'on devrait mettre à notre disposition tous les renseignements désirés.

Le PRÉSIDENT: Mais vous aurez toute latitude de débattre la question, monsieur Drew.

M. DREW: Je suggérerais que ce débat ait lieu dès maintenant, afin que les membres du Comité aient le temps de peser le pour et le contre dans l'intervalle.

Le PRÉSIDENT: Ou bien nous prendrons une décision sur-le-champ ou bien nous attendrons à quatre heures, cet après-midi. Nous allons connaître les vues du Comité à cet égard. Que ceux qui sont pour l'étude immédiate de la motion lèvent la main.

M. DREW: Je veux bien préciser que ma suggestion consitse en ceci: que nous exposions dès maintenant nos arguments sur la question de savoir si cette affaire doit être débattue. Si la discussion a lieu séance tenante, les membres auront ainsi l'occasion de peser les arguments apportés, avant le moment où ils devront se prononcer définitivement.

Le PRÉSIDENT: Oui, je saisis parfaitement votre pensée là-dessus, mais je crois pas que vous ajoutiez aucun argument neuf à ceux qui, d'une année à l'autre, reviennent sur le tapis, chaque fois que ce même problème se soulève au Comité. Aussi, cela ne fera-t-il qu'allonger le temps consacré à cette question si nous avons un débat là-dessus, ce matin et un autre, à 4 heures. Je comprends votre point de vue, monsieur Drew; vous êtes d'avis qu'il serait avantageux de vous permettre d'exposer vos arguments dès maintenant, afin que les membres du Comité puissent les peser en même temps qu'ils étudieront la motion en jeu, mais j'aimerais connaître l'opinion du Comité sur cela.

M. DREW: Je n'exprimais pas mon opinion personnelle: je supposais que d'autres membres du Comité désirent autant que moi obtenir ces renseignements.

M. FULTON: Il y a un commentaire qui s'impose à la suite de la déclaration que vous avez faite tout à l'heure. Vous avez dit que la coutume veut que de

tels renseignements ne soient pas fournis. Je crois devoir faire remarquer que, l'autre jour, à la Chambre, M. Chevrier a donné un enseignement absolument semblable au sujet du traitement du président des chemins de fer Nationaux.

Le très hon. M. HOWE: C'est parce que ce traitement est fixé par le gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Je parlais, en général, de la tradition établie au Comité. Que ceux qui sont pour l'étude immédiate lèvent la main. Pour. Contre. Nous tiendrons ce débat à 4 heures.

M. DREW: Je dois avouer que je me demande si votre façon de compter ne tient pas de l'imagination, car, pour ma part, je n'ai vu que trois mains levées dans les deux cas.

Le PRÉSIDENT: Eh! bien, recommençons le vote. Que ceux qui sont pour la tenue immédiate du débat lèvent la main.

Trois.

Que ceux qui sont contre lèvent la main.

Dix.

Nous tiendrons ce débat à 4 heures.

M. FRASER: Monsieur le président, pendant que nous en sommes encore à la question des traitements, je désirerais savoir si une partie quelconque de la gratification versée à M. Vaughan provenait des fonds d'Air-Canada?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Vous étiez à interroger le témoin, monsieur Drew, je ne veux pas vous interrompre.

M. DREW: Sans m'occuper des montants des traitements, je vais du moins continuer à poser des questions sur les pourcentages qu'ils représentent. Les membres du conseil d'administration reçoivent-ils une indemnité directe quelconque d'Air-Canada?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Pas du tout?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Ont-ils des allocations de frais de voyage?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Voilà une entreprise très chanceuse. Dans votre cas, votre engagement relève uniquement d'Air-Canada et vous dites qu'il en va de même de M. English et de M. McKim.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. DREW: Dans le cas de M. Cooper, contrôleur, je n'ai pas clairement compris quelle proportion de son traitement lui est versée par Air-Canada et quelle partie lui vient des chemins de fer Nationaux.

M. MCGREGOR: Comme j'ignore totalement le traitement de M. Cooper, monsieur Drew, je ne puis malheureusement pas vous renseigner là-dessus.

M. DREW: Mais alors comment pouvez-vous savoir quelle proportion de son traitement Air-Canada doit verser à M. Cooper si vous ignorez ce qu'il reçoit de l'autre compagnie?

M. MCGREGOR: Un montant déterminé a été attribué par Air-Canada à M. Cooper pour couvrir la valeur globale des services qu'il rend à la compagnie.

M. DREW: De sorte qu'après avoir fixé un montant satisfaisant à cette fin, vous ne vous inquiétez plus de savoir quel montant total il retire à même les fonds publics?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. DREW: Et maintenant, au sujet de M. Hobbs? Quelle proportion de ses émoluments lui vient d'Air-Canada?

M. MCGREGOR: M. Hobbs ne touche rien directement d'Air-Canada pour le travail qu'il fait pour notre entreprise. Ses services sont rémunérés au moyen d'un montant forfaitaire versé par les chemins de fer Nationaux pour tout ce qu'il fait d'une manière générale pour Air-Canada.

M. DREW: Et au sujet de M. Cooper et de M. Cowie?

M. MCGREGOR: La même chose s'applique au cas de M. Cowie.

M. DREW: Y a-t-il d'autres hauts fonctionnaires d'Air-Canada qui remplissent des postes quelconques au National-Canadien?

M. MCGREGOR: Pas des postes officiels. Certains hauts fonctionnaires des chemins de fer Nationaux sont cependant appelés à fournir leurs services comme, par exemple, le médecin du réseau.

M. DREW: Qui est le médecin en chef de cette compagnie?

M. MCGREGOR: Le Dr Ken Dowd.

M. DREW: Qui est chef du contentieux?

M. MCGREGOR: M. McMillan.

M. DREW: Oui, et des architectes?

M. MCGREGOR: Air-Canada a son propre service d'architecture, comme elle a son service de publicité et des relations extérieures, depuis 1949 ou, plus exactement, depuis le premier janvier 1949.

M. DREW: Air-Canada s'occupe de sa propre publicité ainsi que de ses relations extérieures?

M. MCGREGOR: Oui, mais dans le cas des architectes, c'est depuis 1948.

M. DREW: Y a-t-il d'autres services mis en commun avec le National-Canadien?

M. MCGREGOR: Nous bénéficions des services du département des messageries des chemins de fer Nationaux, mais nous les payons en vertu d'une entente spéciale par laquelle un certain pourcentage des recettes de ces services reste à la compagnie de chemin de fer.

M. DREW: Alors, si je comprends bien, monsieur McGregor, de tout le conseil d'administration et des hauts fonctionnaires de votre entreprise, suivant les indications de la page 2 de votre rapport, les seuls à recevoir leur traitement ou d'autres sommes d'Air-Canada sont vous-même, M. English, M. McKim et M. Cooper, ce dernier jusqu'à concurrence d'un certain chiffre que vous ne connaissez pas, parce que vous ignorez le montant exact de son traitement.

M. MCGREGOR: C'est bien cela.

M. DREW: Et il y a, si je comprends bien, une somme forfaitaire payée par Air-Canada au réseau pour tous ces services?

M. MCGREGOR: Oui, mais seulement dans le cas des hauts fonctionnaires ceux-là mêmes dont nous venons de parler.

M. DREW: Oui, je saisis cela, mais je comprends aussi que ce montant global varie d'une année à l'autre?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il était de $50,000 l'an dernier ...Non, je tiens à me corriger, c'était $40,000 l'an dernier.

M. DREW: N'est-ce pas plutôt $45,000 l'an dernier?

M. MCGREGOR: C'était $50,000 en 1948 et $40,000 en 1949; cette réduction découle de l'élimination des services dont Air-Canada n'a plus besoin parce que nous avons maintenant les nôtres.

M. DREW: C'est donc là le montant total du versement effectué par Air-Canada aux chemins de fer Nationaux en paiement du travail de direction fourni par les hauts fonctionnaires mentionnés à la page 2, compte non tenu des exceptions que j'ai signalées?

M. MCGREGOR: Compte non tenu des exceptions que j'ai mentionnées.

M. DREW: Cela comprend donc aussi le paiement des services médicaux, juridiques ou autres de même nature, rendus à Air-Canada?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. DREW: Y a-t-il des paiements de quelque autre sorte?

M. MCGREGOR: Oui, mais par pour des postes supérieurs.

M. DREW: Quels autres paiements?

M. MCGREGOR: Nous payons les frais du service des télétypes et d'autres services semblables que nous fournissent les chemins de fer Nationaux, comme à tout autre client.

M. DREW: C'est en relation avec vos services de communications aériennes, alors?

M. MCGREGOR: Oui, c'est exact.

Le PRÉSIDENT: Vous avez posé une question au sujet du montant de $50,000. Si vous vous reportez à la page 241 des procès-verbaux de l'an dernier, vous verrez que le montant exact est bien de $50,000.

M. DREW: M. McGregor avait dit simplement: $50,000.

M. MCGREGOR: Il fut réduit après que nous eûmes pris à notre compte notre publicité et d'autres services analogues.

M. DREW: Il est, en fait, de $50,000 pour 1949?

M. MCGREGOR: Non, il est de $40,000 pour 1949.

M. MUTCH: Vous constaterez, je crois, que le montant auquel le président vient de faire allusion comme figurant aux comptes rendus de l'an dernier est un montant de $50,000, mais inscrit pour 1948, tandis qu'en 1949, le montant est de $40,000.

Le très hon. M. HOWE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je crois que, tout à l'heure, nous parlions de l'année 1948.

M. MCGREGOR: J'ai corrigé ce détail en disant que c'était un montant de $50,000 pour 1948 et de $40,000 pour 1949.

M. DREW: Ainsi donc le montant de 1949 est de $40,000; c'est bien exact?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Je constate,—et d'ailleurs vous l'avez expliqué,—que M. Hobbs a quitté son poste de secrétaire d'Air-Canada et occupe maintenant une autre

situation aux chemins de fer Nationaux. Y a-t-il d'autres hauts fonctionnaires qui ne figurent pas ici et dont la situation a changé dans l'intervalle ou est sur le point de changer?

M. McGregor: Non.

M. Drew: Et maintenant, dans le rapport du Comité de l'an dernier, je trouve ces questions et ces réponses... C'est à la page 48 du fascicule nº 4... La question se rapportait aux versements effectués aux chemins de fer Nationaux. Vous avez dit ce qui suit:

> "M. McGregor: De plus, nous versons une somme variant de $35,000 à $40,000 pour les traitements des préposés aux écritures et d'employés d'autres catégories figurant au bordereau de paye au National-Canadien, employés qui consacrent tout leur temps au travail des Lignes aériennes Trans-Canada".

Qu'est-ce que cela signifie?

M. McGregor: Je puis vous donner les détails de ce montant de $44,459.34 qui se répartit comme il suit: service médical, $5,527; service de la finance et de la trésorerie, $5,702; service des achats à Winnipeg, $20,025; service des achats à Montréal, $13,196; le tout à un dollar près.

M. Drew: Et telle serait la répartition de ce montant de $44,000?

M. McGregor: Oui, mais il ne s'agit pas ici de la rémunération de services comme ceux dont vous avez parlé tout à l'heure.

M. Drew: Je m'en rends compte, mais c'est tout de même de tout cela que nous discutons?

M. McGregor: Oui.

M. Drew: Ce versement a été effectué en paiement d'autres services qui s'ajoutent à ceux que fournissent les hommes dont nous avons parlé il y a quelques instants?

M. McGregor: Oui, mais dans le cas présent, il s'agit des services de préposés aux écritures consacrant tout leur temps au travail d'Air-Canada, tout en faisant partie du personnel des chemins de fer Nationaux.

M. Drew: Et tout en touchant leur salaire des chemins de fer Nationaux?

M. McGregor: C'est exact.

M. Drew: Mais alors, les autres services dont vous venez de parler et qu'on pourrait appeler les services des communications, s'ajoutent encore à tous ceux qui précèdent?

M. McGregor: Oui.

M. Drew: Sont-ils payés au moyen d'une somme déterminée par contrat ou suivant le volume des services rendus?

M. McGregor: Suivant le volume des services rendus, la longueur des lignes de communication utilisées, le nombre des télétypes en usage et ainsi de suite.

M. Drew: Avez-vous les chiffres relatifs à cela?

M. McGregor: Oui. Frais de télétypes... je crois que ces télétypes sont tous fournis par les chemins de fer Nationaux, mais il se peut qu'une partie de cette somme aille à d'autres qu'à ce réseau,—frais de télétypes pour l'année: $287,271.

M. Drew: Ces télétypes sont-ils tous utilisés par la division de l'exploitation?

M. McGREGOR: Par la division de l'exploitation et du trafic. A toutes fins pratiques, il y a deux réseaux à travers le pays.

M. DREW: Voilà toutes les questions que j'avais à poser sur la page 2.

Le PRÉSIDENT: La page 2 est-elle adoptée?

Adopté.

Page 3.

M. FULTON: Je me demande si M. McGregor pourrait nous révéler le développement total des services est-ouest assurés par des *North Stars* de ligne, en particulier dans l'Ouest?

M. McGREGOR: Vous voulez parler des services entre Saskatoon et Edmonton?

M. FULTON: Si je comprends bien, les autres services sont assurés par des *DC-3?*

M. McGREGOR: C'est bien cela.

M. FULTON: Alors aviez-vous un service direct par *North Stars,* antérieurement, entre Edmonton et Winnipeg, sans escale à Saskatoon?

M. McGREGOR: Non.

M. FULTON: Quelle est la situation là-bas, maintenant? A-t-elle changé par rapport à l'ancien service?

M. McGREGOR: Oui, auparavant nous avions des *DC-3* qui volaient entre Edmonton et Calgary, où ils permettaient la correspondance avec la ligne principale. Il y avait en outre un service qui fonctionnait entre Winnipeg, Saskatoon et Edmonton.

M. FULTON: Et maintenant, on y a remplacé les *DC-3* par des *North Stars?*

M. McGREGOR: Non, Edmonton a maintenant un service reliant cette ville à Vancouver sans escale.

M. FULTON: Je me reporte précisément au tronçon dont vous venez de parler, c'est-à-dire entre Edmonton, Saskatoon et Winnipeg. Si je comprends bien, il est maintenant desservi par des *North Stars,* tandis qu'auparavant il l'était par des *DC-3.* Est-ce un nouveau service?

M. McGREGOR: C'est vrai en partie seulement. C'est maintenant un tronçon d'une de nos trois lignes transcontinentales. Nous avions régulièrement un *DC-3* en service sur le tronçon Edmonton-Winnipeg, avec escale à Saskatoon, mais nous employons maintenant des *North Stars* sur la ligne au complet. Nous avons aussi un service direct d'Edmonton à Vancouver et il s'intercale dans la ligne que nous exploitons de Toronto à Vancouver.

M. FRASER: Et au sujet de vos services en direction du sud, qu'est-ce que vous y exploitez comme ligne?

M. McGREGOR: Nous avons commencé d'exploiter la ligne de Montréal à New-York et nous avons inauguré l'escale à Tampa, récemment.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 3?

M. DREW: Oui. Au quatrième alinéa de la page 3, il est fait mention du nombre de passagers transportés. On y dit que le nombre de passagers transportés sur l'ensemble du réseau d'Air-Canada a augmenté de 21 p. 100 par rapport à celui de l'an dernier. Avez-vous en mains, monsieur McGregor, cette statistique en détails, donnant le nombre de passagers transportés et sur le réseau transcontinental et sur le réseau transatlantique, séparément, semaine par semaine, pour toute l'année écoulée?

M. McGregor: Pas semaine par semaine, mais je pourrais vous donner cela par mois.

M. Drew: Donnez-nous-le par mois, alors.

M. McGregor: Je vais faire préparer ce tableau afin que vous l'ayez après le déjeûner.

M. Drew: Vous ne pourriez pas nous le procurer semaine par semaine?

M. McGregor: Non.

M. Drew: Vous ne pouvez l'obtenir semaine par semaine?

M. McGregor: Nous pourrions l'obtenir, mais il faudrait faire faire un travail de comptabilité extrêmement long.

M. Drew: Eh! bien, puisqu'il en est ainsi, personne ne pourra savoir quels sont les chiffres hebdomadaires; ce seront des chiffres mensuels et personne ne pourra se procurer les chiffres hebdomadaires.

M. McGregor: Comme je vous le dis, les chiffres sont compilés au jour le jour, mais pour les présenter sous forme de tableaux hebdomadaires, il faudrait repasser tous nos dossiers de l'année et ce serait très long.

Le président: Vous avez en mains les chiffres compilés sous forme de tableaux mensuels?

M. McGregor: C'est bien cela.

M. Drew: Oui, et je ne faisais que m'informer de quels chiffres se servent les hauts fonctionnaires d'Air-Canada.

M. McGregor: De rapports quotidiens.

M. Drew: Si vous disposez de rapports quotidiens, il me semble qu'il suffit d'un simple calcul d'arithmétique pour les présenter sous forme de tableaux hebdomadaires.

M. McGregor: Oui, mais ce serait quand même un très long travail, car nous avons transporté 685,000 passagers.

M. Drew: Mais vous avez, en tout, cinquante-deux semaines par année et chaque semaine n'a que sept jours. Vos comptables, il me semble, pourraient faire ce calcul en quelques heures.

Le très hon. M. Howe: Il faudrait tout de même repasser toutes les listes de passagers. Les fonctionnaires de la compagnie vérifient les chiffres de jour en jour et préparent les statistiques de semaine en semaine, sauf qu'à la fin du mois, le total de la dernière semaine s'applique à plus de sept jours, de sorte que pour arriver à des statistiques hebdomadaires, il faudrait reprendre tous les calculs sur une base absolument différente.

M. McGregor: Si vous cherchez un détail particulier et si vous disiez à quels mois déterminés vous vous intéressez, nous nous ferions un plaisir de vous obtenir les chiffres désirés. Mais, la compilation des statistiques de toute l'année sur une base hebdomadaire durerait, je le crains, encore longtemps après que le Comité aurait fini de siéger.

M. Drew: Je note que vous accusez des variations saisonnières très accentuées, qui se manifestent chaque année à la fin de février; c'est du moins ce qui ressort de votre diagramme.

M. McGregor: En fait, cette variation commence à se faire sentir en avril.

M. DREW: J'aimerais approfondir ce diagramme. La première ligne qui y figure, la ligne horizontale du dessin montre... Cela se trouve à la page 23 et se rapporte à l'alinéa correspondant de la page 3...

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: La première ligne désigne janvier, la deuxième février et ainsi de suite.

M. MCGREGOR: C'est bien cela.

M. DREW: Et vous noterez que la ligne brisée noire accuse une montée marquée exactement à partir de la ligne indiquant février.

M. MCGREGOR: Oui, la ligne monte, cette année-là.

M. DREW: Oui, et vous noterez que, par la suite, dans tout le diagramme, elle descend brusquement.

M. MCGREGOR: De quelle ligne parlez-vous?

M. DREW: Je me reporte à 1949.

Le PRÉSIDENT: La ligne noire épaisse.

M. DREW: La ligne noire épaisse, la ligne des recettes.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DREW: Et elle apparaît exactement au même point en 1946, 1947, 1948 et 1949; bien que, évidemment, l'accentuation de la hausse varie d'une année à l'autre.

M. MCGREGOR: La ligne descend pendant février et continue ainsi en mars dans les deux années. La véritable hausse commence au mois suivant la ligne noire, avant la ligne où vous voyez indiqué le mois de janvier.

Le PRÉSIDENT: La question de M. Drew tend à savoir si la ligne, dans chacune de ces trois années, atteint son point le plus bas à la fin de février?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. DREW: Et elle commence à monter pour atteindre son point culminant à la fin de juillet des deux années 1948 et 1949?

M. MCGREGOR: Je crois cependant que juin et septembre de 1949 ont été à peu près égaux.

M. DREW: En suivant la ligne ascendante de juillet,—si je comprends bien ce que vous avez dit précédemment, cela se trouve être la fin du mois,—le sommet se situerait à ce point, soit à la fin de juillet 1949?

Le PRÉSIDENT: Le sommet est en juin.

M. DREW: En 1948, oui.

M. MCGREGOR: Oui et il en fut presque de même en 1949. Juin et septembre sont à peu près au même niveau.

M. DREW: Avec ces fluctuations, il devient évident que l'été est la période de hausse la plus forte et je constate que la ligne monte, dans les deux cas, à partir de février et continue en juin, juillet et août.

M. MCGREGOR: C'est bien cela.

M. DREW: La ligne commence à descendre, dans les deux cas, à partir de septembre.

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Et telle a été la situation en ces deux dernières années. Avez-vous ces mêmes données mensuelles ventilées suivant les diverses lignes que vous exploitez?

M. McGregor: Oui, par rapport au service continental et au service international.

M. Drew: Pas seulement cela, mais aussi par rapport à chacune des lignes internationales.

M. McGregor: Oui, nous avons cela par région.

M. Drew: Voudriez-vous nous faire parvenir ces chiffres? Ils se rapportent aux alinéas de la page 3 et je crois que c'est ici le moment tout indiqué de demander de les verser au dossier.

M. Fulton: Je désirerais poser une question ici.

Le président: Voudriez-vous attendre que les renseignements demandés par M. Drew aient été consignés au compte rendus?

M. Fulton: Je désire justement obtenir d'autres chiffres sur ces mêmes sujets. Voilà pourquoi je voudrais poser ma question tout de suite. J'aimerais savoir si nous pouvons obtenir un tableau détaillé des recettes et des dépenses pour chacun des services maintenus avec le Royaume-Uni, les Bermudes et les Antilles, pour les années 1948 et 1949. J'aimerais aussi avoir un tableau détaillé des recettes provenant des passagers, du courrier et du fret pour chacun de ces mêmes services en 1948 et 1949. Je crois que ces chiffres sont déjà disponibles, aussi voudrais-je qu'on m'indique, si c'est possible, les dépenses en regard des recettes des passagers, du courrier et du fret.

M. McGregor: Il n'est pas possible de donner le détail des dépenses de la même façon que nous le donnons pour les recettes. Nous pouvons naturellement ventiler les dépenses mais vous ne pourrez pas déterminer si telle ou telle proportion des dépenses entraînées par l'exploitation d'avions découle du transport des passagers ou de celui du courrier.

M. Fulton: Non, je le comprends.

Le président: On peut ventiler les recettes, mais non les dépenses.

M. McGregor: On peut ventiler les dépenses, mais on ne peut pas attribuer tel ou tel détail des dépenses à tel ou tel détail des recettes.

Le président: Quels sont les trois services au sujet desquels M. Futon demande ces renseignements?

M. Fulton: Le Royaume-Uni, les Bermudes et les Antilles. J'aimerais avoir un tableau des recettes provenant des passagers, du courrier et du fret et un tableau des dépenses, sous divers postes, pour 1948 et 1949.

M. McGregor: 1948 n'a enregistré des services en exploitation que pendant une partie de l'année seulement.

M. Fulton: Oui, en tout cas, pour la période de l'année pendant laquelle ils ont fonctionné.

M. McGregor: Voulez-vous ces renseignements dès maintenant, monsieur Fulton?

M. Fulton: Il y a un autre point. Voudriez-vous m'indiquer le nombre des passagers transportés sur chacun de ces services pendant les deux années 1948 et 1949?

Le président: Y a-t-il d'autres questions au sujet de la page 3?

M. Drew: Ne nous donnerez-vous pas ces renseignements immédiatement?

M. McGregor: Je puis vous donner ceux que demande M. Fulton dès maintenant et je puis vous les fournir plus tard, à votre gré.

Le très hon. M. Howe: Peut-être devriez-vous les présenter plus tard.

M. McGREGOR: Si je dois les livrer immédiatement, il faudra que je les lise, tandis que cet après-midi, je pourrais vous distribuer des copies clavigraphiées.

M. DREW: Puisque vous aurez à préparer un mémoire, peut-être alors, afin d'éviter tout malentendu, devrez-vous noter que ma question est inscrite comme se rapportant à chacune de vos lignes internationales, ainsi qu'aux lignes continentales. Puisque vous allez préparer des statistiques d'ensemble au sujet de ces lignes, il conviendrait, je crois, d'étendre la question afin qu'elle couvre toutes les lignes, non seulement quant au nombre de passagers transportés, aux recettes et aux dépenses d'exploitation, mais aussi quant aux détails demandés par M. Fulton, au sujet des trois services qu'il a spécifiquement mentionnés.

M. McGREGOR: Si je comprends bien, monsieur Drew, vous désirez que les lignes continentales soient présentées séparément?

Le PRÉSIDENT: Non, seulement les lignes internationales.

M. DREW: Non, en réalité, je ne faisais allusion qu'à la séparation des lignes internationales. Evidemment, je désire en outre le tableau mensuel en ce qui concerne les lignes continentales, mais je me serais contenté à cet égard de chiffres globaux.

M. McGREGOR: Alors, si je vous donnais les chiffres globaux seulement en ce qui a trait aux lignes continentales, est-ce que je répondrais à votre question? Car, un avion peut être affecté à une ligne, une journée, et passer à une autre, le lendemain. Des frais d'ordre général, comme l'entretien, les réparations, l'inspection et d'autres services analogues ne peuvent pas être répartis entre les diverses lignes. Je puis vous donner des chiffres mensuels sur tout le réseau continental, séparés de ceux de tout le réseau international, et je peux vous donner la ventilation des recettes découlant du réseau international, séparé suivant les lignes transatlantiques et les lignes des Antilles.

M. DREW: Pour les lignes internationales?

M. McGREGOR: Oui, comme M. Fulton l'a demandé.

Le PRÉSIDENT: Un seul document suffira pour les deux.

M. FRASER: Au sujet du quatrième alinéa et du nombre de passagers transportés, le chiffre indique les passagers qui paient leur billet. Auriez-vous le nombre de passagers qui n'ont pas à payer le prix de leur place? Conservez-vous des statistiques sur le nombre de billets de faveur?

M. McGREGOR: En tout cas, ceux qui en ont ne voyagent sur nos avions que s'il reste de la place pour eux. Ce sont uniquement nos propres employés, à l'exception parfois d'un membre de la Commission aéronautique, etc...

M. FULTON: Combien de laissez-passer sont en vigueur? Avez-vous leur nombre total?

M. McGREGOR: Je crois que je puis vous le fournir, oui. Il y a deux sortes de laissez-passer. Vous venez de faire allusion aux laissez-passer non-conditionnels, grâce auxquels un homme peut voyager à bord de nos avions tout comme s'il payait son billet.

M. FULTON: Et quelle est l'autre sorte?

M. McGREGOR: C'est celle que nous appelons la classe des laissez-passer conditionnels, qui permettent à nos employés de voyager à bord de nos avions seulement s'il y a de la place pour eux et seulement si leur voyage a trait aux affaires de la compagnie.

M. FRASER: Et les membres du Parlement? Le gouvernement paie-t-il pour eux?

M. McGregor: Je ne sais pas qui s'en charge. dans leur cas, mais il y a certainement quelqu'un qui paie!

M. Fraser: Le prix de leur billet est payé?

M. McGregor: Oui.

M. Mutch: Dans la plupart des cas, nous payons nous-mêmes.

M. Fraser: Non, je faisais allusion au voyage de Pâques. Et notez bien que vous, les députés, devriez avoir des laissez-passer... Je suis tout à fait d'accord là-dessus.

M. Mutch: C'est une question de crédit à obtenir de la Chambre.

M. Fraser: Il faut un crédit de la Chambre?

M. Mutch: Oui, une fois par année.

M. Fraser: C'est justement ce que je voulais savoir.

M. Drew: Au dernier alinéa de la page 3, vous parlez de dispositions spéciales destinées à encourager le public à voyager par avion. Je note, en particulier, vos réductions de prix. Cela permet, comme vous le dites, d'offrir des voyages aériens à prix réduits pour toute la famille. Dans quelle mesure le public s'est-il prévalu de votre offre?

M. McGregor: Elle fut lancée l'automne dernier et a reçu très bon accueil. Naturellement, il n'est pas permis de conclure que, sans elle, ceux qui en ont profité n'auraient pas fait le voyage. Cependant le nombre des familles qui ont voyagé par avion à la suite de notre initiative dépasse notablement celui que nous avions atteint jusque là.

M. Fraser: Combien de personnes doivent composer une famille pour qu'elle ait droit de bénéficier de votre offre?

M. McGregor: Deux.

M. Fraser: Deux, et quel est le taux de la réduction?

M. McGregor: Demi-billet, après le paiement d'un billet complet et demi-billet pour chaque autre membre de la famille de plus de deux personnes.

M. Fraser: Maintenez-vous encore en vigueur le système que vous aviez auparavant, en vertu duquel une personne pouvait acheter pour une valur de $500 en bons de voyage ou enfin comment appeliez-vous cela?

M. McGregor: Non, c'était un système d'escompte sur le prix des voyages par avion. L'escompte a été supprimé, il y a trois ans.

M. Fraser: Oui, je sais, j'avais moi-même une carte de voyage, il y trois ans.

M. Knight: Et quel taux appliquez-vous aux billets des voyageurs de commerce? Est-ce un taux saisonnier?

M. McGregor: Ils bénéficient d'un certain pourcentage d'escompte pendant les mois d'hiver. Nous faisons cela dans le but évident de niveler, si possible, les variations excessives dont nous avons parlé.

M. Drew: L'hiver dernier, toutes les lignes transatlantiques et même, je crois, toutes les lignes transocéaniques, en général, ont accordé des prix de faveur. C'était sans doute pour encourager les voyages par avion pendant la morte-saison.

M. McGregor: C'est bien cela.

M. Drew: Et quel a été le résultat de cette mesure?

M. McGREGOR: En ce qui concerne l'hiver dernier, le niveau des voyages aériens s'est amélioré, sans aucun doute, par suite de l'attrait présenté par ces réductions de prix. Il est cependant difficile, je le répète, de dire quelle proportion de cette accroissement est directement attribuable à ce motif. Nous savons, toutefois, d'après les hausses de trafic constatées au cours de la période qui vient tout juste de se terminer, que le nombre de ceux qui ont voyagé par avion, a été beaucoup plus considérable que par le passé, tout simplement parce que plus de gens étaient en mesure de le faire par suite de la réduction.

M. FULTON: Cela s'applique-t-il aussi bien au réseau continental qu'au réseau transatlantique?

M. McGREGOR: Cela s'applique au réseau transatlantique. Je répondais à la question de M. Drew, sur cette réduction assez draconienne du prix des billets.

M. DREW: Cela s'applique-t-il aux lignes nord-atlantiques ou à toutes les lignes transocéaniques?

M. McGREGOR: Non, seulement à celles de l'Atlantique-nord. La saison de la hausse, sur les lignes du sud, se trouve à l'opposé de celle des lignes du nord. Je crois qu'on fera quelque chose pour encourager les voyages aériens en direction du sud, l'été.

M. KNIGHT: A votre avis, l'augmentation du nombre des passagers compense-t-elle la diminuttion du prix des billets?

M. McGREGOR: Évidemment, vous subissez la perte représentée par cette diminution, mais vous obtenez ainsi des passagers que vous n'auriez pas autrement; d'autre part, vos dépenses demeurent relativement constantes.

M. KNIGHT: Et comment tout cela s'équilibre-t-il?

M. McGREGOR: Le résultat net est bon.

M. MUTCH: Vos dépenses doivent demeurer constantes.

M. FRASER: En d'autres termes, vous avez une bonne charge payante au lieu d'une demi-charge.

M. McGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 3?

M. FRASER: Au sujet de l'épidémie de typhoïde en Écosse, vos passagers du réseau nord-atlantique ne doivent-ils pas subir un examen avant de sortir du Royaume-Uni?

M. McGREGOR: Oui, il y a toujours eu cette condition: nos passagers doivent se munir d'un passeport et d'un certificat médical.

M. FRASER: Oui, mais dans le cas de la typhoïde, c'est devenu impératif?

M. McGREGOR: Oui.

M. GILLIS: Je constate que vous avez complètement centralisé le personnel administratif de votre bureau principal à Montréal.

M. McGREGOR: Oui.

M. GILLIS: Vous y avez fait venir nombre de vos employés de Winnipeg?

M. McGREGOR: Nous en avons fait venir 159 le 1er octobre 1949.

M. GILLIS: Vos relations avec les chemins de fer Nationaux n'ont-ils pas été pour beaucoup dans votre décision de tout centraliser à Montréal?

M. McGREGOR: Non, cependant les nombreuses affaires transigées en commun par les deux bureaux principaux ont certainement constitué un facteur en faveur de cette décision.

M. DREW: Sans vouloir souffler une réponse, je ne puis m'empêcher de dire que le nombre de vos hauts fonctionnaires qui ont leur bureau au siège social du National-Canadien a dû constituer un motif très catégorique, déterminant même?

M. McGREGOR: Ce ne fut pas le motif déterminant. Ce fut, je le répète, un facteur favorable à notre décision.

Le PRÉSIDENT: Nous avons étudié cette question à fond l'an dernier. J'espère que nous ne recommencerons pas, cette année.

M. MUTCH: C'est une question discutable et, si je puis dire, encore discutée.

M. DREW: Vous vous souvenez sans doute que c'est l'an dernier que furent posées à la Chambre les questions relatives à ce déménagement du bureau principal de Winnipeg à Montréal.

M. MUTCH: Je crois que lors de l'ajournement du Comité, l'an dernier, la question avait été retournée en tout sens.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité trouveront tous les arguments pour et contre ce déménagement dans les dépositions de l'an dernier, pour peu qu'ils consentent à les lire.

M. DREW: C'est justement ce que j'ai fait et c'est pourquoi je pose cette question.

M. GILLIS: Je voulais simplement obtenir des éclaircissements pour ma propre satisfaction. J'en ai tellement entendu parler.

Le PRÉSIDENT: La page 3 est-elle adoptée?

Adoptée.

Page 4.

M. FRASER: A la page 4, on mentionne une entente établie en vue d'exploiter une ligne entre Montréal et New-York. A-t-on commencé cette exploitation?

M. McGREGOR: Mais oui, ce service fonctionne depuis le samedi, 1er avril.

M. FULTON: Au premier alinéa, vous dites que l'exploitation de ces lignes,—et, par là, vous entendez celles qui vont du nord au sud,—fourniront, avec les années, un surplus de trafic aérien qui compensera la période creuse des mois d'hiver qui se fait maintenant sentir chaque année, sur les lignes est-ouest. Avez-vous l'intention d'enlever des aéronefs du réseau continental, c'est-à-dire des lignes est-ouest, pendant la période creuse, pour les affecter aux lignes nord-sud? Ou songez-vous plutôt à vous procurer ou à acheter de nouveaux avions que vous affecteriez aux lignes nord-sud, afin d'en maintenir le plus grand nombre possible sur les lignes est-ouest du Canada?

M. McGREGOR: Nous n'achèterons aucun avion pour les lignes nord-sud. Nous avons plutôt l'intention d'employer sur ces lignes nos avions et nos équipages libérés par la réduction du trafic sur les lignes est-ouest, lesquelles comprennent et le réseau de l'Atlantique-nord et le réseau continental. Ces avions qui autrement ne fourniraient qu'une très faible partie de leur rendement, à cause de la morte-saison sur les lignes est-ouest, seront utilisés à meilleur profit sur les lignes nord-sud alors en pleine période de grande activité.

M. FULTON: Cela entraînera-t-il une diminution des envolées quotidiennes sur les lignes est-ouest, y compris le réseau de l'Atlantique-nord?

M. McGREGOR: Oui, normalement une telle réduction s'impose. Pour la première fois, cet hiver, nous avons maintenu le même nombre d'envolées que pendant l'été.

M. FULTON: Songez-vous à réduire seulement le rythme des envolées au-dessus de l'Atlantique-nord ou à opérer également une diminution du côté du réseau continental est-ouest?

M. McGREGOR: Nous songeons à réduire le rythme des envolées du réseau continental dès l'automne prochain.

M. FULTON: Vous allez ajouter une nouvelle envolée transcontinentale, ce printemps?

M. McGREGOR: Le 12 mai.

M. FULTON: Vous projetez de n'en maintenir que trois, l'hiver prochain?

M. McGREGOR: Telle est en effet notre intention.

M. FULTON: Et vous utiliserez ces avions sur les lignes nord-sud?

M. McGREGOR: Sur les lignes nord-sud, oui.

M. FULTON: Quelle est, en résumé, la situation sur les lignes de l'Atlantique-nord?

M. McGREGOR: Elles subiront aussi la réduction de service ordinaire.

M. FULTON: Pouvez-vous nous donner des chiffres là-dessus?

M. McGREGOR: Le rapport indique que nous avons eu, au maximum, deux départs par jour, pendant l'été, et, au minimum, cinq par semaines, pendant l'hiver.

M. FULTON: Le réduirez-vous pendant l'hiver prochain?

M. McGREGOR: Cela dépendra du volume du trafic. Il est très difficile de prévoir d'avance le volume du trafic sur ces lignes.

M. FULTON: Vos projets au sujet des lignes nord-sud ne comportent aucune augmentation du nombre des avions ou des équipages?

M. McGREGOR: Pas du nombre des avions, non.

M. FULTON: De celui des équipages, alors?

M. McGREGOR: Non plus.

M. FULTON: Au second alinéa de la page 4, on parle des contrats relatifs au courrier.

L'an dernier, au Comité, page 54 du fascicule nº 5, on a signalé... Et ici, je vais lire le passage du rapport annuel de la compagnie pour l'an dernier, passage qu'on a lu et qui fut reproduit à la page susmentionnée:

> Nul nouveau contrat postal n'a été passé en 1948, le ministère des Postes ne versant à Air-Canada qu'une mensualité fixe de $450,000 durant le laps de temps initial et expérimental du transport postal du courrier "de première classe". Cet arrangement, qui expirera le 31 mars 1949...

Ensuite on disait que les négociations se poursuivraient avec le gouvernement dans le but d'obtenir une augmentation de cette mensualité et on donne même à entendre que ces négociations aboutiraient à cette augmentation dès 1949 ou 1950.

M. McGREGOR: C'est bien cela.

M. FULTON: Et où en sommes-nous aujourd'hui à cet égard?

M. McGregor: Nous en sommes à ceci: les négociations ont lieu mais il n'y a pas d'augmentation.

M. Fulton: A-t-on un nouveau contrat?

M. McGregor: Non. On a autorisé le maintien de la mensualité temporaire pendant la durée des négociations.

M. Fulton: Dites-vous que les négociations se poursuivent?

M. McGregor: Oui.

M. Fulton: Mais pour 1950, la mensualité actuelle de $450,000 est encore en vigueur?

M. McGregor: C'est bien cela.

M. Fulton: Et quels sont vos pronostics au sujet des négociations? Au juste, que demande Air-Canada?

M. McGregor: Air-Canada demande une augmentation de sa rémunération, celle-ci devant être établie sur une base fixe. Par contre, si la base de la rémunération doit être fixée à tant de la tonne-mille, pour chaque unité, nous demandons alors une augmentation du taux. Je dois ajouter cependant que nos demandes n'ont pas reçu un accueil favorable au ministère des Postes.

M. Fulton: Quelles somme précise demandez-vous ainsi?

M. McGregor: Nous suggérons que si nous nous en tenons à un montant forfaitaire fixe, il soit de $520,000 par mois.

M. Fulton: Et les négociations? Où en sont-elles? Avez-vous terminé la présentation de vos arguments ou attendez-vous la décision finale?

M. McGregor: Non, les négociations se poursuivent. La dernière fois que nous avons présenté nos revendications, c'était lors d'une réunion tenue dans le bureau du ministre des Postes, à laquelle j'assistais en compagnie du vice-président chargé de la division du trafic de notre entreprise. Le sous-ministre des Postes et deux ou trois autres fonctionnaires s'y trouvaient également. A l'issue de la séance, on décida que la compagnie et le ministère continueraient leurs recherches afin de déterminer si, en principe, Air-Canada doit fournir des services supplémentaires sans rémunération proportionnelle ou si la compagnie doit recevoir pour cela une augmentation.

M. Fulton: Et que préféreriez-vous: une mensualité forfaitaire de $520,000 ou une rémunération d'après le volume transporté?

M. McGregor: Nous préférerions naturellement la mensualité fixe parce qu'elle nous permettrait de dresser nos plans d'avance d'après des données sûres, tandis que la rémunération suivant le volume transporté chaque mois entraînerait des variations de revenu très sensibles.

M. Fulton: Et en vous arrêtant à ce montant de $520,000, demandez-vous, de ce fait, une somme qui, à votre avis, couvre le coût total du transport du courrier par Air-Canada, ou consentez-vous ainsi à fournir ce service en bas du prix coûtant?

M. McGregor: Non, nous ne consentons jamais à donner quelque service que ce soit en bas du prix coûtant, lorsque nous pouvons nous en dispenser.

M. Fulton: Alors, à votre avis, cette somme couvre le coût du transport du courrier qu'on vous demande d'assurer?

M. McGregor: Nous avons établi ce montant en prenant comme base le supplément de volume du courrier qu'on nous demande de transporter en vertu de l'entente "tout air", supplément qui provient de la différence entre ce qui avait

été prévu et ce qui, en fait, nous est confié. On avait prévu que l'entente nous apporterait deux fois et demie plus de courrier que l'ancien système en vertu duquel, seul, le courirer postal spécialement affranchi pour fins de transport aérien était confié à nos appareils. En fait, nous transportons deux fois et trois quarts plus de courrier à cause de cette entente.

M. FULTON: Les envolées affectées par ce service sont-elles seulement celles de vos principales lignes ou tranportez-vous du courrier sur toutes les envolées?

M. MCGREGOR: Il y a du courrier à transporter à chaque départ. Nous nous sommes engagés à transporter du courrier à chacune de nos envolées. Cela signifie que le courrier bénéficie d'une protection évidente jusqu'à un certain point, car nous sommes obligés de garder disponible l'espace requis pour tel volume de courrier, à chacune de nos envolées.

M. FULTON: Prenez, par exemple, la ligne de Vancouver à Calgary. Il y aura du courrier local et il sera transporté en vertu de cette entente entre Vancouver et Calgary et de Calgary à Regina?

M. MCGREGOR: Et à Medicine Hat et à Swift Current et ainsi de suite.

M. CARTER: Puis-je poser une question? Avez-vous déjà eu connaissance, à Air-Canada, qu'on ait dû laisser de côté des passagers pour transporter le courrier?

M. MCGREGOR: Pas souvent, non. Cela se produisit à l'époque où nos pistes d'atterrissage étaient plus courtes que maintenant. C'était surtout le cas sur les lignes transatlantiques où les distances sont énormes, la charge en carburant très forte et où il faut répartir l'espace disponible entre les passagers, le courrier et le fret. Cette situation se présentait en particulier à Toronto, où la piste était trop courte. Mais depuis son prolongement en 1949, cela n'arrive plus.

M. CARTER: La longueur des pistes constituait le seul facteur limitatif à cet égard?

Le très hon. M. HOWE: En ce qui concerne les lignes continentales, oui.

M. FULTON: Le courrier a-t-il priorité sur les passagers?

M. MCGREGOR: Non. Notre obligation relative au transport du courrier sur n'importe laquelle de nos envolées découle d'une entente passée avec les hauts fonctionnaires du ministère des Postes et elle varie suivant les envolées. Je sais que pour les envolées du soir de Toronto, la limite est de 1,500 livres de courrier. C'est là la limite de notre obligation pour cette envolée. Aussi, peut-il arriver que nous soyons obligés de faire descendre un passager de notre avion afin de pouvoir remplir notre obligation particulière de transporter ces quinze cents livres de courrier.

M. FULTON: Avez-vous des obligations analogues pour les lignes du Royaume-Uni?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Sur quelle base repose donc l'entente à l'égard de ces lignes?

M. MCGREGOR: Le volume du courrier varie énormément, entre son niveau du temps de Noël, par exemple, et celui du reste de l'année. Mais parce qu'il y a d'autres compagnies qui assurent ce même service, comme la *B.O.A.C.*, le ministère des Postes n'insiste pas pour nous assujettir à l'obligation de transporter un volume déterminé de courrier.

M. GILLIS: Les *Canadian Pacific Air Lines* détiennent-elles des contrats de transport du courrier avec le gouvernement?

Le très hon. M. Howe: Oui.

M. Gillis: Comment le contrat des *Canadian Pacific Air Lines* se compare-t-il avec celui d'Air-Canada?

M. McGregor: Les *Canadian Pacific Lines* reçoivent beaucoup plus d'argent pour le transport du courrier que n'en reçoit Air-Canada.

M. Gillis: Pourquoi? Pourquoi cette disparité de traitement?

Le très hon. M. Howe: L'une des raisons consiste en ceci: une forte partie du courrier transporté par les *Canadian Pacific Air Lines* ne saurait être acheminée à destination par d'autres moyens.

M. Drew: Est-ce la seule raison pour laquelle elles sont mieux rémunérées?

Le très hon. M. Howe: Peut-être leurs négociateurs sont-ils meilleurs.

M. Gillis: Pourrions-nous avoir les conditions du contrat de transport du courrier adjugé aux *Canadian Pacific Air Lines?*

Le très hon. M. Howe: Je vous suggérerais, pour cela, d'assigner M. Turnbull par *sub poena,* si vous désirez ces renseignements. Je ne les connais pas moi-même et je n'aimerais pas les demander.

M. Mutch: Je me demande si cela cadrerait avec nos pouvoirs.

M. McGregor: Les services assurés par les *Canadian Pacific Air Lines* diffèrent totalement de ceux d'Air-Canada. La plupart des premiers sont des lignes latérales par rapport aux routes principales est-ouest et elles pénètrent assez loin dans la brousse, où les traîneaux à chiens constituent probablement le seul autre mode de transport. En outre, le volume du courrier est beaucoup plus faible. Si je comprends bien, le Pacifique reçoit des montants variables, suivant la distance parcourue, et je crois pouvoir dire que, selon toute probabilité, la rémunération, par unité, dépasse la nôtre, pour nos lignes principales.

M. Drew: La situation ne se décrirait-elle pas comme suit, monsieur McGregor: en plus d'obéir aux facteurs que vous avez mentionnés, les mensualités payées aux *Canadian Pacific Air Lines* pour le transport du courrier sont calculées d'après le poids du courrier et en tenant compte de l'absence de tout autre moyen de transport capable d'acheminer le courrier à destination dans un délai raisonnable. Par contre, dans votre cas, du moins en ce qui a trait à vos principales lignes, il y a toujours le choix entre le transport par avion et le transport par rail. Si je comprends bien, vous calculez vos taux de transport en tenant compte de cette constante alternative. En somme, vous transportez le courrier lorsqu'il peut arriver à destination plus rapidement que par chemin de fer. Est-ce exact?

M. McGregor: C'est exact.

M. Drew: Si je suis bien informé, dans les régions desservies par des trains de nuit et, en général, dans les cas semblables, on a recours au chemin de fer plutôt qu'à l'avion pour l'expédition du courrier?

M. McGregor: Certainement, une forte quantité du courrier est acheminée par trains sur des lignes parallèles aux nôtres.

M. Drew: Vous le transporteriez cependant sur les plus courts trajets. Quelle partie du courrier transporté, disons d'Ottawa à Toronto, se compose de lettres affranchies au tarif ordinaire et quelle partie se compose de lettres affranchies au tarif spécial du transport par avion?

M. McGregor: Je crains de ne pouvoir répondre à cette question.

Le très hon. M. HOWE: Le ministère des Postes a toute discrétion à cet égard. Il peut en mettre le plus ou le moins possible, à son gré.

M. MCGREGOR: Sur les lignes les plus longues comme, par exemple, de Toronto à Winnipeg, nous transportons probablement une très forte proportion de courrier de première classe, pourvu qu'il réponde aux conditions requises: la lettre ne doit pas peser plus d'une once et elle doit être affranchie comme courrier de première classe.

M. DREW: Dans ce cas-là, vous avez pourtant une différence considérable dans la durée du transport: de quelques heures à une journée et demie.

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Dans le cas des courts trajets, disons d'Ottawa à Toronto, ou encore de Montréal à Toronto, là où il y a une liaison aérienne parfaite, mais aussi des rapides de nuit, transportez-vous du courrier ordinaire sur ces tronçons, en plus du courrier spécialement affranchi pour le transport par avion?

M. MCGREGOR: Oui, nous transportons du courrier ordinaire. Je sais que le volume du courrier, sur ces tronçons, est énorme. Nous transportons néanmoins du courrier ordinaire sur ces tronçons et sur d'autres.

M. DREW: Qui connaît les chiffres du volume total de courrier transporté sur ces tronçons?

M. MCGREGOR: Nos propres statistiques indiquent cela. J'ignore cependant quel est le volume du courrier transporté par un autre moyen.

M. DREW: Pourriez-vous nous communiquer les chiffres donnant le volume du courrier transporté et le montant payé en timbres-poste aériens?

Le très hon. M. HOWE: Non, il ne sait pas ce qu'il y a dans les sacs de courrier.

M. DREW: La lettre affranchie d'un timbre-poste aérien n'est-elle pas acheminée séparément? Je ne parle pas spécialement pour Air-Canada, je parle du service postal. La lettre affranchie d'un timbre-poste de 7 cents est acheminée séparément du courrier ordinaire?

M. MCGREGOR: Non, pas pour Air-Canada.

M. DREW: Voulez-vous dire par là que le public paie 7 cents pour rien?

M. MCGREGOR: Pas tout à fait.

Le très hon. M. HOWE: Le public paie sept cents pour s'assurer qu'une lettre sera expédiée par avion. Le service postal paie tant par mois à Air-Canada pour transporter le courrier et il y introduit tout ce qu'il veut jusqu'à ce qu'il ait atteint la limite du poids que nous nous sommes engagés à transporter. Ce qu'il place à bord de l'avion est entièrement à sa discrétion. M. McGregor n'a absolument rien à y voir.

M. MCGREGOR: La lettre affranchie d'un timbre-poste aérien doit nécessairement être expédiée par avion, mais en même temps le service postal nous confie une forte proportion de courrier ordinaire de première classe.

M. FULTON: Alors, vous recevez un sac fermé?

M. GEORGE: Voici comment le service postal mesure le poids du courrier aérien: il y place d'abord le courrier affranchi de timbres-poste aériens et il y ajoute le courrier ordinaire requis pour atteindre la limite du poids déterminée par le contrat.

M. MUTCH: Mais avec la réserve suivante, cependant, monsieur le Président: même sur les courtes distances, si, à cause du moment où se fait la levée

des boîtes à lettres, l'expédition du courrier est plus rapide par avion que par chemin de fer, disons de Toronto à Montréal, pourvu que vous déposiez votre lettre à temps, elle sera acheminée par avion. Par contre, si en l'envoyant par le rapide de nuit on arrive au même résultat, il n'y a évidemment aucune raison de l'expédier par avion.

Le PRÉSIDENT: La décision appartient au service postal.

M. DREW: Sans doute, le montant en jeu est-il minime, mais il y a tout de même là une question de principe en affaires. Il est impossible que revienne au service postal le soin de décider combien d'espace disponible pour le courrier il restera sur un avion destiné disons à Toronto. Car, cela ne peut être connu que quelques heures avant le départ. S'il en était ainsi, le service postal ne saurait jamais quelle quantité de courrier il doit envoyer pour tel ou tel avion et il s'exposerait à en envoyer trop par rapport à l'espace disponible. Dans ce cas, il ne resterait plus qu'à retourner le surplus au service postal qui l'acheminerait par voie ferrée. Il doit nécessairement y avoir une répartition déterminée de l'espace disponible pour le courrier et cette répartition doit reposer sur un principe déterminé.

Le très hon. M. HOWE: Cela se fait par voie d'entente. Depuis des années, on réserve tant d'espace et tant de poids à l'usage du service postal.

M. DREW: Quelle est la répartition de l'espace et du poids pour le courrier aérien sur les envolées régulières d'Ottawa à Toronto?

M. MCGREGOR: Elle varie suivant les envolées. J'ai déjà mentionné le maximum de 1,500 livres dont je suis au courant pour une envolée à partir de Toronto.

M. DREW: Voudriez-vous me procurer ces renseignements?

Le PRÉSIDENT: M. George a expliqué très clairement que l'on place d'abord le courrier spécial dans les sacs aériens et que le reste est rempli au moyen du courrier ordinaire jusqu'à la limite permise.

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Il ne s'agit pas de faire ici de la dialectique. Au contraire, il y a en jeu un problème éminemment pratique. Le courrier affranchi d'un timbre-poste aérien doit tout de même être envoyé par avions. S'il n'est pas placé dans des sacs spéciaux, comment peut-on savoir s'il part ou non par avions?

Le très hon. M. HOWE: Si vous recevez une lettre affranchie pour transport aérien et si elle a été expédiée par chemin de fer, vous vous en apercevrez sûrement.

M. DREW: Il s'agit d'une pure question d'affaires.

Le très hon. M. HOWE: Oui, mais ce n'est pas l'affaire de M. McGregor, c'est celle du service postal.

M. DREW: M. McGregor et moi, nous nous entendons très bien. M. McGregor a dit, je crois, qu'on affecte un certain espace et un certain poids au transport du courrier aérien, mais sans s'occuper de savoir si ce courrier jouit d'une priorité ou s'il est simplement affranchi d'un timbre-poste ordinaire. Le point auquel je veux en arriver, monsieur McGregor, est le suivant: à moins que les lettres affranchies de timbres-poste aériens ne soient expédiées séparément des autres, comment peut-on vérifier si elles sont transportées par avion, par rapport à la masse du courrier ordinaire?

M. MCGREGOR: Je crois que c'est une question qui regarde le service postal, comme l'a dit M. Howe. Nous recevons à l'aérodrome un certain nombre de

sacs fermés à clef, jusqu'à concurrence du poids que nous nous sommes engagés à transporter sur cette envolée déterminée. Nous présumons que le service postal s'en tire de la façon suivante: d'abord, ses employés emplissent un certain nombre de sacs avec le courrier affranchi de timbres-poste aériens, puis ils emplissent les autres sacs de courrier ordinaire jusqu'à la limite de poids stipulée pour cette envolée déterminée. Mais, en ce qui nous concerne, il n'existe aucune différence entre le courrier affranchi spécialement pour le transport aérien et le courrier ordinaire.

M. DREW: En ce qui vous concerne, tout ce que vous faites, c'est de prendre le courrier qu'on vous donne, sans aucune indication relative à l'affranchissement. Vous l'acceptez et, une fois cette limite atteinte, vous retournez les sacs de surplus au service postal?

M. MCGREGOR: Le service postal n'envoie jamais plus de courrier, en poids, que ce que notre engagement comporte, et cela pour n'importe quelle envolée. Aussi, n'avons-nous jamais à laisser des sacs de côté.

M. DREW: Si je comprends bien ce que vous venez de dire, jamais il n'arrive que vous soyez obligés de laisser du courrier de côté parce que la limite a été dépassée.

M. MCGREGOR: Nous atteignons la limite, mais jamais elle n'est dépassée, c'est-à-dire que jamais le service postal ne nous a envoyé plus de courrier que n'en comporte notre engagement.

M. DREW: En plus de vos engagements à l'égard du courrier, vous avez un tarif spécial pour le transport des journaux?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Est-ce réglé par contrat avec les éditeurs des journaux eux-mêmes ou s'agit-il d'un tarif déterminé par le service postal?

M. MCGREGOR: Non, le service postal n'a rien à y voir; d'ailleurs, les journaux ne sont pas expédiés comme courrier postal, mais par messageries et cela est réglé par entente avec les éditeurs intéressés.

M. DREW: Combien d'éditeurs ont conclu des ententes de cette nature?

M. MCGREGOR: Six ou sept, je crois.

M. DREW: Pourriez-vous nous donner les conditions des contrats relatifs aux journaux ainsi expédiés?

M. MCGREGOR: Je pourrais entrer dans ces détails, oui.

M. DREW: A votre connaissance, y a-t-il des cas où le transport des journaux influe sur celui des passagers . . . sur le nombre de passagers que vous pouvez transporter?

M. MCGREGOR: Non, pas à ma connaissance.

Le PRÉSIDENT: Cela entre dans le chapitre du fret.

M. MCGREGOR: Oui, d'ailleurs le transport des journaux s'effectue surtout sur de courtes distances.

M. DREW: Alors, vous pouvez nous donner ces renseignements?

M. MCGREGOR: Je puis vous les donner pour des envolées déterminées.

M. DREW: Ainsi que les noms des journaux qui ont passé des contrats avec vous et les conditions de ces contrats?

Le très hon. M. HOWE: Je me demande si ce serait sage? Ce serait révéler les transactions privées entre la compagnie et la presse. Je me demande si c'est bien convenable?

M. DREW: A mon avis, la presse accueillerait ces renseignements avec plaisir.

Le très hon. M. HOWE: C'est une branche du commerce où il y a beaucoup de concurrence. Les *American Air Lines* transportaient et transportent encore exactement le même genre de fret entre Windsor et Toronto. J'ignore quel est leur tarif mais je ne vois pas pourquoi nous leur livrerions le nôtre.

M. HATFIELD: Monsieur le président, j'aimerais savoir si l'on accepte le courrier de première classe sans vérifier si on a un service qui atteint le point de destination.

M. MCGREGOR: Je crains de n'avoir par clairement saisi votre question.

M. HATFIELD: Je voudrais savoir si vous acceptez du courrier de première classe sans vérifier si vous avez un service qui atteint le point de destination, c'est-à-dire avez-vous un moyen quelconque de vérifier auprès du service postal la question de savoir si vous devez ou non, transporter du courrier qui devrait être envoyé par voie ferrée. Nous recevons beaucoup de courrier aérien en retard de deux jours par rapport au courrier expédié par trains. Est-ce que cela éclaircit ma question?

M. MCGREGOR: Si le service postal nous donne un sac de courrier en nous disant de le décharger à Toronto, même s'il est finalement destiné à Sarnia, pourvu qu'il soit compris dans la limite du poids fixée pour cette envolée, il se rendra par avion jusqu'à Toronto, où il sera déchargé suivant les instructions du service postal, après quoi on le lui remettra.

M. HATFIELD: Oui, mais vous ne transportez pas par avion du courrier qui parviendrait plus vite à destination par chemin de fer.

Le très hon. M. HOWE: C'est affaire au service postal. Nous n'avons absolument rien à y voir.

M. HATFIELD: Vous transportez beaucoup de courrier par avion qui ne devrait pas l'être et qui, de ce fait, est retardé d'un ou deux jours par ce transport aérien.

M. MUTCH: Cela regarde le service postal.

M. HATFIELD: Par exemple, une lettre partant d'ici à destination de mon domicile peut atteindre Moncton par avion; mais alors, elle sera ensuite acheminée par chemin de fer et, de la sorte, mettra deux jours à atteindre le bureau de poste de ma localité.

Le très hon. M. HOWE: C'est une question qui relève entièrement du service postal.

M. HATFIELD: Il devrait être soumis à une vérification à cet égard.

Le très hon. M. HOWE: M. McGregor transporte des sacs de courrier; il ignore totalement quelles lettres se trouvent à l'intérieur.

M. HATFIELD: On devrait vérifier cela auprès des autorités postales.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur la page 4?

M. DREW: Oui, j'ai posé une question au sujet des contrats relatifs au transport des journaux. Car, nous connaissons le tarif exigé pour le transport des lettres affranchies spécialement à cette fin; nous connaissons le tarif exigé pour le fret, dans tous ses détails aussi soutiendrai-je qu'il n'y a aucune raison valable de ne pas révéler au Comité tous les détails relatifs au transport des journaux.

M. MCGREGOR: Si le Comité le désire, je produirai les renseignements requis, mais à mon avis, cela placerait la compagnie dans une situation désavantageuse par suite de la concurrence entre les services aériens.

M. DREW: Peut-être y a-t-il concurrence entre les services aériens, mais nous ne pouvons tout de même pas oublier que la compagnie Air-Canada est une filiale intégrale des chemins de fer Nationaux et, de ce fait même, appartient au peuple canadien. Nous sommes ici à titre de représentants de ce même peuple canadien et je ne vois pas du tout comment nous pourrions étudier toutes ces qeustions si nous n'en connaissons pas tous les détails.

Le très hon. M. HOWE: A titre de représentant du peuple canadien et en vertu de ma responsabilité très directe vis-à-vis du succès de la compagnie, je m'oppose à la production de ces renseignements.

M. DREW: Je propose que le Comité autorise le témoin à donner les conditions des contrats passés par la compagnie avec divers éditeurs pour le transport de leurs journaux.

M. FULTON: Si je comprends bien, Air-Canada a des droits supérieurs et antérieurs à ceux de toute autre compagnie aérienne. Je ne vois pas comment la question de concurrence se poserait à son égard.

Le très hon. M. HOWE: Il y a un service des *American Air Lines* qui assure justement le transport de ce genre de fret entre Toronto et Windsor.

M. DREW: Leurs avions atterrissent-ils à l'aérodrome de Windsor?

Le très hon. M. HOWE: A Windsor ou à Détroit, je ne suis pas sûr, mais ils ont transporté des journaux de Toronto à Windsor pendant longtemps; depuis, Air-Canada a acquis cette clientèle. Je n'aimerais pas être forcé de révéler aux *American Air Lines* le montant de la soumission offerte par Air-Canada pour leur reprendre cette affaire.

M. FULTON: Je ne vois pas pourquoi on refuserait les renseignements demandés. Ils sont de nature générale.

Le très hon. M. HOWE: J'ai pour théorie que vous n'avez pas droit de les obtenir. Manifestement, il s'agit là d'une question de régie interne. Or, la régie interne de la compagnie a été confiée au conseil d'administration d'Air-Canada.

M. FULTON: Les contrats que passe la compagnie influencent certainement sa situation au point de vue des revenus. Nous pourrions avoir en outre à suggérer que certaines préférences soient accordées aux journaux canadiens, soit par le gouvernement, soit par le Parlement...

Le très hon. M. HOWE: Vous n'avez pas raison de dire cela, mon ami. C'est une question de régie interne de la compagnie.

M. FULTON: Ne pourrions-nous pas avoir à recommander de modifier le tarif?

Le très hon. M. HOWE: Vous ne pourriez pas recommander de modifier le tarif.

M. FULTON: Nous pourrions certainement faire au moins des recommandations.

Le très hon. M. HOWE: Je ne veux pas pousser l'affaire plus loin; je laisse au Comité le soin de décider.

M. DREW: Ce que le ministre vient de dire se résume à ceci: ce sont des détails que le Comité n'a pas le droit de savoir; aussi, à mon avis, est-il temps que le Comité décide s'il a le droit de connaître dans tous leurs détails les affaires de cette entreprise aérienne, pour pouvoir en arriver à des conclusions intelligentes. C'est une entreprise publique intéressant toute la population et pas un seul détail de toute l'affaire ne devrait nous être refusé.

Le très hon. M. HOWE: Tel n'est pas l'avis du Parlement qui s'est prononcé là-dessus à maintes reprises.

M. DREW: A l'appui de ma motion, j'affirme que nous sommes en présence d'un truc grâce auquel les contrats les plus véreux pourraient être passés en faveur d'une firme quelconque, car si vous désirez réellement conclure des ententes pour le transport des journaux, il n'y a aucune raison pour que vous ne publiez pas votre tarif. Voilà un état de choses absolument intolérable, peu importe ce qui a pu se faire dans le passé.

Le PRÉSIDENT: Le moment de suspendre la séance est arrivé. Votre motion est déposée, monsieur Drew, et votre première motion aura priorité.

Nous siégerons de nouveau à 4 heures.

La séance est suspendue jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et en attendant l'arrivée du ministre, peut-être pourrions-nous régler le cas de la motion de M. Drew. M. Drew propose en effet que le Comité autorise le témoin à répondre aux questions relatives au traitement des hauts fonctionnaires d'Air-Canada.

M. DREW: En proposant cela, monsieur le président, je suggère que nous cessions de nous laisser guider par ce qui a été fait dans le passé. Nous sommes en effet en train d'étudier le problème suivant: un déficit d'exploitation de 4 millions de dollars. Aussi, le premier souci du Comité devrait-il être, à mon avis, d'étudier chacun des éléments composants du coût d'exploitation de cette entreprise, afin de découvrir ceux qui ont pu contribuer à créer ce déficit. Je ne puis vraiment pas voir comment le Comité pourrait se former une opinion motivée sur la portée des mesures d'économie nécessaires à l'égard des traitements et des autres sources de dépenses, à moins qu'on ne lui fournisse tous les renseignements voulus pour qu'il puisse décider si chacun des paiements effectués était justifié.

En outre, dans le cas présent, une autre considération de grande importance s'impose. En effet, nous sommes ici en présence de hauts fonctionnaires qui sont en même temps à l'emploi des chemins de fer Nationaux. Aussi, les membres du Comité et de la Chambre ont-ils le droit de connaître les montants qui leur sont versés pour cette partie de leur travail qu'ils consacrent à Air-Canada et surtout la proportion que représentent ces montants par rapport à leurs traitements complets. Car cela ne peut manquer d'exercer une influence sur les méthodes de vérification des paiements effectués. Les membres du Comité conviendront avec moi, j'en suis sûr, que les auditeurs chargés de la vérification des livres de comptes de la compagnie méritent notre entière confiance. Mais, on l'admettra, la vérification des livres d'une compagnie s'effectue uniquement au double point de vue de l'analyse directe des chiffres qui y figurent et de l'exactitude de ces chiffres par rapport à ma méthode de comptabilité employée dans la tenue de ces livres. Par contre, il n'appartient pas aux auditeurs de faire notre travail, de décréter quels seront les hommes que la compagnie paiera pour l'accomplissement de tel travail déterminé, ni de préciser quels montants ils devront recevoir pour cela. En d'autres termes, dans le cas présent, il ne leur appartient pas de dire si tel haut fonctionnaire doit consacrer tout son temps ou seulement une partie à telle ou telle besogne.

A mon avis, dans une enquête comme celle-ci, et même dans toute autre enquête sur des cas semblables, s'il doit y avoir des questions qui doivent de-

meurer sans réponse, il faut alors conclure qu'on ne nous révèle qu'une partie de l'affaire et qu'on ne nous accorde pas la latitude voulue de nous former une opinion juste.

Je ne puis absolument pas concevoir quel principe ou pourrait invoquer pour soutenir qu'on ne doit pas révéler les traitements d'hommes employés directement ou indirectement par le Gouvernement du Canada. Car, si élevé en rang que soit un haut fonctionnaire fédéral, si important que soit son travail, son traitement est toujours publié. Évidemment, ceux dont nous parlons maintenant ne sont pas des fonctionnaires fédéraux, mais ils travaillent tout de même pour le peuple canadien par l'intermédiaire d'une entreprise publique comme celle dont nous étudions les affaires en ce moment. Aussi, ce refus de nous révéler leurs traitements, d'une part, ouvre la porte à des abus que le Comité a précisément pour but d'empêcher et, d'autre part, nous place dans une situation telle que nous ne pouvons pas être mis au courant des accords conclus.

Je réclame donc avec insistance, d'une façon générale, à cause du principe en jeu, et d'une façon particulière, à cause du cas à l'étude, que l'on fournisse les renseignements demandés au Comité afin que celui-ci puisse se former une opinion éclairée et soit en mesure de dire si Air-Canada a bien agi dans l'intérêt commun du pays.

Le PRÉSIDENT: Y en a-t-il d'autres qui désirent parler?

M. GILLIS: Monsieur le président, M. Drew a soumis deux motions au Comité. J'ai l'intention de les discuter ensemble. Sur l'une d'elles, je suis d'accord avec M. Drew, mais sur l'autre, je ne suis pas de son avis.

Le PRÉSIDENT: A mon sens, il vaudrait mieux que vous commenciez par la première.

M. GILLIS: Très bien, monsieur le président. Sur la première motion, je suis donc d'accord avec M. Drew. Je ne crois pas qu'il y ait aucune raison de lui refuser les renseignements qu'il recherche. Comme il l'a fait observer, nous connaissons les traitements des ministres; ils sont divulgés à tout venant. Il en est ainsi des traitements des fonctionnaires, même les fonctionnaires supérieurs. Il y a quelques jours, on nous a révélé à la Chambre le traitement du président des chemins de fer Nationaux. Or, dans le cas présent, devant le déficit de 4 millions qu'on accuse, si la presse diffuse la nouvelle du refus de révéler ces traitements au Comité, cela aura un très mauvais effet, au point de vue psychologique, sur le public. Cela donnera à la masse l'impression que vous avez quelque chose à cacher. Je porte un très vif intérêt à tout ce qui touche Air-Canada et je suis aussi très fier de cette entreprise. Au point de vue de l'efficacité, de la courtoisie et à tout autre point de vue, c'est à mon sens le meilleur service du genre au monde. Or, j'ai tout lieu de croire que l'échelle des salaires y est inférieure à celle des services analogues sur le reste du continent. Je pense sincèrement que l'on ne devrait pas cacher ces renseignements. Et même, je crois que si on les communiquait au Comité, on constaterait que nous payons nos fonctionnaires d'Air-Canada moins cher que les *C. P. A.* ne paient leurs cinq principaux fonctionnaires ou que ne le fait n'importe quel réseau aérien comparable des États-Unis. Pour ma part, je persiste à croire que l'on devrait déposer ces renseignements devant le Comité afin qu'il puisse continuer son travail et surtout afin qu'on ne laisse subsister aucun doute dans l'opinion publique qui, autrement, serait tentée de croire qu'on lui dissimule la vérité. A mon avis, par conséquent, nous devrions adopter la motion et obtenir les renseignements requis. Car si on nous les refusait, cela créerait dans mon esprit l'impression que les traitements sont très élevés à Air-Canada et qu'il s'y passe

toutes sortes de choses. Or, d'après moi, j'ai tout lieu de croire qu'il n'en est pas ainsi. Bien plus, si l'on donnait au Comité les renseignements qu'il réclame, il découvrirait peut-être qu'il y a lieu de recommander la hausse de ces traitements. En tout cas, je ne crois pas qu'ils aient compté pour beacoup dans le déficit constaté. Il me semble plutôt que le rapport soumis s'explique de lui-même et que la raison du déficit y est très clairement indiquée. Je suis donc d'accord avec M. Drew: nous devrions adopter sa motion et rendre publics les renseignements ainsi obtenus.

M. GEORGE: J'aimerais demander à M. Gillis depuis quand il a changé d'opinion au sujet des traitements des employés des chemins de fer Nationaux, car si je me souviens bien, elle était à l'opposé de celle qu'il vient d'exprimer aujourd'hui au sujet d'Air-Canada.

M. GILLIS: Mais on nous a donné le renseignement au sujet des chemins de fer Nationaux.

M. GEORGE: On ne nous a donné que le traitement du président.

M. GILLIS: Je crois que vous pouvez obtenir le montant de n'importe quel autre traitement.

(La séance est suspendue pour permettre aux députés d'aller voter à la Chambre.)

(Après le vote, la séance reprend.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Aviez-vous terminé, monsieur Gillis?

M. GILLIS: Oui, j'avais fini.

M. GEORGE: Monsieur le président, je faisais justement observer que M. Gillis a changé d'avis au sujet des traitements si l'on s'en rapporte à ce qu'il a déjà dit à l'égard des chemins de fer Nationaux. Si je me souviens bien, lors de l'étude des traitements aux chemins de fer Nationaux, on n'a révélé que le montant du traitement du président. M. Howe a expliqué qu'il est fixé par le gouvernement et que c'est là la raison pour laquelle on le publie.

Le très hon. M. HOWE: C'est absolument exact.

M. GEORGE: On n'a révélé le montant d'aucun autre traitement. On a rejeté la motion demandant ces renseignements. Aussi, ne puis-je pas comprendre pourquoi nous devrions adopter une attitude une semaine, pour faire ensuite le contraire, la semaine suivante.

M. GILLIS: Je tiens à faire remarquer à M. George, puisqu'il me mêle à ce débat, que nous parlons de deux choses tout à fait différentes. Les chemins de fer Nationaux ont des ramifications assez étendues. En outre, au début de chaque année, leurs entreprises sont grevées d'avance d'un déficit déterminé de $45 millions, bien que l'exploitation rapporte un profit de $22 millions. Pour le moment, nous parlons d'Air-Canada, une entreprise relativement nouvelle, qui accuse un déficit d'exploitation de 4 millions. Le nombre des traitements dont M. Drew veut savoir le montant est très restreint par rapport à la série de ceux qui étaient en cause dans le cas des chemins de fer Nationaux. Je n'ai pas changé d'opinion; au contraire, je m'efforce d'étudier les problèmes à leur valeur et de faire de mon mieux dans l'intérêt du pays. Je m'intéresse spécialement à Air-Canada. J'en suis fier. Et je ne veux pas que ce qui se passe au comité ou ailleurs provoque le moindre doute dans l'opinion publique au sujet de l'efficacité de l'exploitation de cette entreprise. C'est une nouvelle entreprise et elle accomplit du bon travail. Nous voulons lui garder la confiance dont elle jouit auprès du public.

Je ne m'intéresse pas particulièrement aux chemins de fer Nationaux,—d'ailleurs j'en parlerai en temps et lieu, c'est-à-dire à la Chambre des communes,—mais je crois qu'ils ont surtout besoin d'une remise à neuf. Par contre, si on refuse à M. Drew les renseignements qu'il réclame, certains secteurs de la presse, hostiles et incrédules à l'égard de cette forme de propriété, ne manqueront pas de mettre ce refus en vedette afin de créer dans l'opinion publique l'impression que quelque chose va de travers. Je suis persuadé qu'il n'y a rien qui fonctionne mal. C'est pourquoi je désirerais qu'on verse au compte rendu les renseignements demandés par M. Drew.

Le très hon. M. HOWE: Peut-être devrais-je signaler que le précédent sur lequel nous nous appuyons remonte au Comité des chemins de fer et de la marine marchande de 1931. A cette époque, on demanda de révéler les traitements de tous les hauts fonctionnaires des chemins de fer Nationaux. A ce moment, vous vous en souvenez, on parlait beaucoup de réduire les dépenses de notre réseau ferroviaire: cela provoqua même, je crois, le congédiement de sir Henry Thornton. Un sous-comité étudia donc ce problème de la publication des traitements et fit rapport au comité. J'ai devant moi les conclusions du comité. Elles sont à l'effet de divulguer le traitement du président parce qu'il est approuvé par le gouverneur général en conseil, mais de ne pas divulger les autres traitements. Je puis vous lire la citation exacte, si vous le désirez. Le comité se composait du Dr. R.-J. Manion, de l'honorable J.-D. Chaplin, de l'honorable Robert Rogers et de l'honorable W. D. Euler, très imposant comité des Communes.

J'assiste aux séances du présent Comité depuis quinze ans et chaque année le Comité a toujours refusé de révéler les traitements des hauts fonctionnaires. La raison de ce refus réside dans les jalousies que susciterait cette publicité. L'un ignore le traitement de l'autre: je sais, par exemple, que le président d'Air-Canada reçoit beaucoup moins que le président des *Canadian Pacific Air Lines*. Je sais également que tel vice-président reçoit beaucoup plus que tel autre et je sais qu'on trouve ainsi des différences notables de rémunération tout au long de la liste de ces hauts fonctionnaires. Il serait humiliant pour ces hommes qu'on révélât au public combien chacun d'eux gagne d'argent. Cela ne profiterait certainement pas à l'exploitation de l'entreprise, si on mettait le public dans la confidence. Voilà pourquoi j'espère que le Comité refusera de les donner.

M. FULTON: Je crois que nous sommes ici en présence de deux séries assez différentes de faits. L'autre jour, nous nous occupions du problème des chemins de fer Nationaux et je ne fais aucunement allusion ici aux commentaires de M. Gordon. Je ferai même remarquer que nous ne nous trouvons même pas à changer d'attitude. Nous avons demandé les renseignements en question, mais le ministre des Transports cita la décision et ajouta qu'il en appellerait au Comité si nous poussions la question jusqu'au bout. Il était évident que nous serions défaits. Je me rendais compte, je le sais, que si nous avions exigé le vote, il aurait été contre nous. Voilà pourquoi nous n'avons pas voulu pousser l'affaire plus loin. Mais, ici, il en va tout autrement. Nous avons affaire à un certain nombre de hauts fonctionnaires, appartenant aux deux entreprises, aux chemins de fer Nationaux et à Air-Canada. Il n'est pas difficile d'imaginer que si on nous fournit les renseignements demandés, nous découvrirons peut-être qu'un de ces hauts fonctionnaires ne touche qu'un seul traitement alors qu'il fait le travail de deux hommes. Et peut-être y en a-t-il plus d'un dans ce cas. Il se pourrait encore, si on nous donne les renseignements que le Comité recommande, soit de diviser le travail afin que chacun n'ait qu'une position à remplir, soit d'augmenter le traitement du fonctionnaire concerné, afin qu'il reçoive une

rémunération suffisante pour les deux positions qu'il occupe. Voilà qui soulève, me semble-t-il, un grave problème sur lequel nous ne pouvons nous prononcer parce que nous n'en connaissons pas toutes les données.

Je regrette de ne pouvoir signaler d'autres précédents, mais je crois qu'il y en a un, datant du 19 avril 1921, alors qu'on demanda pour la première fois quel était le traitement du président du chemin de fer; je crois qu'à cette époque, la requête fut acceptée. M. Meighen, après une séance qiu dura toute la nuit, consentit finalement à expédier un télégramme afin de savoir quel était exactement le traitement...

Le très hon. M. HOWE: Du président?

M. FULTON: Oui. Je ne vois pas pourquoi établir une différence entre le cas du président et celui des hauts fonctionnaires. Ici, nous sommes en présence d'hommes qui accomplissent du travail pour deux compagnies différentes. Si on nous fournit les renseignements désirés, nous constaterons peut-être que leurs traitements sont notoirement insuffisants.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à prendre le vote?

M. FRASER: Non, pas encore. Je crois sincèrement qu'on devrait mettre le Comité au courant des traitements. Je ne connais aucune compagnie fonctionnant au Canada, où, pendant l'assemblée des actionnaires, on refuserait de révéler les traitements de ses dirigeants, lorsqu'on en ferait la demande.

Le très hon. M. HOWE: On ne donne jamais ce renseignement.

M. FRASER: Oh! si, on le donne.

Le très hon. M. HOWE: Jamais.

M. FRASER: Oh! si, on le donne, il y a même des compagnies qui publient dans leur rapport annuel la liste de leurs dirigeants et leurs traitements.

Le très hon. M. HOWE: J'aimerais bien voir un de ces rapports.

M. FRASER: Eh! bien, la compagnie Borden, entre autres, le fait. J'ai vu son rapport, ce matin même; il énumère le traitement de chacun des dirigeants ainsi que les actions qu'ils détiennent, avec tous les détails.

Le très hon. M. HOWE: Les actions qu'ils détiennent, peut-être, mais certainement pas leurs traitements.

M. FRASER: Oh! si, les traitements, tous les traitements; et d'autres compagnies le font aussi. Je pense que le Comité joue un rôle absolument semblable à celui de l'assemblée annuelle des actionnaires d'une compagnie. Aussi, à mon sens, devrait-on nous communiquer ces traitements, surtout lorsqu'on songe que la compagnie Air-Canada est en déficit cette année.

M. JAMES: Air-Canada est en concurrence avec d'autres entreprises aériennes et si on révélait les traitements de tous les hauts fonctionnaires, peut-être les dirigeants des autres compagnies aériennes se diraient-ils: "Oh! ce type-là doit être joliment bon. Peut-être pourrions-nous l'enlever à Air-Canada en lui offrant quelques centaines de dollars de plus".

M. KNIGHT: Avant de prendre le vote, je voudrais établir clairement ma position. Je crois que les principes en jeu dans ces deux motions diffèrent quelque peu. L'argument du ministre au sujet des précédents ne me convainc pas plus qu'il ne faut. La faiblesse des précédents, c'est justement de s'enraciner toujours davantage à mesure que le temps passe. J'estime qu'il n'est pas toujours mauvais de rompre avec un précédent. Mais c'est là une simple remarque d'ordre général. Si j'étais persuadé que la divulgation des traitements des hauts fonctionnaires d'Air-Canada lui nuirait, je m'opposerais à la motion, mais,

je ne le suis pas encore. Je ne vois pas comment cette question des traitements pourrait, en quelque façon que ce soit, porter préjudice à la compagnie, du moins sans le rapport des concurrents.

Au sujet de l'autre motion, à savoir si on doit révéler des détails relatifs à des contrats qui intéressent les concurrents, alors, il faut certainement les taire. Je ne prise guère l'argument du très hon. M. Howe, à savoir que nous sommes les propriétaires de cette entreprise aérienne parce que nous représentons le public. Nous avons nos spécialistes en qui nous avons toute confiance. Aussi, à mon avis, nous ne devrions pas leur demander de nous révéler les détails de ces contrats simplement parce que nous sommes les propriétaires de ces lignes aériennes. Nous devons avoir confiance dans l'aptitude de nos spécialistes à mener l'entreprise à bien. Par contre, à mon sens, la question des traitements est différente et je ne suis pas convaincu que les renseignements réclamés porteraient préjudice à Air-Canada.

Le PRÉSIDENT: Eh! bien, monsieur Knight, puisque vous n'êtes pas convaincu, vous devriez vous souvenir qu'en 1931 le Comité d'alors n'était pas convaincu, lui non plus, puisqu'il prit la peine de former un sous-comité. C'était pendant l'administration de M. Bennett. Ce sous-comité se composait de représentants de tous les partis politiques. Il soumit néanmoins un rapport unanime contre la divulgation des traitements des hauts fonctionnaires.

S'il en est parmi vous qui croient sérieusement que nous devrions modifier la coutume établie, la procédure à suivre alors consisterait manifestement à proposer la formation d'un sous-comité du Comité, à qui on confierait le soin de voir si les changements survenus avec le temps ne requièrent pas la modification de cette tradition.

M. KNIGHT: Je serais porté à croire que la chose devrait être tranchée par le Comité. Je ne vois pas pourquoi nous aurions recours à un sous-comité. Je crois même que le très honorable M. Howe a soulevé une question intéressante en faisant remarquer que cette divulgation pourrait susciter de la jalousie parmi les hauts fonctionnaires ainsi mis au courant des différences de traitements. Mais ne peut-on supposer que tous sont déjà au courant de ces traitements?

M. MCGREGOR: Je serais très étonné qu'ils le soient. Le vice-président chargé de la division de l'exploitation ne sait pas ce que gagne le vice-président chargé de la division du trafic et vice-versa. J'espère, en tout cas, que ni l'un ni l'autre connaît mes émoluments.

M. KNIGHT: Voulez-vous dire qu'ils ne le savent pas officiellement?

M. MCGREGOR: Non, ils ne le savent certainement pas de façon officielle.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à prendre le vote, messieurs? Ceux qui sont pour la motion, à savoir si les traitements des hauts fonctionnaires doivent être révélés?

M. KNIGHT: Vous voulez dire: les hauts fonctionnaires d'Air-Canada? Il n'est pas question de ceux des chemins de fer Nationaux?

Le PRÉSIDENT: Oui. Que ceux qui sont pour lèvent la main? (Six)

Que ceux qui sont contre lèvent la main? (Six)

Je déclare la motion rejetée.

Et maintenant, la motion suivante est celle qu'a proposée M. Drew, à l'effet d'autoriser le témoin à donner les conditions des contrats relatifs au transport des journaux.

Le très hon. M. HOWE: J'ai étudié cette question depuis la suspension de la séance. J'ai constaté qu'un tarif régit le coût de ce transport de journaux.

Les accords conclus ne peuvent donc regarder que la quantité de journaux à transporter sur certaines envolées déterminées. Ils n'ont donc rien à voir avec la recette ou avec le prix demandé ou avec quoique ce soit d'autre. Aussi, à mon avis, n'y a-t-il aucun mal à communiquer ce tarif au Comité.

M. DREW: Le tarif, ainsi que les accords conclus au sujet du volume de journaux à transporter sur certaines envolées?

Le très hon. M. HOWE: Je ne sais pas s'il existe de telles stipulations.

M. MCGREGOR: Je ne puis pas vous donner les volumes précis en jeu, parce qu'il n'y a pas d'accord à ce sujet. Les accords spécifient seulement que pour certaines envolées déterminées, nous pouvons nous attendre à recevoir le volume ordinaire de journaux, chaque jour, excepté les fins de semaine, suivant les jours de publication de ces journaux.

Le tarif imposé sur cette marchandise est de 60 p. 100 du tarif régulier des messageries. Par exemple, entre Toronto et Ottawa, cela donne 7·2 cents la livre.

Les journaux avec lesquels nous avons conclu de tels accords sont: le *Toronto Telegram,* à Ottawa et à Montréal; le *Toronto Star,* à Ottawa, Fort-William et Montréal; le *Toronto Globe and Mail,* à Ottawa et aux principaux points à l'ouest de Winnipeg; *La Presse,* de Montréal à Ottawa; *La Patrie* de Montréal, à Ottawa; *Le Devoir* de Montréal, à Ottawa; et finalement, le *Montreal Star,* à Ottawa.

Il n'y a aucun accord déterminé sur le montant en jeu, avec aucun de ces journaux.

M. MUTCH: Le tarif est public?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Ma question se reliait aux renseignements que vous nous avez donnés, ce matin, au sujet du transport du courrier. Il m'a semblé qu'à la suite de tout cela, il était vraisemblable qu'on ait conclu des accords sur l'espace et le poids disponibles pour un journal en particulier, à un moment donné. Y a-t-il de tels accords?

M. MCGREGOR: Je ne sais si vous pourriez appeler cela un accord, monsieur Drew. De toute évidence, le journal publié à 4 heures arrivera normalement vers cette heure-là à l'aérodrome, pour être mis à bord de l'avion à destination d'Ottawa. La quantité ainsi expédiée ne varie jamais plus d'une livre en plus ou en moins. Notre accord consiste tout simplement à transporter le volume de journaux qu'on nous apporte ordinairement.

M. DREW: Mais alors, n'importe lequel des journaux concernés par ces accords est entièrement libre d'augmenter ou de diminuer le volume des exemplaires qui'l vous livre ainsi?

M. MCGREGOR: Absolument. A l'égard d'expéditions de ce genre, nous faisons de notre mieux pour accommoder le client.

M. DREW: Bon, mais comment cela se compare-t-il au courrier aérien qui, lui, est astreint à ne pas dépasser une certaine limite de poids pour une envolée déterminée? Comment établissez-vous le volume que vous pouvez transporter, sur un avion en particulier?

M. MCGREGOR: Le volume de journaux?

M. DREW: Oui.

M. MCGREGOR: Mais, comme je vous l'ai dit, les colis de journaux varient très, très peu en poids, d'un jour à l'autre. Je me demande même si, en fait, il

leur arrive jamais de varier à cet égard. Un journal nous envoie disons mille copies pour une certaine envolée. Peut-être à la longue, le colis augmentera-t-il en poids, mais les quelques livres de surplus qu'il finit par prendre ne constituent vraiment pas, pour nous, un problème de transport aérien.

Le très hon. M. HOWE: Mais vous ne garantissez pas de le transporter?

M. MCGREGOR: Non, seulement il y a ces accords qui sont en vigueur. En somme, sur n'importe laquelle de nos envolées du réseau continental, aucun problème d'espace et de poids, règle générale, ne se présente, à ma connaissance. Pendant les quatre mois de la saison d'été, une certaine pénurie d'espace peut se faire sentir, mais en général, nos appareils sont tout à fait en mesure de faire face aux demandes de la clientèle.

M. MUTCH: Est-ce transporté comme messagerie?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MUTCH: Suivant un tarif publié?

M. MCGREGOR: Oui, 60 p. 100 du tarif régulier des messageries.

M. MUTCH: Si quelqu'un veut expédier des journaux par avion à ce tarif, il n'a qu'à vous les livrer?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. GILLIS: Me permettiez-vous d'attirer l'attention du Comité sur un point? Ce matin, M. Drew a proposé au Comité, une motion visant à obtenir les conditions de ces accords-là. Le ministre se montra catégorique, à ce moment: ces renseignements ne devaient pas être révélés. Pourtant, le ministre est un simple membre du Comité. Cependant, sans même faire allusion à la motion, il a décidé de lui-même ce que le Comité doit faire. Et vous, monsieur le président, vous venez de permettre un débat sur le sujet même sur lequel porte la motion présentement à l'étude.

Le très hon. M. HOWE: Le ministre est ici à titre de membre du Comité et à titre de ministre du département intéressé.

M. GILLIS: Le président aurait dû songer que la motion a pour but de déterminer si le Comité désire obtenir ces renseignements. Nous n'avons pas encore décidé si nous le voulons.

M. MUTCH: La motion est maintenant à l'étude.

M. GILLIS: Mais vous venez de faire précisément ce sur quoi portait la motion.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que je mette la motion aux voix alors que ce n'est plus nécessaire?

M. GILLIS: De toute façon, il faut en faire quelque chose. Elle a été déposée et c'est le Comité qui aurait dû se prononcer là-dessus et non pas un membre en particulier. M. Drew devrait retirer sa motion, maintenant qu'il a eu les renseignements désirés.

M. FULTON: Avant de prendre la décision, opurrais-je demander si vous avez des accords en vigueur pour le transport de journaux entre Toronto et Windsor, justement ceux qui inquiétaient tant le ministre, ce matin?

M. MCGREGOR: Non. De Toronto à Fort-William, nous en avons un qui est en vigueur.

M. FULTON: En aviez-vous un entre Toronto et Windsor, antérieurement?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il en avait un il y a quelques années.

M. FULTON: Cela devait être en 1948?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Si vous me permettez, monsieur Gillis,—je ne prendrai qu'une minute et si j'ai tort, vous me corrigerez. Lorsque M. Drew proposa sa motion pour obtenir la liste des traitements, j'ai laissé entendre qu'il était préférable de connaître l'opinion du Comité afin de savoir si le débat aurait lieu séance tenante ou s'il serait tenu au début de la séance de l'après-midi. Si vous vous en souvenez bien, le Comité se prononça là-dessus, puis M. Drew proposa une autre motion tendant à révéler les conditions de ces accords. Le débat là-dessus se prolongea jusqu'à la suspension de la séance et alors, je fis observer qu'à notre retour, l'après-midi, la première motion aurait la préséance et que la seconde viendrait immédiatement après. Or, c'est exactement ce qui s'est produit.

M. GILLIS: Ce n'est pas ce qui s'est produit, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Si; la première motion eut la préséance.

M. GILLIS: Oui, c'est exact. Je n'en suis pas là-dessus, non plus. Mais, lorsque le seconde motion...

Le PRÉSIDENT: Lorsque la seconde motion fut mise à l'étude, le ministre a fait une déclaration.

M. GILLIS: Le ministre n'avait aucunement le droit de faire une déclaration.

Le PRÉSIDENT: Oh! si.

M. GILLIS: Le ministre n'aurait pas dû faire cela. Le ministre avait refusé de divulguer les renseignements, ce matin, lorsque la seconde motion fut présentée. Elle aurait dû suivre son cours pour faire l'objet d'une décision cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Cela faisait aussi partie du travail courant du Comité de débattre la motion avant sa mise aux voix, et c'est d'ailleurs exactement ce qui est arrivé. Maintenant que le débat a eu lieu, vous voulez que la motion soit mise aux voix, je suppose?

M. GILLIS: Il a donné les renseignements sans attendre que la motion fût mise aux voix. Vous avez tout simplement erré dans l'exercice de vos fonctions, voilà tout!

Le PRÉSIDENT: Bon! Admettons!

M. GILLIS: Et maintenant, allez-vous mettre la motion aux voix?

Le très hon. M. HOWE: Ayant été, ce matin, le principal adversaire de la chose, j'ai cru que si, par la suite, j'expliquais le retrait de mon objection, le Comité pourrait continuer son travail sans entrave.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas très sûr, monsieur Gillis, du bien-fondé du point que vous soulevez maintenant. J'ai mis la première motion de M. Drew aux voix et, présentement, chacun a tout loisir de débattre la seconde.

M. GILLIS: Oui, mais vous avez déjà permis au ministre de faire ce sur quoi chaque membre du Comité avait le droit de se prononcer.

Le PRÉSIDENT: Mais, c'est là l'une des prérogatives des membres du Comité.

M. GILLIS: Oui, mais la motion n'avait pas été mise aux voix.

Le PRÉSIDENT: Je pensais que la déclaration du ministre avait éludé le point sur lequel portait la motion.

M. GILLIS: Je pense que vous cherchez à aller trop vite en affaires.

Le PRÉSIDENT: En tout cas, si je comprends bien la situation, M. Drew a obtenu les renseignements désirés. A toutes fins pratiques, il retire sa motion. Est-ce bien cela?

M. DREW: Non, pas tout à fait, car j'ai encore une question.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DREW: Je désirerais poser la question suivante: le tarif de 60 p. 100 de celui des messageries se compare-t-il d'une façon justifiable à celui du courrier postal ordinaire?

M. MCGREGOR: Il est plus bas.

M. DREW: Plus bas que celui du courrier ordinaire?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Voici pourquoi je demande cela: suivant une dépêche de la Presse Canadienne, M. Turnbull, sous-ministre des Postes, en comparaissant devant le comité sénatorial, le 24 mars, a dit ce qui suit, en réponse à une question sur le transport des journaux:

> Nous ne sommes certainement pas en état,—du moins pas à ce tarif là,—de donner aux éditeurs un service de luxe.

Je me demandais donc comment cette explication cadre avec les vôtres, puisque votre tarif est inférieur à celui du courrier ordinaire.

M. MCGREGOR: Le tarif des messageries, monsieur Drew, est un tarif qui couvre les dépenses de transport d'un point à un autre, tandis que le tarif postal couvre celles du transport du courrier depuis la levée des boîtes à lettres jusqu'à la livraison à domicile, à des adresses déterminées. Je ne crois pas que les deux choses soient comparables.

M. DREW: Je saisis la distinction. Mais je ne parle pas d'un service qui comprend la cueillette et la livraison des marchandises. Je parle des avions qu'on utilise pour le transport des journaux. J'admets bien que l'on prend les journaux et qu'on les met en vrac à bord des avions pour les acheminer ensuite à leur ultime destination par divers autres moyens. Mais, tout ce que je puis dire, c'est que cela nous laisse perplexes sur la pensée du sous-ministre des Postes, lorsqu'il a fait sa déclaration devant le comité sénatorial.

Le PRÉSIDENT: Avant de continuer plus longtemps l'étude de ce rapport, il y a une question que plusieurs membres du Comité aimeraient voir trancher dès maintenant: devons-nous siéger ce soir? Si je me reporte aux procès-verbaux de l'an dernier, je constate qu'un problème spécial d'Air-Canada provoqua un très long débat qui occupa presque tout le temps du Comité, de sorte que le rapport lui-même, le bilan et le rapport de l'auditeur furent finalement expédiés dans à peu près le temps que dure une des séances du Comité. Tous les membres désirent, je le sais, que les hauts fonctionnaires d'Air-Canada puissent retourner à leur travail aussitôt que possible. Voilà pourquoi nous devrions décider séance tenante si nous siégerons ce soir. On m'a fait des représentations pour et contre, à ce sujet. Certains d'entre nous préfèrent siéger ce soir afin de terminer la besogne avant Pâques; d'autres, au contraire, prétextant qu'ils n'ont pas été avertis de la tenue d'une séance ce soir, ont des engagements antérieurs sociaux à remplir. Pour ma part, j'ai généralement constaté que, dans le travail des comités, la plupart des membres se montrent sensibles aux attentions qu'on a pour eux. Si nous voulons donc finir avant Pâques, peut-être pourrions-nous y réussir en avertissant dès maintenant les membres qu'il y aura une séance demain soir, car plusieurs m'ont fait savoir qu'il pourraient siéger l'un ou l'autre soir. Toutefois, je m'en remets à la décision du Comité.

M. FRASER: Croyez-vous être capable de passer en revue tout le rapport?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous pourrions terminer tout cela demain soir, sans difficulté, monsieur Fraser.

M. FRASER: Cela dépend surtout du temps où nous siégerons, car nombre de députés seront partis mercredi soir.

Le PRÉSIDENT: En siégeant demain soir, voyez-vous, cela nous donnera deux séances supplémentaires et sûrement avec cinq séances en tout, nous devrions être en mesure d'expédier la besogne accomplie en une seule séance l'an dernier. J'avais espéré que nous n'aurions pas besoin de siéger le soir, et surtout pas mercredi soir.

M. FULTON: Pendant les séances de l'an dernier, nous avons d'abord étudié la question du déménagement des bureaux principaux de Winnipeg à Montréal. Une bonne partie des témoignages entendus et des débats tenus là-dessus nous permit en même temps d'approfondir nombre de points du rapport, de sorte que nous n'avons pas eu besoin d'y consacrer beaucoup de temps supplémentaire pour en terminer l'examen. Aussi, je ne crois pas qu'on doive séparer ces deux points de vue, à cet égard.

Le PRÉSIDENT: Non.

M. FULTON: Le rapport annuel demanda, je crois, trois ou quatre séances.

Le PRÉSIDENT: Trois.

M. GILLI: Je ne vois pas pourquoi il vaudrait mieux siéger demain soir que ce soir.

M. DREW: Je vais vous dire l'une de mes raisons de ne pas siéger ce soir. Les *Biltmores*, de Guelph, jouent contre les *Combines*, de Porcupine, en finale ce soir à l'Auditorium. Comme les joutes finales ont lieu ici, j'aimerais beaucoup y assister.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il vaut la peine de faire quelque chose pour bénéficier de la collaboration de M. Drew, dans l'expédition de ce travail. Si l'on peut y arriver en siégeant demain soir plutôt que ce soir, cela me va parfaitement.

M. DREW: Je ne veux pas imposer mes préférences. D'autres membres, j'en suis sûr, pas au courant que nous siégerions ce soir, ont sans doute aussi des engagements antérieurs qui les empêcheraient d'être présents ce soir. Je ne vois pas qu'il soit urgent de finir ce travail avant les vacances de Pâques.

Le très hon. M. HOWE: Il était entendu, je crois, que nous finirions le rapport avant d'ajourner. Nous ne tenons pas à obliger ces hauts fonctionnaires à venir ici deux fois, avec leurs dossiers. Est-ce compris que nous siégerons mercredi soir, si nous n'avons pas encore fini à ce moment?

M. DREW: On ne devrait pas nous imposer de telles obligations. J'ignore totalement, en outre, comment nous pourrions dès maintenant prévoir les questions qui peuvent se soulever. Après tout, mercredi est justement le jour où la Chambre s'ajournera. Je ne puis pas concevoir que le Comité soit encore à siéger lorsque la Chambre aura été ajournée mercredi. De toute façon, cette journée-là sera nécessairement écoutée.

M. FULTON: Le débat sur le budget reprendra demain. Il ne serait pas juste de demander aux députés de s'absenter de la Chambre pendant ce débat.

M. DREW: A mon avis, nous ne devrions être soumis à aucune obligation, à ce sujet. Je ne veux pas pousser l'affaire plus loin, mais je tiens à dire que nous nous occupons présentement d'un problème extrêmement important, pour le peuple canadien. En outre, nombre de questions excessivement importantes qu'il

faut absolument poser, n'ont même pas encore été abordées. Mais je ne crois pas qu'il faille obliger quelqu'un du Comité à déclarer que le travail devra prendre fin à tel moment déterminé. Je suis prêt à concéder que le travail des hauts fonctionnaires de la Compagnie est très important, mais il doit y avoir moyen de répartir la besogne entre eux de telle sorte qu'aucun ne perde inutilement son temps. En tout cas, je suis d'avis qu'on ne doit pas nous imposer l'obligation de terminer mercredi le travail qui nous est confié.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à vous prononcer sur la motion? Je dois me montrer prudent dans la façon dont je dirige le Comité, car M. Gillis me surveille de près.

M. GILLIS: Je ne sache pas que vous ayez encore mis la seconde motion de M. Drew aux voix.

Le PRÉSIDENT: M. Drew l'a retirée.

M. GILLIS: Ne vous mettez pas dans la tête que vous êtes seul à diriger le Comité, monsieur le président. Tel est le point que je veux vous faire comprendre. Le Comité a le droit de décider de quelle manière il entend faire les choses. Et en ce qui me concerne, vous n'esquiverez certainement pas cette responsabilité en permettant au ministre de révéler les conditions d'un contrat ou d'un accord quelconque. C'est le Comité, par ses membres, qui doit décider ce qui se fera.

Le PRÉSIDENT: Mais M. Drew a retiré sa seconde motion, monsieur Gillis, après avoir obtenu les renseignements désirés.

M. GILLIS: Mais cela ne fait aucune différence, monsieur le président, le Comité n'a même pas eu la chance de se prononcer.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de lire la motion.

M. GILLIS: Quant à moi, monsieur le président, je suis disposé à siéger ce soir afin d'en finir avec notre travail.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à vous prononcer sur la motion à l'effet de savoir si nous siégerons ce soir ou non?

M. DREW: Monsieur le président, avant que vous mettiez la motion aux voix, faisons la revue des considérations en jeu. Le Comité s'est réuni à 11 heures, ce matin. Le Comité peut facilement se réunir plus à bonne heure, demain matin, et expédier pas mal de travail dans le temps supplémentaire ainsi obtenu. En mettant de côté les préférences de la majorité du Comité, il n'en demeure pas moins que certains députés ont contracté des engagements pour ce soir, ne sachant pas d'avance qu'il y aurait séance. Évidemment, l'intérêt d'un seul membre du Comité ne saurait mériter une considération spéciale. On devrait cependant tenir compte de l'argument que je viens d'avancer, car il n'est pas sans relation avec la coopération dont les membres du Comité sont censés faire preuve afin de se plier aux conditions découlant de la situation des hauts fonctionnaires de la Compagnie. Je suggère donc que nous siégions plus tôt demain matin afin d'avancer notre travail, mais non pas ce soir, parce que certains d'entre nous ont déjà des engagements. Que diriez-vous de siéger demain matin à 10 heures?

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela convient au Comité?

Le très hon. M. HOWE: La motion vise à ne pas siéger ce soir mais bien à 10 heures demain matin?

M. MUTCH: Et demain soir.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GILLIS: Si le Comité doit siéger demain matin à 10 heures, je crains d'être forcé, pour ma part, de m'y opposer. J'ai énormément de travail d'écriture à faire et, en arrivant au Parlement à 8 heures 30 du matin, je suis occupé à cette besogne jusqu'à 11 heures. Et même alors, pour arriver à temps au Comité, je dois laisser de côté certains engagements. Il me serait vraiment très difficile d'être présent à 10 heures, demain matin. Même si M. Drew ne pouvait pas être ici, je crois que nous devrions poursuivre l'étude du rapport aussi rapidement que possible. Il pourra poser toutes les questions qu'il désire, pour peu que nous lui en réservions l'occasion, à un moment donné. Mais nous devrions demeurer à l'ouvrage ce soir, en vue de disposer de la plus grande partie possible du rapport; nous devrions pouvoir terminer une bonne partie de la besogne courante. Je ne puis pas être ici à 10 heures du matin, ça c'est sûr; d'autre part, je veux assister aux séances. Et puis, qu'est-ce qui nous oblige à terminer avant Pâques?

Le PRÉSIDENT: C'est que si nous ne finissons pas avant Pâques, nous devrons faire revenir ici des hauts fonctionnaires. Cela retarde sérieusement leur travail. En tout cas, je voudrais bien concilier les vues du Comité, mais je regrette que M. Gillis soit opposé à la dernière proposition. Je croyais que cette idée de siéger à 10 heures était tout à fait convenable.

M. GILLIS: Eh! bien, monsieur le président, il y a d'une part M. Drew qui veut assister à une joute de hockey ce soir et d'autre part, moi qui, le matin, ai un engagement très sérieux pour 10 heures du matin relativement à mon travail.

M. DREW: Je veux qu'on me comprenne bien: je ne demande pas au Comité de ne pas siéger ce soir, parce que je me suis arrangé pour assister à une joute de hockey. La seule raison pour laquelle j'ai signalé la chose c'est que cet événement m'intéresse particulièrement. Je n'ai donné ce détail que pour montrer le genre d'engagements que d'autres députés ont sans doute contractés pour ce soir. En tout cas, je ne désire nullement qu'on s'occupe de mes petits intérêts.

M. GEORGE: Nous comprenons la situation de M. Drew, d'autre part, plusieurs autres membres veulent prendre le train de 4 heures 30, mercredi après-midi pour rentrer chez eux, que nous ayons terminé ou non. Aussi proposerais-je de siéger ce soir.

M. GILLIS: J'appuie la motion.

M. DREW: Me permettriez-vous, monsieur le président, de vous dire, avant que vous ne mettiez la motion aux voix, qu'il n'y a pas la moindre chance que le Comité termine son travail avant mercredi soir, ni même qu'il y parvienne pendant cette soirée-là. Nous avons à nous occuper d'une très vaste entreprise. Pour ma part, j'ai énormément de renseignements à demander aux dirigeants de la compagnie.

M. FULTON: Que l'on me permette de rappeler au Comité que le débat sur le budget se poursuit présentement.

Le très hon. M. HOWE: Prenez-vous la parole sur le budget? Nous excuserons quiconque le fera.

M. FULTON: Vous parlez comme si certains d'entre nous ignoraient ce qu'il adviendra de ce débat.

M. DREW: Monsieur le président, je ne veux pas prendre le temps du Comité; d'autre part, je reconnais l'énormité de la tâche que les hauts fonctionnaires de la compagnie doivent accomplir. Par ailleurs, nous pouvons admettre que nous avons, nous aussi, une assez importante besogne à accomplir. Mais on ne de-

vrait pas mesurer le temps que nous devons consacrer à l'étude d'un problème, au temps qu'on a mis dans le passé à traiter le même sujet, car on avait alors réussi à s'en tirer rapidement. L'an dernier, le déficit de la compagnie était considérable. Vous vous souvenez que le ministre, avec des paroles pleines d'espoir, a dit qu'il ne tolérerait pas que la compagnie continue d'être en déficit. Aujourd'hui, nous voici néanmoins en présence d'un déficit de plus de $4 millions. De là la nécessité pour nous d'étudier la question avec le plus grand soin, en particulier d'interroger ceux qui sont en mesure de nous renseigner, afin que nous puissions arriver à des conclusions précises sur ce déficit.

Le très hon. M. HOWE: Nous avons fait venir ici tous les hauts fonctionnaires concernés, tous, depuis Vancouver jusqu'à Halifax. Allez-vous les renvoyer, puis les rappeler bien souvent?

M. DREW: J'allais justement suggérer à cet égard que nous pourrions commencer par interroger les hauts fonctionnaires qui viennent de loin puisque vous êtes d'avis qu'il y aurait inconvénient à les garder ici. Quand aux autres, ils pourraient facilement se présenter ici plus tard. Je ne vois pas comment il serait possible de tout terminer avant Pâques.

M. GILLIS: Mais pourquoi ne siégerions-nous pas ce soir, afin de disposer des questions de détail,—de nous en débarrasser ni plus ni moins,—et alors M. Drew pourait garder toutes ses questions pour demain matin; nous lui permettrions alors d'y aller à son saoul. En tout cas, il y a un tas de choses que nous pourrions régler ce soir.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais d'autre part, monsieur Gillis, vous vous êtes joliment échauffé tout à l'heure à la pensée que nous aurions à siéger à 10 heures, demain matin. D'après mon expérience du travail des comités, la meilleure façon d'obtenir le maximum de collaboration des membres consiste à accommoder le plus possible les minorités. Vous, vous êtes d'avis qu'il serait pas équitable de siéger dès 10 heures, demain matin; mais il y a ceux qui ne veulent pas siéger ce soir. Je tâche de peser le pour et le contre. A mon sens,—mais je tiens à préciser que le comité tranchera lui-même la question,—nous devrions siéger demain matin à 11 heures et non pas à 8 heures, ce soir. Toutefois, je vais demander au Comité de voter là-dessus. Il est si facile, lorsque le mécontentement s'empare du Comité, de perdre une heure inutilement.

M. JAMES: Je suggère qu'à l'avenir, nous tenions une séance préliminaire uniquement consacrée au réglement de nos petits problèmes, avant que les hauts fonctionnaires ne se présentent devant nous. Nous les gardons ici, à rien faire, pendant que nous discutons ceci et cela.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il encore quelqu'un qui désire parler sur le sujet? Sinon, je vais mettre la motion de M. George aux voix; elle est à l'effet de tenir une séance ce soir à 8 heures. C'est la seule motion dont je sois saisi.

M. DREW: Vous ne faciliterez pas le bon fonctionnement du Comité en faisant adopter cette motion.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont pour?

La motion est adoptée.

Nous siégerons ce soir. Et maintenant, y a-t-il d'autres questions sur la page 4?

M. FULTON: Oui. Monsieur McGregor, vous avez dit que vous demandiez $520,000?

M. KNIGHT: Où est-ce?

Le PRÉSIDENT: A la page 4.

M. FULTON: Vous disiez que vous demandiez $520,000 pour le contrat de transport du courrier aérien, suivant le système "tout-air". Vous êtes cependant obligés de continuer ce service à raison de $450,000 par mois. Est-ce que cela signifie que vous perdez présentement $70,000 par mois?

M. MCGREGOR: Sur le transport du courrier? Non, je n'ai pas la moindre idée sur cette question de savoir si nous perdons ou si nous gagnons de l'argent dans le transport du courrier, pris séparément, car, en réalité, il figure comme élément composant de la cargaison de chacune de nos envolées.

M. FULTON: Comment arrivez-vous à déterminer ce montant de $520,000?

M. MCGREGOR: J'ai expliqué que cela découlait du calcul que nous avons fait pour trouver la différence entre ce que nous recevons, $450,000, et ce que nous devrions recevoir, $520,000. Ce que nous devrions recevoir est basé sur la différence entre le volume que nous prévoyions devoir transporter lors de l'inauguration du système "tout-air" et ce que nous transportons en fait.

M. FULTON: Vous prenez simplement le chiffre de $450,000 comme convenu de part et d'autre. Mais parce que vous transportez maintenant un volume plus considérable que celui que vous prévoyiez lorsque vous avez fixé ce chiffre, vous demandez maintenant une augmentation?

M. MCGREGOR: Telle fut en effet la base de notre demande.

M. FULTON: Avez-vous inclu quelque élément du coût lorsque, pour arriver au chiffre de $450,000, vous avez fait votre estimation?

M. MCGREGOR: Ce fut un calcul basé sur les conditions du contrat alors existant, avant l'inauguration du service "tout-air".

M. FULTON: La question que je pose est la suivante: s'agit-il d'un montant qui, à votre avis, couvrait le coût du transport du volume estimé du courrier?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Mais alors, si vous demandez $520,000, soit $70,000 de plus, parce que vous transportez plus de courrier que vous ne l'aviez prévu, n'est-il pas raisonnable de conclure que cela vous coûte plsu cher que vous ne le prévoyiez?

M. MCGREGOR: Oui, je crois qu'il n'est que juste de reconnaître que cela nous coûte plus cher pour transporter ce surplus de courrier, parce que nous transportons maintenant deux fois et trois quart le volume du courrier qui nous était confié lorsque, seules, les lettres affranchies au tarif spécial avaient droit au transport aérien. Par contre, nous croyions que $450,000 par mois serait une rémunération satisfaisante pour le transport de deux fois et demie le volume du courrier qu'on nous envoyait sous l'ancien régime. Vous vous rendez compte de la difficulté pour nous de déterminer le montant exact des déboursés supplémentaires entraînés par le surplus de courrier que nous vaut le système "tout-air". Lorsque Terre-Neuve entra dans la Confédération, cette province acquit, de ce fait, le droit de recevoir et d'expédier du courrier ordinaire en vertu de ce système. De combien cela a-t-il augmenté nos déboursés, nous ne saurions le dire.

M. FULTON: Vous ne pouvez pas ventiler les éléments de votre prix de revient pour nous dire ce que cela vous coûte par jour? Ce que j'essaie d'établir, c'est que, selon vos estimés les plus précis, le montant de $450,000 devait couvrir, lors de la conclusion de l'accord, le coût du transport du volume prévu du courrier désormais accepté en vertu du système "tout-air". C'est pourquoi

si vous constatez que le volume a tellement augmenté que vous devez demander une augmentation mensuelle de $70,000 par rapport à votre prix initial, il faut en déduire que ce service vous coûte plus qu'il ne devrait. Vous devez donc perdre $70,000 par mois, ou du moins une somme voisine de ce montant.

M. McGregor: Je crois que votre conclusion va seulement un petit peu trop loin. Par ailleurs, la plus grande partie de vos affirmations sont exactes. En fait, la rémunération du transport du courrier n'a jamais été établie d'après le prix de revient de ce service, parce qu'il est impossible de séparer le coût du transport des diverses catégories de marchandises ou de fret que nous transportons et qui composent l'ensemble de la cargaison. Il y a d'abord eu un accord entre la compagnie et le service postal par lequel on fixait un tarif décroissant... Il ne s'agissait pas d'une mensualité fixe mais d'un tarif à la livre et au mille.

M. Fulton: A l'heure actuelle, vous ne recevez aucune compensation pour la différence entre deux fois et demie et deux fois et trois-quarts le volume du courrier?

M. McGregor: C'est bien cela.

M. Fulton: Vous donnez cependant un service beaucoup plus considérable au point de vue du volume. Pouvez-vous nous donner une idée, en livres ou en tonnes, par année, du supplément qui dépasse ainsi vos prévisions?

M. McGregor: Oui, je crois qu'on peut y arriver par une simple opération d'arithmétique. Dans le rapport, vous trouverez le nombre de tonnes-milles. Si vous admettez que ce chiffre représente deux fois et trois-quarts le volume du courrier sous l'ancien système, si vous ramenez ce chiffre à l'unité et si vous multipliez le résultat par deux fois et demie, il suffira ensuite d'une soustraction pour découvrir le nombre de tonnes-milles en supplément par rapport à nos estimations.

M. Fulton: Mais quelqu'un n'a-t-il pas fait ce calcul, à votre compagnie, lorsque vous avez demandé $70,000 de plus?

M. McGregor: Je suis sûr que cette opération a été effectuée, mais je n'en ai pas le résultat, ici.

M. Fulton: Pouvez-vous me le procurer?

M. McGregor: Oui, nous pouvons faire l'opération nous-mêmes.

M. Fulton: Je déteste demander sans cesse à vos hauts fonctionnaires des services semblables.

M. McGregor: Peu importe que nous obtenions le chiffre demandé par une opération d'arithmétique ou par un appel téléphonique à Montréal. Le chiffre donnera une idée approximative du détail recherché.

M. Hatfield: Transportez-vous du courrier à un autre tarif que celui des messageries? Des journaux, par exemple?

M. McGregor: Nous ne transportons aucun courrier au tarif des messageries.

M. Hatfield: Mais vous transportez des journaux?

M. McGregor: Ce n'est pas du courrier.

M. Hatfield: Que voulez-vous dire?

M. McGregor: Les journaux ne sont pas mis à la poste. Ils ne portent aucun timbre-poste et ils ne passent pas par les bureaux de poste. Ils partent de leurs bureaux et arrivent directement à l'aérodrome.

M. HATFIELD: Est-ce là une clientèle que vous sollicitez?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HATFIELD: Mais n'est-ce pas défendu par la Loi du Service postal?

M. MCGREGOR: Pas à ma connaissance.

M. HATFIELD: Je le crois. A mon avis, vous n'avez pas le droit de faire de la sollicitation afin d'obtenir le transport de quelque chose qui pourrait être acheminé par la Poste. Je crois que c'est interdit par la Loi du Service Postal.

M. MCGREGOR: Mais n'importe quel colis transporté par messagerie, pourrait également, jusqu'à un certain poids, être expédié par la Poste.

M. HATFIELD: Eh! bien, relisez la Loi du Service postal et vous verrez si je n'ai pas raison.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 4?

M. FULTON: Oui, comme il en sera question dans d'autres dépositions, je voudrais obtenir de M. McGregor la définition exacte de l'expression "tonne-milles disponible"? Quelle est la signification exacte de ces mots?

M. MCGREGOR: La tonne-milles disponibles représente la capacité d'enlèvement d'un avion au cours d'une envolée, donnée en tonnes et multipliée par la distance en milles parcourue pendant cette envolée. Cette mesure n'a aucun rapport avec la cargaison productive de l'avion. Ainsi, un avion peut avoir une capacité d'enlèvement de six tonnes pour une envolée de 100 milles. Dans ce cas, on estime que sur cette envolée, il a une capacité de 600 tonnes-milles disponibles. En réalité, l'avion ne transportera peut-être que 200 tonnes-milles parce que sa cargaison ne dépassera pas ce chiffre . La tonne-milles disponible est donc l'expression en usage pour indiquer la capacité de transport que le réseau offre en vente et ne comporte aucune relation avec ce qui est réellement vendu.

M. FULTON: La tonne-milles s'applique-t-elle seulement au fret et au courrier?

M. MCGREGOR: Non, à la cargaison entière.

M. FULTON: En calculant le pourcentage d'espace disponible ou le pourcentage des tonnes-milles disponibles qui ont été utilisées, vous evez tenu compte et des passagers et du courrier transporté?

Le PRÉSIDENT: Non, vous trouverez à la page suivante le tableau des places-milles disponibles.

M. MCGREGOR: Il y a une différence entre la tonne-mille disponible et ce que nous appelons le facteur charge utile qui est le pourcentage de la capacité réelle d'enlèvement utilisée. La charge utile en passagers, comparée à celles des messageries, ou à celle du courrier, ou à celle du fret, est ordinairement considérée comme la plus élevée.

M. KNIGHT: Voilà un point que je voudrais approfondir. Je voudrais un peu d'aide dans l'interprétation de votre diagramme de la page 4. On y indique que vous avez transporté 3,808,000 tonnes-milles de courrier et 3,518,000 tonnes-milles de marchandises. Cela fait un total d'environ 7 millions de tonnes-milles. Est-ce qu'il faut conclure de là que, par rapport à vos 84 millions de tonnes-milles disponibles, indiquées au bas de la colonne, vous n'en avez utilisé qu'à peu près un douzième? Car 7 est à 84 comme 1 est à 12.

M. McGregor: Non, vous ne pouvez pas comparer ces choses-là entre elles, le chiffre du haut ayant trait aux passagers.

M. Knight: Je laisse de côté la rangée du haut et ne m'occupe que des trois suivantes.

M. McGregor: Oui, mais vous ne tenez compte ainsi que des deux plus faibles éléments composants de la charge totale d'un avion. Les sept dixièmes de cette charge proviennent des passagers. En fait, le chiffre que vous cherchez est d'environ 59 p. 100.

M. Fulton: Mais les tonnes-milles disponibles couvrent passagers, fret et courrier?

M. McGregor: Oui, toute la charge utile. Mais dans le cas des passagers, vous ne pouvez la réduire en tonnes-milles. Ce serait un peu cavalier que de réduire des gens en tonnes-milles.

M. Knight: Ainsi, vous utilisez 59 p. 100 de votre espace à l'année?

M. McGregor: C'est à peu près la proportion, oui.

M. Knight: La faiblesse de cette proportion s'explique par l'aspect saisonnier de votre exploitation?

M. McGregor: Cette proportion peut monter jusqu'à 70 p. 100 en été et descendre à 51 p. 100 et même au-dessous en hiver.

M. Knight: De toute façon, c'est là la principale cause de votre déficit?

M. McGregor: Absolument.

Le très hon. M. Howe: Si nous pouvions en rester à 70 p. 100, nous aurions un réseau très profitable.

M. McGregor: Un changement de 1 p. 100 peut nous placer au delà ou en deça de la ligne de déficit.

M. Fulton: Je me demande si les opérations d'arithmétique demandées ce matin sont terminées, car nous atteignons le moment de les discuter.

M. McGregor: L'une des questions de ce matin portait sur le poids du courrier accepté pour les envolées Ottawa-Toronto et Montréal-Toronto.

Je vais lire la liste et la remettrai ensuite au sténographe si vous me le permettez, monsieur le président:

AIR-CANADA

Poids garanti du courrier quotidien que le réseau accorde aux Postes

Entre Ottawa et Toronto—livres

Envolée N° 31—	100	Tous les jours
33—	300	" " "
35—	400	" " "
39—	300	Du lundi au samedi inclus
39—	100	Dimanche
37—	1,000	Du lundi au vendredi inclus
37—	200	Samedi et dimanche

Entre Montréal et Toronto—livres

Envolée N°	31—	200 Tous les jours
	1—	800 Du mardi au semedi
	1—	250 Dimanche et lundi
	33—	250 Tous les jours
	3—	500 Du mardi au samedi
	3—	200 Dimanche et lundi
	35—	300 Tous les jours
	39—	200 Du lundi au samedi
	39—	100 Dimanche
	43—	50 Tous les jours
	37—	100 Tous les jours
	5—	800 Du lundi au vendredi
	5—	650 Samedi
	5—	350 Dimanche

Dans le cas d'envolées de Montréal à Toronto par Ottawa, il faut additionner les chiffres.

M. DREW: A quelle heure a lieu le départ pour l'envolée n° 37?

M. MCGREGOR: Le départ d'Ottawa ou celui de Toronto?

M. DREW: De Toronto?

M. MCGREGOR: Vous avez devant vous un employé d'une ligne aérienne qui n'a même pas d'horaire sur soi.

M. FRASER: Certaines envolées doivent prendre 800 livres et d'autres 1,000 livres. Je suppose que ces variations de poids proviennent de ce que vous ne transportez pas autant de passagers sur l'une que sur l'autre?

M. MCGREGOR: Non, cette envolée peut prendre la totalité de sa charge utile en passagers et en fret.

L'envolée n° 37 part de Montréal à 8 h. 45 du soir; d'Ottawa à 9 h. 45 et arrive à Toronto à 11 h. 30.

M. DREW: Et c'est celle qui transporte 1,000 livres?

M. MCGREGOR: Non. L'envolée n° 37 transporte 100 livres de Montréal et 1,000 livres, du lundi au vendredi, Ottawa, et 200 livres le samedi et le dimanche.

Le très hon. M. HOWE: Une partie de ce courrier peut se composer d'envois destinés à l'Ouest. Il ne s'agit probablement pas là uniquement de courrier émanent d'Ottawa et destiné à Toronto.

M. JAMES: Votre exploitation se fait actuellement à 59 p. 100 de votre potentiel, environ?

M. MCGREGOR: Telle est notre moyenne annuelle au point de vue de la charge utile, mais cela ne comprend pas les passagers.

M. JAMES: Avez-vous évalué quelle augmentation votre nouvelle route entre New-York et Montréal vous donnera?

M. MCGREGOR: Je crois qu'elle contribuera à hausser légèrement la moyenne générale du réseau car elle n'effectuera qu'une très petite proportion du trans-

port total du réseau complet. Je serais très satisfait si nous pouvions maintenir notre indice en ce qui regarde les passagers à 65 ou 66 p. 100. En tout cas, la route dont vous venez de parler est moins susceptible que les route est-ouest, à mon avis, de subir les fluctuations saisonnières.

Peut-être vous intéressera-t-il de savoir que seize réseaux aériens des États-Unis, dont nous nous servons comme point de comparaison, ont un indice de changement utile de 53·9 p. 100 pour 1949. Je doit ajouter cependant que, pour 1949, on s'est contenté de chiffres estimatifs pour décembre. Par contre, le coefficient d'Air-Canada en 1949 a été de 56·9 p. 100.

M. FULTON: Vous diminuez tandis qu'eux augmentent, d'après les chiffres de l'an dernier?

M. MCGREGOR: C'est exact. Ce mouvement est en fonction des services que vous donnez.

M. FULTON: Auriez-vous l'obligeance de vous expliquer davantage, s'il vous plaît?

M. MCGREGOR: Quand vous mettez sur pied une troisième ligne transcontinentale comme nous avons fait en mai dernier et quand vous la maintenez en activité pendant l'hiver, vous augmentez considérablement le nombre de vos tonnes-milles disponibles, mais il vous faut environ un an pour rattrapper votre indice de chargement utile.

M. FULTON: Obtiennent-ils plus de passagers?

M. MCGREGOR: Je crois qu'ils ont tendance à réduire le niveau de leurs services aériens de passagers. Récemment, j'ai vu une requête des *American Air Lines* afin de cesser de desservir plusieurs où elles atterrissaient jusqu'ici.

M. FULTON: Avez-vous la ventilation de vos revenus d'exploitation?

M. MCGREGOR: Me suffira-t-il de le déposer?

Le PRÉSIDENT: En avez-vous une copie supplémentaire pour M. Fulton?

M. MCGREGOR: Préféreriez-vous que j'en lise les grandes lignes, monsieur le Président?

Le PRÉSIDENT: J'en ferai faire des copies au miméographe. Il est assez difficile de s'assimiler un tableau semblable.

(*Le tableau figure à l'appendice "A"*).

M. FRASER: Quand les aurons-nous, ces copies? Sera-ce ce soir?

Le PRÉSIDENT: Je vais tâcher de vous les procurer dans une heure. Y a-t-il d'autres question sur la page 4?

M. DREW: Le tableau que vous venez de remettre au sténographe, monsieur McGregor, donne les chiffres qui figurent dans vos rapports annuels. Mais la question posée ce matin demandait le détail de vos recettes pour vos divers services et par mois.

M. MCGREGOR: Ce tableau répond à la question de M. Fulton. Le vôtre n'est pas encore terminé. Je crois qu'il sera prêt demain, monsieur Drew.

M. FULTON: Vous n'y indiquez pas les lignes des Bermudes, et des Antilles séparément des autres. Y aurait-il moyen que je puisse trouver cela?

M. MCGREGOR: Non, je le regrette. Cela a été groupé pour toute l'année à cause de la nature des avions utilisés et parce que nous avons changé l'itinéraire pendant l'année. Nous n'avons jamais séparé l'un de l'autre les divers services à destination des Bermudes, de Nassau et de Kingston, Jamaïque.

Nous avons modifié le parcours. Auparavant, nos avions atteignaient Port-d'Espagne (la Trinité) par Kingston. Mais en inaugurant le service des Barbades, le parcours fut modifié et nous atteignons maintenant Port-d'Espagne par les Bermudes, de sorte qu'au point de vue de la comptabilité du prix de revient, tout cela ne constitue qu'une seule exploitation en direction du sud.

Il y avait encore deux autres questions. Peut-être devrions-nous en déposer les réponses dès maintenant.

M. Drew, je crois, a demandé la ventilation du coût de la transformation des avions *MI*, avant qu'ils ne soient rendus au C.A.R.C. Les chiffres sont les suivants:

Main-d'œuvre: $107,752.25
Matériaux: $51,069.22
Assurance: $22,272.29, ce qui donne un total de $181,093.76.

M. DREW: En quoi consistait cette transformation?

M. MCGREGOR: Elle consistait à transformer ces avions pour passagers, avec sièges, équipement radiophonique, dispositif de cabines et tableau de bord conformes à nos exigences, en appareils militaires pour le C.A.R.C., conformes aux exigences imposées pour les *DC-4 MI*.

M. DREW: Combien d'appareils furent ainsi transformés?

M. MCGREGOR: Cinq.

M. JAMES: C'étaient les avions qu'on vous avait prêtés?

M. MCGREGOR: C'est exact. C'étaient primitivement les avions *North Star* qui nous avaient été prêtés. Au début, il y en avait six, mais l'un d'eux fut détruit par le feu, à Sydney, en 1948.

M. DREW: Ces appareils étaient les seuls du C.A.R.C. que la compagnie Air-Canada exploitait?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Parmi ces chiffres, je note ce montant de $22,272.29 pour assurances.

M. MCGREGOR: Oui, ce montant a payé l'assurance de ces appareils pendant tout le temps qu'ils ont été en notre possession jusqu'au moment où ils ont été transformés en avions militaires.

M. DREW: Cette assurance a-t-elle été confiée à une firme étrangère?

M. MCGREGOR: Oui. Dans le cas présent, c'en était une.

M. FRASER: Et cela comprenait la réfection des moteurs?

M. MCGREGOR: Oui, lorsque les avions ont été rendus, ils avaient été complètement revisés. Le contrat de prêt nous obligeait d'abord à les dépouiller de tout.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 4?

M. MCGREGOR: Puis-je déposer la réponse qui me reste encore? Ce n'est pas la réponse que M. Drew attend sur les statistiques mensuelles. Il a cependant demandé, je crois, un tableau du nombre des laissez-passer émis par Air-Canada.

Le nombre total des laissez-passer approuvés par la Commission aéronautique est de 74.

Le premier groupe comprend les laissez-passer émis en faveur des membres du conseil d'administration, des hauts fonctionnaires et des employés d'Air-Canada; il y en a 46.

Le deuxième se compose de ceux qui ont été émis en faveur des hauts fonctionnaires et des employés des chemins de fer Nationaux; il y en a 17.

Le troisième comprend enfin les laissez-passer émis en faveur d'autres personnes; il y en a 11.

Le grand total est de 74.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une copie supplémentaire de ce tableau?

M. McGREGOR: Non.

M. FULTON: J'ai le chiffre de 46 qui représente le nombre de laissez-passer émis "en faveur des membres du conseil d'administration, des hauts fonctionnaires et des employés d'Air-Canada".

M. McGREGOR: Tel est aussi mon souvenir.

M. FULTON: Ce sont ceux de la première classe.

M. McGREGOR: Les laissez-passer non-conditionnels.

M. FULTON: Si je comprends bien, les titulaires des laissez-passer du premier groupe ont droit de voyager n'importe quand à bord de vos avions. L'autre groupe ne peut voyager que s'il y a des places disponibles?

M. FRASER: Et les priorités?

M. McGREGOR: Il n'y a pas de priorités. Le détenteur d'un tel laissez-passer est assimilé à un voyageur payant son billet. Avec son laissez-passer, il a le droit de demander qu'on lui réserve un siège. S'il obtient son siège réservé, il a naturellement le droit de le garder.

M. FRASER: Mais, durant la guerre, il y avait un système de priorités. Si vous étiez à bord d'un avion et si, une fois rendu disons à Montréal, vous appreniez que l'avion ne poursuivait pas sa route, vous n'aviez aucune priorité sur le suivant.

M. McGREGOR: Avec la paix, le système des priorités disparut complètement. Il n'y a plus rien de tel maintenant.

Le PRÉSIDENT: Page 5?

M. KNIGHT: Sur la page 5, j'ai une question.

M. FULTON: Quels sont les titulaires des 11 autres laissez-passer?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Fulton?

M. FULTON: Quels sont les noms des titulaires des 11 autres laissez-passer? Avez-vous leurs noms?

M. McGREGOR: Voulez-vous les noms ou la répartition de ces messieurs par catégorie?

M. FULTON: Eh! bien, leurs noms ou leurs situations?

M. McGREGOR: Il y a trois ministres.

M. DREW: Voulez-vous dire des ministres de la Couronne?

M. McGREGOR: Oui et aussi des membres du clergé; il y a un ex-membre du conseil d'administration d'Air-Canada et le sous-ministre des Postes.

M. DREW: A mon avis, il ne devrait pas en avoir un.

M. McGREGOR: Je partage votre opinion. Ensuite, il y a des hauts fonctionnaires du ministère des Transports et de la Commission aéronautique. Ils ont le reste de ces laissez-passer.

M. FULTON: Pourriez-vous nous dire combien il y à de hauts fonctionnaires du ministère des Transports?

M. McGREGOR: Il y en a onze moins cinq, soit six en tout.

M. FULTON: Je veux dire: combien du ministère et combien de la Commission?

M. MCGREGOR: Cinq du ministère et deux de la Commission. Excusez-moi, le nom de M. Turnbull figure à deux places. Cela nous donne: quatre du ministère et deux de la Commission.

M. KNIGHT: Je voulais poser une question à M. McGregor. A la page 5, je lis au dernier alinéa: "Les salaires imputables aux frais d'exploitation ont augmenté de $2,384,584 en 1949, par suite de la hausse du coût de la vie. La hausse des prix des matériaux et fournitures achetés par la Compagnie représente une somme de frais additionnels." Je rapproche ces lignes de celles d'un autre alinéa de la page 6, qui se lit comme suit: "En étudiant ce bilan, il faut se rappeler que les lignes aériennes canadiennes sont handicapées par le fardeau des douanes et de la taxe de vente qu'elles doivent payer sur l'équipement et le matériel importés des États-Unis. En général, Air-Canada dépense en moyenne 30 p. 100 de plus pour ces items que ses rivaux aux États-Unis."

Puis-je poser une question avant la suspension de la séance? Quel est le niveau des salaires chez nos concurrents des États-Unis, par rapport au nôtre?

M. MCGREGOR: La moyenne de leurs salaires est plus élevée que la nôtre.

M. KNIGHT: De combien plus élevée pour des emplois comme ceux de membres de l'équipage ou de pilotes?

M. MCGREGOR: Si vous acceptez comme réponse une approximation très générale, je dirai de 10 à 15 p. 100.

M. KNIGHT: Cette différence en plus ne compense pas celle qui nous frappe par suite des douanes et de la taxe?

M. MCGREGOR: Non. Au Canada, nous payons 30 p. 100 de plus par gallon, pour notre carburant, par comparaison avec les prix en vigueur aux États-Unis. Aussi, notre compte annuel de dépenses pour l'essence touche-t-il cinq millions trois-quarts de dollars.

M. FRASER: Sur cette question du carburant, le prix de l'essence a augmenté encore, à la dernière fin de semaine, n'est-ce pas?

LE PRÉSIDENT: Nous suspendons maintenant la séance pour la reprendre à 8 heures.

La séance est suspendue jusqu'à 8 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à huit heures.

LE PRÉSIDENT: Nous avons quorum, messieurs, nous remettons-nous au travail?

Page 5. Y a-t-il d'autres questions sur la page 5?

M. FRASER: Peu avant la suspension de la séance, vous avez dit quelque chose au sujet des trois ministres de la Couronne. Qui sont-ils?

M. MCGREGOR: M. Howe, M. Chevrier et le ministre des Postes.

M. FRASER: Oh! c'est donc pour le ministère des Transports, pour le ministère du Commerce et pour le ministère des Postes?

M. MCGREGOR: Et le ministère des Postes. Cet après-midi, j'ai dit que c'était pour le sous-ministre des Postes.

M. FRASER: Et qui est cet ex-directeur dont vous avez parlé?

M. MCGREGOR: J'ai dit que c'était un ex-membre du conseil d'administration, M. J. A. Wilson.

M. FULTON: Tous vos employés ont-ils droit à un laissez-passer?

M. MCGREGOR: Nos employés ont droit à un laissez-passer conditionnel par année pour leurs vacances, c'est-à-dire sous réserve des conditions ordinaires relatives aux places disponibles.

M. FULTON: Mais certaines catégories de vos employés ont des laissez-passer permanents et peuvent voyager sur vos avions aussi souvent qu'ils le désirent, à longueur d'année?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FULTON: Mais seulement dans l'intérêt de la compagnie?

M. MCGREGOR: C'est exact; et en outre, ils ont leur laissez-passer anuelle, pour leurs vacances, bon pour un voyage seulement.

M. FULTON: Tous les employés bénéficient ainsi d'un voyage gratuit?

M. MCGREGOR: Ils n'ont droit à ce laissez-passer qu'après un an de service.

M. FULTON: Combien d'années leur faut-il?

M. MCGREGOR: Iils n'ont droit à ce laissez-passer qu'après un an de service.

M. FRASER: Et jusqu'où ce laissez-passer leur permet-il de se rendre, pendant la saison des vacances?

M. MCGREGOR: Cela dépend d'un ensemble de dispositions assez compliquées; les employés les plus anciens jouissent de privilèges un peu plus étendus que les autres.

M. HELME: En 1949, dites-vous, le surplus de vos recettes sur vos dépenses d'exploitation, avant la déduction de la dépréciation et des intérêts, fut de $1,918,688. Mais vous avez fixé votre dépréciation à $2,867,427, soit une augmentation de $493,342 ou de 21 p. 100. Pourquoi cela?

M. MCGREGOR: Parce qu'en 1948, la dépréciation déduite, en ce qui concerne nos avions *North Star,* correspondait seulement à la période pendant laquelle ils furent en service, c'est-à-dire à partir du premier juin, tandis qu'en 1949, la dépréciation correspond à un service de douze mois entiers.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 5?

M. GILLIS: Oui, car la page 5, me semble-t-il, est l'une des plus importantes de tout le rapport. Je n'aime pas qu'on décrive cela comme un déficit, lorsque la compagnie Air-Canada présente, par ailleurs, un si bon résultat d'exploitation. Vous indiquez ici que les salaires ont augmenté de $2,384,584 en 1949 et pourtant vous avez versé au gouvernement, par-dessus le marché, $3 millions en taxes d'accise, en permis d'atterrissages et en autres frais divers. Malgré cela, votre déficit était d'environ $1 million et demi. Comment songez-vous à remédier à cela? Avez-vous une idée quelconque de la façon dont vous pourriez améliorer votre situation? Serait-il à propos de demander au gouvernement une réduction des permis d'atterrissage ou de tout autre frais? Je crois que ce serait une démarche justifiée. Car, vous ne pouvez continuer comme cela, indéfiniment, en laissant les choses aller de mal en pis. J'aimerais que vous disiez au Comité ce qui pourrait être fait, à votre avis, pour combler ce déficit.

M. MCGREGOR: Je suis très heureux d'avoir l'occasion d'aborder ce sujet. Car, chaque membre du personnel d'Air-Canada se montre très sensible à l'égard

de ce déficit. Un puissant esprit de corps anime toute notre entreprise. Et puis, personne n'aime travailler pour une firme qui, sans motif extérieur, ne parvient pas à se tenir debout toute seule. Aussi, je ne crains pas d'affirmer que notre personnel, sans exception, désire par-dessus tout que notre prochain bilan se termine par un surplus. D'ailleurs, c'est là le sujet constant de tous les débats à chacune des réunions de nos dirigeants. Sans doute, les suggestions que vous venez de formuler sur ce qui pourrait être fait du côté du gouvernement pour améliorer la situation d'Air-Canada sont-elles tout à fait pertinentes et parfaitement jutifiables. Toutefois, la compagnie est plutôt d'avis qu'aucune raison de stricte nécessité n'exige qu'elle reçoive du gouvernement des attentions paternelles spéciales. Evidemment, nous soutenons que, par comparaison avec le même travail effectué par d'autres réseaux aériens, le nôtre reçoit une rémunération trop faible pour le transport du courrier. Aussi, croyons-nous avoir légitimement droit à une certaine considération, à plus de considération que nous n'en recevons présentement, surtout à l'égard de ce poste particulier de nos recettes. D'autre part, c'est notre conviction qu'aucune raison plausible n'exige que la compagnie Air-Canada fasse des démarches auprès du gouvernement, soit par ses actionnaires, soit autrement, afin d'être exemptée spécialement du paiement de certains de ses frais, lorsque des entreprises de grande envergure réussissent à y faire face. Enfin, nous en sommes fermement convaincus, la moindre diminution même partielle des variations saisonnières du volume du trafic aérien par rapport au potentiel de nos réseaux, suffirait à faire disparaître les chiffres en rouge au bas de notre bilan. En somme, notre situation est la suivante: nous avons une entreprise dotée d'un personnel et d'un matériel qui lui permettent de transporter les 65,000 passagers qui se présentent, en moyenne, à nos aérodromes, pendant chacun des quatre mois d'été, mais qui diminuent à 45,000 par mois, en moyenne, pendant les huit autres mois de l'année. Vous trouverez cela aux dernières pages du rapport. Vous y verrez que la compagnie offre un surplus d'exploitation pendant ces quatre mois d'été. Vous noterez la présence d'une surface blanche, sur le diagramme, indiquant l'existence d'un profit net d'exploitation pendant ces quatre mois, ou du moins pendant une partie de ces quatre mois, même après la déduction de tous les frais, y compris la dépréciation, les intérêts et le reste. Nous sommes donc en mesure de faire de l'argent avec notre réseau, lorsque nos avions sont remplis jusqu'à la limite du trafic que nous sommes en état de recevoir. Si nous pouvions seulement élargir, même légèrement, le sommet de cette montagne, nous réussirions à éliminer ce déficit de $1,419,000. Ce dernier ne représente, après tout, qu'une très faible proportion de nos recettes totales qui s'élèvent à $26 millions sur notre réseau continental. Nous aurions ainsi atteint le but vers lequel nous tendons de toutes nos forces. Or, nous croyons que c'est possible grâce à deux initiatives. D'abord, à notre avis, le tarif familial et une très intensive campagne de propagande devraient nous permettre de réaliser des progrès du côté des recettes pendant la saison creuse. En second lieu, nous croyons être capables de faire plus que par le passé, du côté de la réduction des dépenses. D'ailleurs, vous pouvez voir un échantillon de nos efforts en ce sens, dans le résultat de notre exploitation pendant les premiers mois de 1950, car il révèle que nous progressons sur ces deux fronts à la fois. Et je me permets de vous signaler qu'en ce qui concerne notre déficit, à date, c'est-à-dire à la fin de février, notre situation à l'égard du réseau continental s'est améliorée, selon nos rapports, de $550,000 par rapport à la même époque de 1949. Évidemment, nous ne pouvons pas nous servir de cette comparaison pour établir nos pronostics pour toute l'année.

Néanmoins, si cela pouvait continuer ainsi, je crois que nous serions enfin en bonne voie de voir disparaître notre déficit du réseau continental. Sans doute, à pareille époque, ai-je dit l'an dernier, à peu près la même chose qu'aujourd'hui. Aussi, peut-être doutera-t-on du bien-fondé de mon optimisme à l'égard de l'avenir du réseau. Mais, au cours de l'année écoulée, deux ou trois choses absolument imprévues nous sont arrivées au sujet du trafic et des recettes. Il se peut également que 1950 nous réserve des surprises désagréables résultant, par exemple, de l'action des syndicats ou d'autres choses semblables. Mais pour le moment, nous n'avons aucune raison de les redouter. Voilà pourquoi je suis vraiment rempli d'espoir. Nous sommes capables, sans recours au traitement de faveur que vous avez suggéré, d'équilibrer ou presque les recettes et les dépenses de notre exploitation.

M. GILLIS: Je n'ai pas voulu dire que vous devriez demander au gouvernement un traitement de faveur analogue à celui que reçoivent les chemins de fer Nationaux. Mais je crois que si quelqu'un d'autorisé, gouvernement ou n'importe qui d'autre, pouvait vous procurer vos matériaux et autres choses semblables sans ces frais de douanes, cela vous aiderait considérablement, car, ils s'élèvent jusqu'à 30 p. 100 et même plus sur le matériel importé des États-Unis. C'est le tarif douanier qui est cause de tout cela. C'est une charge fixe que le gouvernement pourrait seul faire disparaître. Votre situation financière, à mon avis, est bonne. Vous y affichez des recettes d'environ $5,500,000 et pourtant vous accusez un déficit de $1,500,000. Si seulement le gouvernement vous soulageait du côté du tarif douanier, vous seriez plus à même de faire face à ce déséquilibre. Cependant, jusqu'à quel point vous serait-il possible de vous procurer le matériel, en tout ou en partie, que vous importez des États-Unis? Est-ce possible?

M. MCGREGOR: Nous avons étudié cette question avec le plus grand soin. Peut-être le Comité aurait-il intérêt à en savoir plus long à cet égard. Je pourrais parler, par exemple, du carburant. Celui que consomme principalement Air-Canada s'appelle l'essence à 100 octanes. Actuellement, il ne s'en fabrique pas en quantité appréciable au pays. Air-Canada paie donc, ce carburant, en moyenne, 32 cents le gallon. Or, à l'aérodrome LaGuardia, à New-York, on peut s'en procurer à raison de 15½ cents le gallon. Compte tenu de la différence de capacité du gallon américain, il reste tout de même une différence de huit cents à notre désavantage et c'est de là que vient le grand handicap d'Air-Canada, au chapitre du carburant. En 1949, le compte d'Air-Canada s'élevait de ce chef à environ $5,750,000. Si nous pouvions seulement acheter des fabricants canadiens une part importante de notre carburant à un prix comparable à celui des États-Unis, vous comprenez que cela ferait une énorme différence, comme vous pouvez le constater d'après ces chiffres. Nous avons tenté d'intéresser les fabricants les plus importants du Canada à nous livrer de l'essence à 100 octanes mais, il faut l'admettre, le nombre des moteurs qui brûlent ce carburant est plutôt restreint. Il y a encore d'autres difficultés, mais celle-ci est typique de celles que vous aviez à l'idée.

M. FRASER: Parlez-nous donc du prix de l'essence dont nous avons entendu parler. Si je comprends bien, elle est maintenant baissée à 40 cents le gallon, à certains endroits?

M. MCGREGOR: Au cours des trois derniers mois, il y a eu une ou deux réductions de prix, très légères, pour ce genre de carburant; elles coïncidèrent chaque fois avec un relèvement des taux de transport, de sorte que notre compte de dépenses en carburant a augmenté dans l'ensemble.

M. FRASER: Le prix de l'essence ordinaire n'indique-t-il pas quel peut être celui du carburant que vous employez?

M. MCGREGOR: Pas nécessairement, mais c'est probable. Le prix de l'essence à 100 octanes et celui de l'essence employée dans les moteurs d'autos ordinaires, ne suivent pas nécessairement les mêmes fiuctuations.

M. GILLIS: C'est une variation saisonnière. N'est-elle pas la principale cause de la situation?

M. MCGREGOR: C'est une des causes, mais en réalité, je crois que c'est l'ensemble des circonstances plus que la température qui joue le principal rôle. Dans les premiers temps, le réseau employait des avions à faible rayon d'action et non protégés contre les effets de la pression atmosphérique. Ils plafonnaient donc à 12,000 d'altitude en tout temps et, règle générale, les gens n'aimaient pas dépasser 8,000 pieds à cause des malaises qu'ils ressentaient. Nous exploitions alors la ligne du nord et faisions escale à des endroits comme Kapuskasing et Armstrong. Nombre d'hommes d'affaires se souviennent des inconvénients dont ils souffraient lorsque, au cours de la traversée du pays en avion, ils devaient attendre 30 heures et plus dans l'une ou l'autre de ces petites localités. Une ou deux expériences du genre suffisaient à convaincre le public que le transport aérien, commode peut-être en été, était très dur en hiver.

A mon avis, une réputation de régularité et de confort se perd très vite, mais elle ne se recouvre qu'en deux ou trois ans. Aujourd'hui, avec des appareils à long rayon d'action et à pression intérieure constante, l'altitude n'est plus un facteur d'incommodité et nous suivons maintenant les lignes du sud, beaucoup plus directes. La régularité des envolées s'est énormément accrue, mais il faudra encore quelque temps pour que le public se rende compte de cette régularité et des progrès réalisés en matière de confort.

M. HATFIELD: Puis-je vous demander si vous achetez votre carburant en gros?

M. MCGREGOR: Par contrat.

M. HATFIELD: Avec les compagnies de pétrole?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HATFIELD: Quelle taxe payez-vous sur votre carburant?

M. MCGREGOR: Nous payons deux taxes; la taxe d'accise et une taxe spéciale de 1 cent le gallon pour livraison à l'aérodrome. Cette dernière est payée par la compagnie distributrice à l'administration de l'aéroport; elle va soit au ministère des Transports, soit à la municipalité intéressée, selon que l'aérodrome relève du premier ou de la seconde. On n'appelle pas cela une taxe, mais c'est tout de même une charge imposée aux compagnies pétrolières, lesquelles s'empressent de la passer à l'acheteur, c'est-à-dire à nous.

M. HATFIELD: Payez-vous des taxes municipales ou provinciales?

M. MCGREGOR: Nous ne payons pas de taxes provinciales, sauf en deux cas; et nous ne payons de taxes municipales ou ce qui pourrait s'appeler ainsi que lorsque l'aéroport est la propriété d'une ville ou est exploité par elle, comme celui de Vancouver.

M. HATFIELD: Payez-vous une taxe de vente?

M. MCGREGOR: Cela s'appellerait plutôt un prélèvement spécial pour livraison du carburant aux aéroports.

M. HATFIELD: Payez-vous la taxe de vente ordinaie de 8 p. 100?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Combien payez-vous, en tout, sur chaque gallon d'essence provenant des États-Unis?

M. MCGREGOR: Je pourrais vous trouver le chiffre exact, monsieur Drew, mais si je me souviens bien il est de l'ordre de 4 cents.

M. DREW: Quatre cents en tout?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: A combien est cette essence à 100 octanes?

M. MCGREGOR: Le chiffre moyen, pour toute notre entreprise, est de 33 cents.

M. HATFIELD: Combien coûte aux États-Unis le gallon américain?

M. MCGREGOR: Seize cents... 15½ cents à New-York.

M. MUTCH: En prenant dix gallons américains pour huit gallons canadiens.

M. MCGREGOR: Cinq pour quatre.

M. HATFIELD: L'importez-vous en wagons-citernes?

M. MCGREGOR: Nous ne l'importons pas... Elle est importée par la compagnie distributrice.

M. CARTER: Ce qu'a dit M. McGregor, du confort des passagers m'intéresse. Il y a quelque temps, j'ai traversé l'Atlantique à bord d'un avion de la *B.O.A.C.* et j'étais assis, coincé plutôt sur un de ces sièges placés contre la paroi, qui ne se renversent pas et où il est impossible de s'étendre les jambes. Au retour, je pris un *North Star* et j'y notai la présence de douze sièges semblables. Je me suis dit par la suite que si je refaisais jamais ce voyage, je ne risquerais plus d'occuper un de ces fauteuils. Je me demande si vous avez songé à cela? Au point de vue du comfort des passagers, c'est très important.

M. MCGREGOR: Oui, nous avons fait quelque chose à cet égard. Nous avons supprimé quatre de ces sièges dont vous venez de parler: les quatre situés à l'avant de la cabine avant. Le travail est à peu près terminé. On ne peut effectuer ce changement dans la cabine arrière de nos avions parce que nous avons du matériel de serré en arrière des sièges qui font face à l'arrière. Néanmoins, vous avez désormais quatre chances de moins de tomber sur un fauteuil comme celui dont vous vous êtes plaint.

M. FULTON: Puis-je vous poser quelques questions au sujet du tableau que voici. J'y relève le poste: "Intérêt sur le capital investi." A qui est-il payable et quel est le capital ainsi investi?

M. MCGREGOR: 25 millions de dollars ont été versés à la compagnie en échange du capital-actions qu'elle a émis et passé aux chemins de fer Nationaux et sur lequel elle paie 3 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Vous trouverez ce détail à la page 17.

M. FULTON: Ce sont des actions privilégiées à dividende garanti?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Pour quelle raison a-t-on augmenté l'intérêt, cette année, par rapport à l'an dernier?

M. MCGREGOR: A cause de ces $1,500,000 qui, avec les 25 millions de dollars, furent lancés dans le public vers la fin de 1949.

M. FULTON: Doit-on vraiment appeler cela un intérêt sur le capital investi? S'il s'agit d'un emprunt, n'est-ce pas un intérêt sur emprunt?

M. MCGREGOR: C'était un prêt de capital... Je crois que c'est indiqué correctement ici.

M. DREW: Quel taux payez-vous sur ce prêt?

M. MCGREGOR: Nous avons payé 1½ p. 100 pendant la durée de l'emprunt.

Le PRÉSIDENT: Mais est-il inscrit à votre bilan d'ensemble comme étant composé d'actions ordinaires?

M. MCGREGOR: Les 25 millions de dollars?

Le PRÉSIDENT: Oui; M. Fulton a dit que c'était des actions privilégiées.

M. DREW: Cette partie du rapport englobe tout ce qui a trait à l'exploitation de l'entreprise. Peut-être convient-il que j'en profite pour poser certaines questions. Vous nous avez fourni des explications, monsieur McGregor, sur le nombre d'avions dont vous disposez et sur le fait que vous avez eu un nombre égal de *DC-3* et de *North Stars* pendant toute l'année écoulée. Aviez-vous l'an dernier, quelque autre appareil en service, à part les *North Stars* et les *DC-3?*

M. MCGREGOR: Pas en 1949.

M. DREW: Et maintenant, au sujet des *DC-3,* furent-ils tous achetés en même temps ou à diverses époques?

M. MCGREGOR: Trois d'entre eux furent achetés ensemble... les trois premiers. Les vingt-quatre autres furent, sauf erreur, commandés ensemble, mais livrés au cours d'une période de neuf ou dix mois.

M. DREW: Quand furent-ils commandés?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas pris part personnellement à cette transaction, mais je crois qu'elle eut lieu en 1946.

M. DREW: Vous dites que vous n'avez pas pris part à cette transaction, mais vous êtes néanmoins au service de la compagnie depuis 1945.

M. MCGREGOR: Oui, mais je m'occupais alors du trafic et n'avais rien à voir à l'achat des appareils, à cette époque.

M. DREW: Simplement afin de mieux comprendre ce détail, je désirerais savoir quelles furent les différentes fonctions que vous avez occupées depuis décembre 1945 jusqu'à date?

M. MCGREGOR: Mon premier poste fut celui de représentant spécial, puis de directeur de la division du trafic.

M. DREW: Quand était-ce?

M. MCGREGOR: J'occupai ce dernier poste quatre mois après mon entrée au service de la compagnie jusqu'au 1er février 1948.

M. DREW: Oui, de sorte qu'à cette époque-là, vous n'aviez rien à voir à la commande de ces avions, mais vous vous souvenez qu'ils furent commandés en 1946.

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Si je comprends bien, certaines stipulations vous obligent à transformer tous vos *DC-3* d'ici à l'année prochaine?

M. MCGREGOR: Non, je crois que la compagnie Air-Canada a satisfait à ses engagements à cet égard. Il y a deux ans. on annonça que les *DC-3* devaient subir certaines modifications des dispositifs de prévention, de repérage et d'extinction des incendies. Air-Canada effectua ces changements sans délai, bien que l'on eût accordé la faculté de le faire n'importe quand, pourvu que ce fût avant l'année prochaine. On prévoit qu'en 1953, on ordonnera une nouvelle mise au point des *DC-3,* qui sera finale, cette fois.

M. DREW: Cela concerne le modèle actuel de ces avions?

M. McGREGOR: Je crois que cela touche tous les *DC-3*, mais non les *super-DC-3*.

M. DREW: N'est-il pas vrai que la compagnie Douglas reprendra tous les *DC-3* actuels pour les transformer en *super-DC-3*?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Mes questions portaient justement sur ce point-là. Un certain délai a été fixé en dedans duquel cette transformation doit être effectuée?

M. McGREGOR: Cela se pourrait... Vous voulez dire que la compagnie n'ecceptera de telles commandes que pendant un certain temps?

M. DREW: Si je comprends bien, la compagnie ne se considèrera engagée que pendant un certain temps à effectuer les installations ordinaires qu'elle offre, c'est-à-dire la conversion en *super-DC-3*?

M. McGREGOR: Cela se peut, mais personnellement je n'ai pas eu connaissance de cela.

M. DREW: Ces *DC-3*, combien coûtent-ils?

M. McGREGOR: Ils furent inscrits aux livres d'Air-Canada à quelque chose comme $200,000 l'unité, en moyenne.

M. DREW: C'étaient tous des appareils neufs?

M. McGREGOR: Non, pour la plupart c'était des *C-47*, provenant des surplus de guerre, qui furent achetées à raison de $50,000 l'unité, et il a fallu immobiliser en plus $150,000 pour la réfection complète de chaque appareil.

M. DREW: Cela s'applique-t-il à tous les *DC-3* que vous avez?

M. McGREGOR: A tous, excepté aux trois premiers dont j'ai parlé tout à l'heure.

M. DREW: Ces trois premiers furent achetés comme étant des appareils neufs, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Je ne suis pas sûr... Tout cela remonte assez loin. Les trois premiers furent achetés, je crois, en 1945. C'était des appareils à moteurs Wright, mais Air-Canada les changea pour des moteurs Pratt-Whitney.

Le très hon. M. HOWE: Ils furent achetés des C.P.A.

M. DREW: Les trois premiers?

Le très hon. M. HOWE: Autant que je me souvienne.

M. DREW: Est-ce ainsi que s'expliquerait la différence qui existe dans les périodes pendant lesquelles s'étend la dépréciation de ces *DC-3*? Est-ce parce qu'ils furent achetés à titre de biens de surplus?

M. McGREGOR: Voulez-vous dire pourquoi leur dépréciation se répartie sur un moins grand nombre d'années?

M. DREW: Ne sont-ils pas dépréciés de leur valeur totale en quatre ans?

M. McGREGOR: La raison de trouve dans l'état de décrépitude auquel on considérait que ces avions étaient arrivés. Ce sont des avions de dix ans, comparés aux *North Stars* qui faisaient alors leur apparition comme étant d'un type type vieux d'un an et demi ou deux, au plus.

M. DREW: Quels sont vos projets au sujet de l'utilisation à faire de ces *DC-3* pendant les prochaines années?

M. McGREGOR: Nous projetons de nous servir de ces appareils sous leur forme actuelle jusqu'à dépréciation totale. Nous espérons être alors en possession de toutes les données quant au rendement, aux caractéristiques et au coût

d'exploitation des nombreux types nouveaux mis actuellement sur le marché. A notre avis, nous commettrions une erreur en arrêtant notre choix sur l'un des trois principaux types d'avions car, pour le moment, notre flotte aérienne suffit parfaitement à nos besoins. Je songe à ce modèle avancé de moteur à pistons, comme le *Martin-404* ou encore à cet avion turbo-moteur à hélice, tous deux très intéressants, mais sur lesquels nous n'avons aucun renseignement sur leur rendement. Il y a enfin l'avion à réaction, non moins intéressant, mais sur le rendement duquel nous ne possédons encore aucune donnée.

M. DREW: Sur quoi vous basez-vous pour affecter tel type d'avion à telle ligne déterminée?

M. MCGREGOR: Nombreux sont les facteurs à considérer dans... comment dirais-je?... l'évaluation du rendement d'un avion sur une ligne. Le coût de l'entretien pèse lourdement dans la balance. En outre, la sécurité demeure toujours une considération primordiale dans le choix d'un type. Vient ensuite l'aptitude d'une appareil à transporter plus de tonnes-milles de cargaison qu'un autre appareil, eu égard au capital investi dans chaque cas. Enfin, les avions, de nos jours, par suite des modèles et de la construction en usage, réagissent différemment suivant la longueur de la ligne à laquelle on les affecte. Un avion qui sera d'un excellent rendement sur une ligne de 600 milles se révélera inefficace sur une ligne de 300 milles et absolument inutilisable sur une autre de 1,200 milles.

M. DREW: C'est justement ce à quoi je pensais. Vous avez des *North Stars*, par exemple, sur une ligne très longue comme celle de Vancouver à Toronto et Montréal. Je parle maintenant du réseau continental.

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Par contre, vous avez les lignes qui montent à Edmonton et celles qui se dirigent vers le nord, à Kapuskasing. Ensuite, vous avez la ligne qui court à l'est de Montréal, vers les provinces Maritimes. Dans tous ces cas, si je comprends bien, vous utilisez maintenant des *DC-3?*

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Mais, sur la ligne Toronto-New-York et sur la nouvelle ligne Montréal-New-York vous employez des *North Stars*?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. DREW: Est-il efficace, au point de vue de l'exploitation d'employer des *North Stars* sur des lignes aussi courtes?

M. MCGREGOR: Ils donnent un meilleur rendement que les *DC-3* mais ils ne rapportent pas, sur ces petites distances, autant de profits que sur le tronçon de 1,200 milles de Toronto à Winnipeg.

M. DREW: Voici le fond de ma pensée. Vous estimez possible, si je comprends bien, d'obtenir une charge utile en passagers de 60 p. 100. Par conséquent, sur les *North Stars* de la ligne Montréal-New-York, vous aurez une moyenne de 24 passagers par voyage?

M. MCGREGOR: C'est-à-dire au début; c'est une ligne absolument nouvelle.

M. DREW: Je le sais, mais si je comprends bien, telle sera en moyenne, selon vous, le nombre de sièges occupés dans un *North Star*?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. DREW: Ce que je veux dire, c'est ceci: vous avez déjà fait passer la capacité de vos *DC-3* de 21 à 28 passagers.

M. MCGREGOR: Oui, pour trois de ces avions.

M. DREW: Ces avions ne consomment à l'heure que le tiers de l'essence brûlée par le *North Star*?

M. MCGREGOR: A peu près, entre le tiers et la moitié.

M. DREW: De telle sorte que votre exploitation, semble-t-il, serait beaucoup plus économique si vous employiez les *DC-3*, dont l'équipage est moins nombreux et la consommation d'essence beaucoup plus faible que chez les *North Stars*, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Tout d'abord, monsieur Drew, sur le réseau continental, l'équipage d'un *DC 3* ne comporte qu'un seul garçon de cabine de moins que celui d'un *North Star*. Sur le même réseau le *North Star* n'a pas de sans-filiste; les dépenses d'équipage sont donc presque négligeables. En outre, les seize sièges dont vous avez parlé sont très avantageux. Enfin, la concurrence entre aussi en ligne de compte.

Les *Colonial Air Lines* se sont fait une réputation peu enviable sur la ligne Montréal-New-York, à cause de l'utilisation d'avions inconfortables et non aménagés pour le maintien d'une pression intérieure constante, surtout sur un trajet empruntant une vallée encaissée. J'estime donc qu'il vaut la peine de combattre la concurrence en mettant en service des avions à pression intérieure contrôlée qui permettent de survoler le mauvais temps et d'assurer ainsi des envolées plus confortables.

En outre, bien que le trajet ne soit pas bien long pour un *North Star*, cet appareil donnera de bons résultats au point de vue financier, sur ces deux lignes, certainement en tout cas sur la ligne New-York-Toronto.

M. DREW: N'est-il pas vrai que les *Colonial Air Lines* emploient des *DC-6* de Montréal à New-York?

M. MCGREGOR: Non, des *DC-4*.

M. DREW: Des *DC-4;* ces appareils ne sont-ils pas équivalents?

M. MCGREGOR: Non. Ils ne sont pas à pression contrôlée. Ce sont de vieux C-54 munis de sièges.

M. DREW: Et ils vont jusqu'en Floride, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Pas sans escale. En fait, les *Colonial* ne font pas le service de la Floride mais celui de New-York aux Bermudes.

M. DREW: La seule raison pour laquelle je suis au courant de ce détail, c'est qu'en voyageant par avion à New-York, je me trouvai un jour à bord de l'un de ces appareils et je parcourus l'une des circulaires placées derrière le siège voisin. On y parlait d'endroits de villégiature du sud et ainsi de suite. J'avais l'impression que cette ligne allait plus loin au sud.

M. MCGREGOR: Pour autant que je sache, les *Colonial* ont mis en service sur la ligne Montréal-New-York quelques-uns de leurs appareils de la ligne des Bermudes, aussitôt que la menace de la concurrence d'Air-Canada se fit sentir. Elles n'avaient jamais fait cela précédemment.

Le PRÉSIDENT: Dans vos comparaisons, monsieur Drew, n'avez-vous pas oublié un facteur important, celui de la consommation horaire d'essence? La vitesse horaire n'entre-t-elle pas en ligne de compte, à cet égard?

M. DREW: C'est bien certain. Mais, cela ne compte pas beaucoup sur les lignes plutôt courtes, parce que vous pouvez parcourir 350 milles en relativement peu de temps.

M. MCGREGOR: Je crois que le président voulait dire qu'une plus forte consommation d'essence correspond à une réduction de la durée de l'envolée du fait de la vitesse accrue.

M. DREW: C'est absolument vrai en ce qui concerne les lignes de peu d'étendue. Mais si je comprends bien, aux États-Unis, on a nettement tendance à généraliser l'usage des types d'avions bimoteurs les plus modernes sur ces lignes plutôt courtes. On emploie le *super-DC-3* et le *Convair* et le nouveau *Martin-404*. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: C'est absolument exact.

M. DREW: Je me demandais si, à cause de tous ces éléments de frais d'exploitation, on ne devait pas attacher une certaine importance aux idées que je viens de formuler, en ce qui a trait surtout à des lignes comme celles de Montréal-New-York, de Toronto-Chicago ou de Vancouver-Seattle. Pour vos envolées de Vancouver à Seattle, vous employez des *DC-3?*

M. MCGREGOR: Ce n'est pas une de nos lignes. C'est un parcours des *United Air Lines*, et je crois savoir qu'elle emploient généralement des *DC-4*.

M. DREW: Pourtant, je viens de consulter la carte.

M. MCGREGOR: Nous avons une ligne de Victoria à Seattle.

M. DREW: Et quels appareils y employez-vous?

M. MCGREGOR: Nous y employons des *DC-3* à 28 passagers.

M. DREW: Ah! oui.

M. MCGREGOR: Et je crois devoir vous faire observer que les appareils dont vous venez de parler, comme les *Convair* et les *Martin-404* sont extrêmement dispendieux. Ce sont de gros appareils, bimoteurs il est vrai, mais presque tous ont jusqu'à 40 sièges. Ils sont gros, rapides et extrêmement dispendieux. Il faut mesurer très soigneusement le rendement d'un avion de ce genre, qui, acheté au Canada, coûterait probablement environ 1 million comparativement à un autre qui est maintenant déprécié à environ $35,000 ou $40,000, comme c'est le cas de nos *DC-3*.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur la page 5?

M. FULTON: J'ai commencé tout à l'heure à interroger M. McGregor sur l'intérêt sur le capital investi et, sauf erreur, il est de 3 p. 100 sur le capital-actions ordinaire. Puis, il a dit qu'il était de 1½ p. 100 sur l'emprunt de $1,500,000.

Le PRÉSIDENT: 1½ p. 100 sur le capital-actions ordinaire?

Le très hon. M. HOWE: 3 p. 100 sur le capital-actions ordinaire.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FULTON: Et vous avez dit: 1½ p. 100 sur l'emprunt de $1,500,000.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FULTON: Cela fait $25,500 chaque année.

M. MCGREGOR: Cela me paraît assez juste.

M. FULTON: Aussi, me demandai-je d'où vient cette augmentation de $44,783 de l'intérêt. Comment arrivez-vous à ce chiffre?

M. MCGREGOR: Les 25 millions n'ont pas été émis au complet en 1948.

M. FULTON: A-t-on fait une émission d'actions en 1949?

M. MCGREGOR: Non, pendant l'année 1948. Vous comparez 1949 à 1948. Les 25 millions n'ont pas été émis au complet le 1er janvier 1948.

M. FULTON: Oh! je comprends.

M. MCGREGOR: Aimeriez-vous savoir les diverses dates d'émissions?

M. FULTON: Non, si c'est là l'explication du point soulevé, cela suffit. Je voulais simplement comparer votre bilan avec celui de l'an dernier.

M. McGREGOR: Mais alors, il faudrait le comparer avec celui de 1947.

M. DREW: Monsieur McGregor, vous avez sans doute vu les déclarations qui ont été faites au sujet du paiement partiel qu'effectuerait Air-Canada du coût de fabrication d'un nouvel appareil construit ou en construction aux usines de *Canadair* et qui, apparemment, servirait en partie au C.A.R.C. et en partie à d'autres fins. Vous savez de quel appareil je veux parler?

M. McGREGOR: Je sais de quel appareil il s'agit mais je n'ai pas vu les déclarations.

Le très hon. M. HOWE: Air-Canada ne paie rien de cela.

M. DREW: Vraiment?

M. McGREGOR: Rien.

M. DREW: J'ai pourtant compris que l'on disait que cet appareil remplacerait un avion détruit par l'incendie à Sydney, un avion exploité par Air-Canada.

M. McGREGOR: C'est exact.

M. DREW: Et que la compagnie Air-Canada assumait sa part du coût de cet appareil destiné à en remplacer un autre.

M. McGREGOR: Non, il y a confusion à cet égard, je le crains. En vertu d'une entente, on nous a prêté six avions *M-1*. Ces avions devaient, par la suite, être transformés pour répondre aux exigences de l'aviation militaire et être remis alors au C.A.R.C., et si un de ces appareils venait à être endommagé au point de ne plus être économiquement réparable, il appartiendrait alors à Air-Canada de décider si la compagnie rembourserait en espèces ou autrement. Je le répète, un de ces appareils fut endommagé au point de n'être plus économiquement réparable. Aussi, conformément à l'entente, nous avons remboursé le C.A.R.C. en espèces et en pièces de rechange que nous avions en entrepôt. Le tout représentait la valeur de l'avion, soit $660,000. Quel usage a-t-on fait par la suite de l'argent et des pièces, cela ne regardait que le C.A.R.C.

M. DREW: De sorte que tout cela s'est passé il y a déjà quelque temps.

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Quand?

M. McGREGOR: La dernière livraison de pièces représentant une partie du paiement se fit il y a environ deux mois. Le versement de $330,000 eut lieu, sauf erreur, en novembre ou décembre.

M. DREW: De quelle année?

M. McGREGOR: De l'an dernier.

M. DREW: 1949?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Et à qui la somme fut-elle versée directement?

M. McGREGOR: Au Receveur général.

M. DREW: Avez-vous été consulté au sujet de cet appareil?

M. McGREGOR: De l'appareil construit par *Canadair*?

M. DREW: Oui.

M. McGREGOR: Non.

M. DREW: Savez-vous si quelque haut fonctionnaire d'Air-Canada a été consulté sur ce même sujet?

M. McGREGOR: Je ne suis au courant d'aucune consultation semblable, voilà pourquoi je suis sûr qu'il n'y en a pas eu.

M. DREW: Voici pourquoi je demande cela: une déclaration soutient qu'il s'agit d'un prototype.

M. MCGREGOR: J'ignore quel sens on attache dans cette phrase au mot "prototype", mais Air-Canada n'a absolument rien à y voir, sous aucun rapport.

M. DREW: Et maintenant, avez-vous les chiffres relatifs à l'utilisation antérieure des divers avions exploités par Air-Canada en 1948?

M. MCGREGOR: Par avion?

M. DREW: Oui.

M. MCGREGOR: Non, je ne les ai pas. J'ai ceux pour nos principales subdivisions continentales, celle de l'Atlantique et celles des Antilles.

M. DREW: Avez-vous les chiffres pour tous les avions?

M. MCGREGOR: Il y a un certain nombre de routes sur lesquelles nous employons les deux types d'avions: Toronto-Winnipeg, Montréal-Toronto, et ainsi de suite.

M. DREW: Oui. Mais comment pouvez-vous alors déterminer le rendement d'un type particulier d'avion si vous ne savez pas dans quelle mesure ce type est employé sur la ligne à laquelle vous l'affectez?

M. MCGREGOR: Nous avons un tableau de l'utilisation d'un avion, mais il n'a rien à voir avec l'indice de charge utile. Il donne le nombre d'heures productives de recettes obtenues par heure d'existence de l'appareil. C'est la mesure de son rendement. L'indice de charge utile, cargaison ou passagers, ne nous renseigne que sur la relation qui existe entre l'offre et la demande de transport aérien. Il n'a rien à voir avec le rendement intrinsèque d'un avion.

M. DREW: Alors, si vous n'avez pas de chiffres séparés, vous avez du moins des statistiques sur le rendement de vos appareils?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Pourriez-vous nous les procurer?

M. MCGREGOR: Oui. Je puis vous les donner par comparaison avec d'autres réseaux américains.

M. DREW: Non, je veux les chiffres de votre propre service.

M. MCGREGOR: Oui, j'allais vous donner ces renseignements mois par mois ou pour toute l'année.

En 1949, nos bimoteurs *DC-3* ont volé pendant cinq heures vingt-trois minutes par vingt-quatre heures. Cela comprend les heures productives par rapport à la vie des appareils. En d'autres termes, le temps passé à la revise au hangar compte dans le temps total. C'est le temps d'utilisation par rapport au temps global de la flotte, le nombre d'avions multiplié par vingt-quatre heures. Les quadrimoteurs d'Air-Canada avaient une utilisation de sept heures quarante et une minutes. Voici maintenant les données correspondantes des réseaux américains: *American Air Lines* quatre heures six minutes pour leurs bimoteurs et six heures cinquante-deux minutes pour leurs quadrimoteurs; *United Airlines*, cinq heures vingt-six minutes pour leurs bimoteurs et six heures trente-huit minutes pour leurs quadrimoteurs; *Northwest Airlines*, quatre heures cinquante-sept minutes pour leurs bimoteurs et huit heures treize minutes pour leurs quadrimoteurs.

M. DREW: Tels sont vos chiffres?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Maintenant, vous connaissez les clauses de l'entente en vertu de laquelle ces avions ont été achetés. Je vous prie de vous reporter à l'article 23 de l'accord du 31 mars 1947, entre l'avionnerie et Air-Canada, surtout au premier alinéa de l'article 23, intitulé "Système d'échappement et diminution du bruit", qui se lit comme suit: "Nonobstant les stipulations des devis, les parties contractantes conviennent qu'il est nécessaire d'améliorer le système d'échappement afin de réduire le bruit et de satisfaire ainsi aux exigences de la concurrence à laquelle est soumis un réseau aérien régulier. *Canadair* collaborera donc avec le fabricant des moteurs pour parfaire le système et l'acheteur paiera (en plus du prix d'achat des avions stipulé ci-dessous) la moitié de tous les frais supplémentaires assumés par *Canadair* en raison soit du prix supplémentaire payé par *Canadair* au fabricant des moteurs par suite du changement apporté au système d'échappement, soit de toute modification que ce changement requiert dans la structure des avions".

Vous connaissez cette disposition.

M. MCGREGOR: Je dois rappeler que je n'ai pas pris part personnellement à cette entente, car je n'occupais alors pas dans la compagnie le poste que j'occupe maintenant; je n'ai rien eu à voir avec l'achat des moteurs.

M. DREW: Je sais que vous n'avez rien eu à voir avec la rédaction des clauses du contrat, mais je constate tout de même qu'il renferme un engagement de payer certaines sommes, par suite de cette stipulation relative aux moyens à prendre pour réduire le bruit. Pouvez-vous me dire maintenant si vous avez payé quoi que ce soit en vertu de l'article 23?

M. MCGREGOR: Rien n'a été payé parce qu'on n'a pas encore trouvé moyen de réduire le bruit. Nous avons fait certains paiements pour un système amélioré qu'on appelle échappement en queue de poisson. Nous avons fait des versements pour ce type modifié maintenant appliqué du côté intérieur des moteurs les plus rapprochés du fuselage.

Le PRÉSIDENT: Me permettriez-vous de vous interrompre, monsieur Drew? Vous vous souvenez que le mandat du Comité ne s'applique pas à 1949. Je veux bien vous permettre de raisonnables retours en arrière, dans votre examen du budget de 1949, mais le Comité ne saurait revenir sur les dépenses de 1947.

M. DREW: Mais la situation présente résulte d'une entente de 1947, d'un engagement permanent de la part d'Air-Canada qui influe sur celle de 1949.

Le PRÉSIDENT: Je le sais, mais l'entente fut conclue en 1947. Si je comprends bien, vous avez dit que le contrat datait de 1947.

M. DREW: C'est parfaitement exact.

Le PRÉSIDENT: C'est donc alors que fut contracté cet engagement.

M. DREW: Je le sais, mais M. McGregor vient de dire que la compagnie n'a effectué aucun versement par suite de cette obligation.

Le PRÉSIDENT: Apparemment, je ne me suis pas exprimé assez clairement. Quelles que soient les obligations contractées par Air-Canada dans l'entente dont vous parlez, elle remonte à 1947. N'est-ce pas l'année pendant laquelle elle fut signée?

M. DREW: Elle fut signée en 1947, oui; mais les montants à verser ne deviennent exigibles que dans les conditions auxquelles M. McGregor lui-même vient de faire allusion. Il a dit que rien n'a été versé sous ce rapport en 1949

et même que rien n'a été versé du tout. Or, monsieur McGregor, voici une obligation permanente qui, en tout temps, à condition qu'on arrive aux améliorations désirées, entraînera les paiements découlant de ces améliorations, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: C'est mon avis.

M. DREW: S'il en est ainsi, cela tombe bien dans le domaine actuel. Si je comprends bien, vous avez acheté diverses sortes de tuyaux d'échappement; vous vous êtes efforcé de trouver un dispositif susceptible de réduire le bruit de vos moteurs pour vous conformer à l'article 23 de l'entente, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Pas tout à fait. Nous n'avons acheté que le nouveau dispositif mis sur le marché et qui ne donne pas entière satisfaction. Il n'a pas été acheté en vertu de cet article, car il était bien entendu, de part et d'autre, qu'il ne constituait qu'un expédient employé pour réduire le bruit. *Canadair* et *Rolls-Royce* travaillent tous deux activement, depuis lors, à réduire le bruit des moteurs des avions *North Star*. Je crois même qu'ils ont trouvé quelque chose qu'ils mettront prochainement à l'essai. Ils espèrent que cela donnera de bons résultats.

M. DREW: En tout cas, monsieur McGregor, j'ai l'impression bien nette que cette phraséologie ne prête à aucune équivoque; il parle des changements qui donneraient satisfaction. Je cite: "...il est nécessaire d'améliorer le système d'échappement afin de réduire le bruit et de satisfaire ainsi aux exigences de la concurrence à laquelle est soumis un réseau aérien régulier". Je ne vois pas que cela puisse signifier autre chose que la réduction du bruit, que le bruit ne permet pas de satisfaire aux exigences de la concurrence à laquelle un service aérien doit faire face. N'est-ce pas là l'interprétation exacte?

M. McGREGOR: C'est mon avis, c'est-à-dire si vous rattachez le mot concurrence uniquement à l'idée de bruit.

M. DREW: Le mot concurrence s'applique ici à l'exploitation commerciale d'un réseau aérien régulier.

M. McGREGOR: Dans ce cas, je dirai que cet appareil est très satisfaisant au point de vue de la concurrence, mais qu'au point de vue du bruit, il ne soutient pas la concurrence avec certains types d'avions.

M. DREW: Et direz-vous que jusqu'en 1949 vous n'avez fait aucun paiement en vertu de l'article 23?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. DREW: Et ces tuyaux qu'un manufacturier vous a provisoirement fournis,—ce dispositif en queue de poisson, comme vous les appeliez,—où les avez-vous achetés?

M. McGREGOR: Nous les avons achetés du fabricant.

M. DREW: A combien cela se monte-t-il?

M. McGREGOR: Nous en achetons constamment. C'est un article courant. Les tuyaux d'échappement fonctionnent à haute température et doivent être remplacés très fréquemment, tout comme une valve d'échappement ou toute autre pièce d'un avion soumise à l'usure.

M. DREW: Cette clause de l'entente m'intéresse parce que l'article 23 tout entier a trait à ce sujet particulier parce que l'alinéa en question contient la garantie que ces avions auront un dispositif d'échappement assez silencieux qui leur permette de satisfaire aux exigences de la concurrence commerciale pour un réseau aérien régulier. Voici trois ans que cette entente a été conclue et d'après ce que vous venez de me dire, on n'a pas encore rempli la garantie?

M. McGREGOR: Toute cette affaire tourne, je crois, autour du sens que l'on donne au mot concurrence. On n'a pas encore réduit le bruit des moteurs des appareils *North Star* au niveau du bruit produit par les moteurs de certains autres avions.

M. DREW: Alors, on n'a pas rempli la garantie?

Le très hon. M. HOWE: En quoi consistait la garantie? A s'efforcer d'obtenir ce résultat.

M. DREW: Non. *Canadair* s'est engagée à voir à ce que chaque avion soit muni d'un dispositif assez silencieux pour répondre aux exigences de la concurrence à laquelle est soumis un réseau aérien régulier, et *Canadair* a garanti cela. C'est clair et c'est toute la question.

M. McGREGOR: *Canadair* ne prétend pas avoir réussi sur ce point, n'empêche que nous transportons de Montréal, par-dessus l'Atlantique, quatre fois le poids que transporte la *B.O.A.C.*

M. DREW: Cela ne répond pas à la question. On dit ici que lorsque vous aurez réussi, vous devrez alors faire face aux obligations prévues au paragraphe 1 de l'article 23. Vous dites que vous n'avez pas réussi. Si vous n'y êtes pas parvenus en un peu plus de trois ans après la signature de l'entente, vous n'avez alors pas rempli votre garantie et vous n'êtes pas tenus de faire face aux paiements prévus par cet article.

M. McGREGOR: Votre interprétation est exacte, je crois.

M. DREW: Aussi, la question suivante n'est-elle que juste, à mon avis: avez-vous jamais entendu parler d'un achat d'avion conclu avant que l'appareil ne réponde aux devis?

M. McGREGOR: Je ne suis pas très familier avec ce contrat, ni avec aucun autre d'ailleurs, mais j'ai souvent entendu parler d'améliorations qu'il fallait faire à des avions après leur achat.

M. DREW: Mais il s'agit ici d'une obligation découlant d'une modification que le contrat d'achat même stipule comme nécessaire. Néanmoins, laissons cela de côté, maintenant. A l'égard des lignes que vous exploitez en direction des Bermudes et des Antilles, quelle sorte d'avions employez-vous? Des *DC-3* ou des *North Stars?*

M. McGREGOR: Des *North Stars.*

M. DREW: Uniquement?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Je crois savoir que vous prolongez maintenant cette ligne jusqu'à Port-d'Espagne?

M. McGREGOR: Port-d'Espagne, île de la Trinité.

M. DREW: Tous les *North Stars* d'Air-Canada sont-ils maintenant à pression intérieure contrôlée?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Assurez-vous vous-mêmes votre matériel ou l'assurez-vous auprès de compagnies ordinaires?

M. McGREGOR: Nous assurons nous-mêmes l'exploitation de nos *North Stars*, au maximum de $750,000, contre n'importe quel accident. Au delà de ce montant et jusqu'au maximum de 5 millions de dollars, nous nous assurons auprès de compagnies étrangères à la nôtre.

M. DREW: Comment vous protégez-vous contre les pertes par le feu? Prenez-vous votre assurance contre ce risque de compagnies ordinaires en plus de celle que vous émettez?

M. MCGREGOR: Non, excepté en ce qui concerne l'incendie des immeubles et les pertes infligées par le feu à nos avions au sol, l'assurance vient de compagnies ordinaires.

M. DREW: Voici pourquoi je vous pose cette question: si je comprends bien, votre réserve pour fins d'assurance dépasse légèrement les 3 millions de dollars.

M. MCGREGOR: C'est $3,600,000.

M. DREW: Il se pourrait qu'un incendie vous cause des dommages dépassant considérablement ce montant si le feu s'attaquait à un grand hangar où seraient rassemblés plusieurs avions.

M. MCGREGOR: Oui, mais nous n'avons jamais de concentration semblable. En outre, les réclamations susceptibles d'être réglées à même ce fonds d'assurance interne, sont limitées à $750,000 chacune.

M. DREW: Bon, et maintenant, monsieur McGregor, à l'égard des lignes que vous exploitez au Canada, pouvez-vous répartir vos chiffres par routes, comme vous le faites pour celles que vous exploitez hors du pays? Vous est-il possible de nous dire quelles sont les recettes et les dépenses d'exploitation de chacune de ces lignes en particulier?

M. MCGREGOR: Non, ce n'est pas possible, monsieur Drew, parce que nos avions passent d'une ligne à l'autre. Un avion peut commencer une envolée à Vancouver, la terminer à Toronto et, une demi-heure après, être en route pour New-York. Il est absolument impossible d'attribuer le coût d'entretien de cet avion à une ligne déterminée.

LE PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 5?

M. FULTON: Monsieur McGregor, en répondant à M. Gillis, tout à l'heure, vous avez dit que vous espérez améliorer votre situation au point de vue des recettes d'exploitation du réseau continental. En suivant de près les termes mêmes de votre réponse, on peut dire, je crois, qu'en effet plusieurs malchances que vous ne pouviez pas prévoir, ont complètement bouleversé vos prévisions financières de 1949. Je me suis intéressé à cela, parce que j'avais déjà l'intention de rappeler ce qui a été dit à la page 68 du fascicule nº 4 de l'an dernier. L'un des membres du Comité, monsieur Miller, vous posa la question suivante: "Si on vous accorde le relèvement des tarifs qui a été promis, l'exploitation de vos itinéraires de l'Ouest vous rapportera-t-elle un surplus?

Vous avez dit: "Je vous demande pardon." M. Miller reprit: "Si on vous accorde le relèvement de 15 p. 100 qui vous est assuré, cela mettra-t-il fin aux déficits qu'accuse l'exploitation de vos itinéraires dans l'Ouest?" Et vous avez répondu: "Nous comptons que l'augmentation des tarifs mettra fin aux déficits qu'accuse l'exploitation de tout notre service aérien domestique." M. Miller demanda alors: "Souscrivez-vous à l'affirmation que l'augmentation de 15 p. 100 serait plus que suffisante pour solder votre déficit d'exploitation,—par exemple, votre déficit de 1948? Cette affirmation a été faite à la page 11 du mémoire à l'appui de l'Ouest?" Vous avez répondu: "Je crois qu'elle donnerait probablement ce résultat."

Je me demande si vous avez des commentaires à ajouter sur votre situation financière présente, au point de vue des recettes, ainsi que sur la situation finan-

cière générale de toute l'année, à la lumière de vos réponses de l'an dernier. En particulier, voudriez-vous expliquer plus amplement ce que vous entendez par les malchances que vous avez eues au cours de l'année?

M. McGregor: Oui, je crois que je le puis. Tout d'abord, si l'on se reporte à l'année dernière, Air-Canada est loin d'avoir recueilli les 15 p. 100 de hausse promis par la suppression de la taxe sur les billets de transport. La suppression n'entra en vigueur que le 1er avril, ce qui eut pour effet de réduire d'un quart la hausse qu'on espérait, du moins en ce qui concerne le rapport général de toute l'année. En second lieu, pour plusieurs de ses lignes, Air-Canada décida de ne pas augmenter le prix de ses billets du plein montant de 15 p. 100. Aussi, comme résultat, lorsqu'on compare une année à l'autre, constate-t-on que l'augmentation de recettes pour Air-Canada, en 1949 par rapport à 1948, n'a été probablement que de 6 p. 100, et encore est-il bien difficile de déterminer ce qu'elle fut au juste, car il faudrait rattacher ce chiffre au voyage de chaque passager.

D'autres facteurs ont également exercé un effet désastreux sur les affaires de la compagnie. Il est cependant impossible d'en fixer la valeur en chiffres. Il y a eu, d'abord, cette attaque dirigée contre nos appareils, au moment des élections, ce qui a certainement eu pour conséquence d'ébranler jusqu'à un certain point la confiance du public dans nos avions; en second lieu, il y a eu ce déluge de nouvelles d'accidents d'aviation dans le monde entier, l'automne dernier; cela a certainement exercé une influence néfaste sur le trafic. La presse a constamment mis en vedette les comptes rendus d'accidents d'aviation. Cela a notablement affecté les affaires et nous avons pu nous en rendre compte de façon très sensible. Le troisième facteur qui nous a été défavorable réside dans la hausse du prix du carburant coïncidant avec la hausse du coût du transport ferroviaire.

M. Fulton: Ce qui m'intéresse surtout, c'est votre décision de ne pas profiter du plein montant de la hausse de 15 p. 100, devenue possible par la suppression de la taxe sur les billets de transport, surtout si l'on tient compte de ce que vous avez dit l'an dernier, à savoir que cette hausse vous permettrait de sortir du pétrin. Est-il arrivé quelque chose qui vous a justifiés de ne pas tirer parti du plein montant de cette hausse de 15 p. 100?

M. McGregor: Oui, car en ce qui concerne nos lignes est-ouest, nous sommes soumis à une très vive concurrence, bien qu'on nous représente souvent comme détenant un monopole. Nos itinéraires sont parallèles à plusieurs lignes similaires au sud de la frontière américaine et il n'est pas difficile pour un passager désirant aller de Vancouver à Toronto, de se rendre à Seattle et de repasser la frontière quelque part à l'extrémité est de son voyage. Comme vous le savez, on a établi aux États-Unis un si grand nombre de tarifs spéciaux de transport aérien qu'il nous a fallu faire quelque chose, de notre côté, afin de soutenir cette concurrence.

M. Fulton: Jusqu'à un certain point, sur plusieurs de vos lignes, vous avez atteint plus ou moins la limite de ce que vous pouvez exiger des voyageurs, n'est-ce pas?

M. McGregor: Non, je ne crois pas que l'on puisse attribuer notre décision au fait que nous avons atteint la limite; ce fut parce que nous subissions une très forte concurrence par suite de la réduction du prix des billets; nous avons dû faire bien des concessions pour y faire face.

M. Fulton: Voici ce que je veux dire: vous approchez du point où de nouvelles augmentations de prix feront entrer en jeu la loi de la diminution des recettes, par suite de la concurrence.

M. McGregor: Ce n'était pas dû à des augmentations, car nous n'en avons fait aucune.

M. Fulton: Je n'affirmerai donc pas que c'était dû à des augmentations.

M. McGregor: Au maintien de notre position... Le coût pour le passager est demeuré le même.

M. Fulton: Ce à quoi je pensais surtout, c'est au surplus de recettes que la compagnie Air-Canada aurait retiré. Approchez-vous du point où une augmentation du prix net du billet fera jouer la loi de la diminution des recettes?

M. McGregor: J'en suis certain.

M. Fulton: A cause de la concurrence?

M. McGregor: Des autres réseaux aériens et des chemins de fer.

M. Fulton: La solution au problème de vous sortir du déficit dans lequel vous vous trouvez ne réside pas,—du moins pas entièrement,—dans l'augmentation de vos prix?

M. McGregor: Telle est en effet mon opinion et celle de notre division du trafic.

M. Fulton: Puis-je me reporter à l'augmentation de vos dépenses d'exploitation, page 5? L'un des facteurs que vous avez mentionné est l'augmentation des salaires qui s'accrurent de $2,384,584 en 1949. Pouvez-vous nous dire quelle partie de cette augmentation de dépenses est due à celle du nombre de vos employés et quelle partie est attribuable au relèvement des salaires?

M. McGregor: Elle est pratiquement due au relèvement des salaires. L'accroissement total du personnel fut de 1 p. 100, pour toute l'année, en dépit de l'accroissement de 21 p. 100 du chiffre des affaires.

M. Fulton: Le relèvement des traitements et salaires est la cause principale de la plus grande partie de cette hausse?

M. McGregor: Par suite de conventions collectives dans la plupart des cas.

M. Fulton: Ce relèvement s'applique-t-il à tout votre personnel ou se limite-t-il à certaines catégories de vos employés ou encore à ceux de certaines régions déterminées? Comment se répartit-il?

M. McGregor: Il s'applique presque entièrement aux employés à salaires par opposition aux employés à traitements.

M. Fulton: Et qui figurent parmi ces employés à salaires? Surtout vos équipes d'entretien?

M. McGregor: Presque toutes les catégories d'employés, excepté les commis de bureau.

M. Fulton: Presque tous, excepté les commis de bureau?

M. McGregor: Je crois qu'il y a sept ou huit associations; oui, huit.

M. Fulton: Vous avez une association de membres des équipages d'avion? De combien pour cent fut leur augmentation?

M. Gillis: La hausse du coût de la vie a rendu ces relèvements nécessaires. Si le gouvernement avait maintenu la régie des prix, il aurait prévenu cela.

M. Fulton: Pouvez-vous me donner le pourcentage du relèvement des salaires ou des traitements?

M. McGregor: Oui, je puis vous donner cela. La paye moyenne mensuelle a augmenté de 9 p. 100.

M. FULTON: Neuf pour cent et vos frais d'exploitation se sont accrus de 28 p. 100. Il est donc vrai de dire alors que l'augmentation du coût des matériaux est la principale cause de la hausse de vos frais?

M. MCGREGOR: Oui, mais rappelez-vous que vous comparez là deux choses différentes. Nous avons accompli un volume de travail beaucoup plus considérable en 1949 qu'en 1948. Vingt nouveaux avions ont volé pendant douze mois au lieu de six, brûlant ainsi du carburant, nécessitant des réparations et de l'entretien et ainsi de suite.

M. FULTON: Oui, mais votre augmentation des frais d'entretien du matériel volant atteint presque 100 p. 100. Est-ce pour le réseau continental? D'après votre tableau de la page 9, cette hausse provient-elle surtout de l'accroissement du nombre de vos avions ou de l'augmentation du coût des réparations?

M. MCGREGOR: Non, une certaine proportion de cette augmentation s'explique par l'augmentation du coût horaire des réparations. Mais une très grande proportion de cette même augmentation provient de ce que vous comparez l'exploitation des *North Stars* de notre réseau continental pendant six mois à la même exploitation pendant douze mois.

Adopté.

Le très hon. M. HOWE: Assistons-nous à une conversation à deux ou quelqu'un d'autre se décidera-t-il à poser des questions ?

M. FULTON: N'importe qui peut en poser. Si j'ai bien compris, quelqu'un d'autre veut en poser une sur la même page.

M. FRASER: Allez-y, monsieur Fulton.

M. FULTON: Pouvez-vous détailler vos frais d'entretien en ce qui concerne l'exploitation de vos avions et faire une comparaison? Pouvez-vous nous dire dans quelle proportion certaines difficultés relatives au moteur ont contribué à hausser certains de vos frais les plus élevés qui figurent à la page 5?

M. MCGREGOR: Je puis vous donner le détail des frais d'entretien mentionnés à la page 19, en les répartissant entre l'entretien des bâtis et celui des moteurs. Par bâti, dans notre langage d'aviation, nous entendons tout ce qui n'est pas moteur et instruments dans un appareil.

M. FULTON: Je note que le montant de vos frais d'entretien des moteurs a plus que doublé et que la main-d'œuvre consacrée à ce travail a coûté environ 50 p. 100 de plus.

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Avez-vous eu à entretenir, en 1949, par suite de l'emploi de *North Stars*, deux fois plus de moteurs?

M. MCGREGOR: Nous avons eu deux fois plus de moteurs et la moitié moins de temps. En 1948, nous avons utilisé 153 moteurs Merlin pendant six mois et, en 1949, pendant douze mois.

M. FULTON: Mais vous n'avez pas doublé le nombre de vos moteurs entre 1948 et 1949?

M. MCGREGOR: Nous l'avons fait en 1949 par rapport à une partie de 1948, ce qui est exactement ce que j'ai dit.

M. FULTON: Vos 153 moteurs Merlin représentaient donc deux fois plus de moteurs que ceux que vous aviez avant de mettre vos *North Stars* en service?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: De combien d'avions disposiez-vous pendant les six premiers mois de 1948?

M. MCGREGOR: Aucun, si vous parlez des *North Stars*.

M. FULTON: Mais je croyais que vous aviez dit que le nombre de vos moteurs avait augmenté de 100 p. 100 pendant une partie de 1949 par rapport au nombre que vous aviez en 1948.

M. MCGREGOR: Nous parlons maintenant de l'entretien des moteurs sur le réseau continental. Aucun *North Star* ne fut en service pendant les six premiers mois de 1948. Nous n'avions alors aucun *North Star* en service sur le réseau continental.

M. FULTON: Ce que je cherche à savoir, c'est si vous avez deux fois plus de moteurs en 1949 qu'en 1948?

M. MCGREGOR: Oui, parce que notre service d'entretien comptait pour six mois en 1948 comparativement à douze mois en 1949.

M. FULTON: En utilisant les *North Stars* sur votre réseau continental, vous doubliez le nombre de vos moteurs par rapport au nombre dont vous disposiez antérieurement. Cela me semble difficile à croire. Aussi, je reviens à ma première question: combien de moteurs aviez-vous en 1948 avant de mettre les *North Stars* en service?

M. MCGREGOR: Nous avons aujourd'hui exactement le même nombre de moteurs Pratt-Whitney, et ce nombre est de 76.

M. FULTON: Sur le réseau continental?

M. MCGREGOR: Tous les *DC-3* sont affectés au réseau continental. C'est là un chiffre qui concerne toute l'entreprise.

M. FULTON: Y aurait-il eu d'autres sortes de moteurs en service en 1948, à part les moteurs Merlin?

M. MCGREGOR: Sur le réseau continental, avant le 1er juin, tous les moteurs étaient des Pratt-Whitney.

M. FULTON: Combien y avait-il d'autres moteurs, les moteurs des *North Stars*, en service après le 1er juin?

M. MCGREGOR: Il y en avait 153. Je crois que c'est exact. Je sais que c'était 138 au 31 décembre et ça devait être 153 au 31 décembre 1948. Oui, 138.

M. FULTON: Cent trente-huit?

M. MCGREGOR: Oui, en comparaison avec 76 avant l'introduction des *North Stars*.

M. FULTON: Il ne s'ensuit pas que vous ayez plus que doublé le nombre, si la moyenne de 1949 fut de 100 p. 100 plus élevée que celle de 1948.

M. MCGREGOR: J'ai dit que nous avons doublé le nombre pour la moitié moins de temps.

M. FULTON: Ou encore vous pouvez dire que vous en avez eu 50 p. 100 de plus que la moyenne de toute l'année? Il fallait que vous ayez 153 moteurs pour maintenir en service combien de *North Stars* sur votre réseau continental?

M. MCGREGOR: Ce chiffre est sujet à rectification, mais en tout cas, c'est un chiffre qui concerne toute l'entreprise.

M. FULTON: 138, oui, je m'excuse.

M. MCGREGOR: C'est le nombre total de moteurs du type Merlin pour toute l'entreprise.

M. FULTON: Je parlais seulement du réseau continental.

M. MCGREGOR: Je me suis expliqué. Il faut que je distingue continuellement entre l'entreprise toute entière et le réseau continental. Le nombre total de nos moteurs s'applique à toute l'entreprise, car un avion peut servir pendant deux mois sur le réseau continental et plus tard être affecté au réseau international; les moteurs sont absolument interchangeables, à la suite de deux ou trois très légères modifications. Aussi, quand un moteur sort de l'atelier de réparation, nous n'avons aucun moyen de savoir s'il sera placé sur un avion du réseau continental ou sur un avion du réseau international.

M. FULTON: Mais alors, comment pouvez-vous établir le détail de vos frais d'entretien des moteurs?

M. MCGREGOR: Nous y arrivons en nous basant sur les heures de vol d'un avion. Nous disons, par exemple, que le coût de l'entretien d'un moteur est de tant par heure de vol, et tant d'avions ont volé tant de temps sur le réseau continental et sur le réseau international respectivement.

M. FULTON: Mais vos frais d'entretien des moteurs en 1949 furent plus élevés de 200 p. 100 par rapport à ceux de 1948.

Le PRÉSIDENT: Où prenez-vous ce chiffre, monsieur Fulton?

M. FULTON: Je cherche à obtenir le détail des frais d'exploitation mentionnés à la page 5. Si vous vous reportez à la page 19, vous trouverez le poste suivant: Entretien des avions.

M. GILLIS: Monsieur le président, je me demande où nous allons. Les renseignements que demande M. Fulton pourraient être obtenus au fur et à mesure que nous parcourons le rapport. En tout cas, en ce qui me concerne, je suis parvenu à me faire une idée d'ensemble de l'affaire. A mon avis, la page à l'étude donne la situation d'ensemble. A mon sens, nous perdons notre temps. Je comprends l'embarras de M. Fulton, mais il est avocat d'expérience, et lorsqu'il a un témoin devant lui, il est naturel qu'il lui fasse subir un interrogatoire contradictoire. Pour ma part, j'estime que nous perdons notre temps. Je ne retire aucun profit de tout cela, car il s'agit ici de régie interne. Nous sommes ici pour nous occuper de l'aspect financier de l'entreprise et je suis d'avis que la page à l'étude nous renseigne suffisamment; il me paraît très clair. Si M. Fulton nous permettait de continuer notre travail, il obtiendrait, en nous suivant dans l'examen du rapport, à peu près tous les renseignements qu'il cherche.

M. FULTON: Je vois bien que je n'ai pas le don de M. Gillis de saisir tous les détails aussi rapidement qu'il dit pouvoir le faire.

Le très hon. M. HOWE: Pourquoi ne pas limiter vos questions à des faits précis. Demain, les hauts fonctionnaires de la compagnie, après en avoir pris connaissance, vous remettrons leurs réponses.

M. FULTON: Je suis sincèrement marri de n'être pas encore parvenu à faire comprendre à M. McGregor quels renseignements exacts je désire obtenir de lui.

Le très hon. M. HOWE: Je crois que même si vous y étiez parvenu, il ne serait pas en mesure de vous répondre. Aussi, pourquoi ne pas faire inscrire vos questions au compte rendu pour qu'il y réponde demain?

M. FULTON: Je m'efforce de les formuler de façon qu'il les comprenne.

Le très hon. M. HOWE: Le sténographe prend justement le compte rendu. Pourquoi ne pas poser vos questions tout de suite?

M. FULTON: Le ministre est-il ici à titre de membre du Comité?

Le très hon. M. HOWE: Oui, à titre de membre du Comité.

M. GEORGE: Pourquoi M. Fulton ne ferait-il pas la même chose que M. Carter: mettre ses questions pas écrit?

M. FRASER: Oui, M. Carter les a mises par écrit; elles furent consignées au compte rendu, mais le compte rendu n'est pas arrivé, non plus que les réponses à ces questions.

M. FULTON: Quel est le chiffre qui correspond au nombre de moteurs entretenus entre 1948 et 1949, car je découvre, à la page 5, au tableau des frais d'exploitation, sujet maintenant à l'étude, que les frais d'entretien, en 1949, imputés sur l'exploitation du réseau continental, sont de 200 p. 100 plus élevés qu'en 1948 et je voudrais savoir pourquoi?

Le PRÉSIDENT: Vous répétez sans cesse "plus que doublé"; je voudrais bien savoir où vous prenez cela. J'ai vérifié les chiffres du tableau de la page 19 et je n'y vois rien qui s'approche de cette proportion.

M. FULTON: Le poste No 47.

Le PRÉSIDENT: Bon, il y a là une augmentation qui, comme vous pouvez le voir, est la différence entre le coût en 1948 et le coût en 1949, mais elle est loin de s'élever au double.

M. FULTON: C'est ainsi que je le comprends. Voilà un montant de $1,894,115.69 comparé à un autre de $890,515.13.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes alors descendu au poste intitulé "moteurs d'avions —matériel, etc. . . "

M. FULTON: C'est de l'entretien des moteurs que nous parlons.

Le PRÉSIDENT: Si le coût est doublé, le travail et le coût du matériel le sont ainsi; or, votre coût doublé ne révèle pas une augmentation de 100 p. 100.

M. FULTON: Je me reporte au poste intitulé "moteurs d'avion—main d'œuvre" $864,295.56 contre $575,652.69, et au poste intitulé "moteurs d'avion—matériel, etc...." dont le chiffre passe de $890,515.13 à $1,894,115.69.

Le PRÉSIDENT: Vous prenez deux postes de tout le tableau?

M. FULTON: Parce que ces deux postes ont trait aux moteurs.

Le PRÉSIDENT: Oh! non, tous les six postes se rapportent aux moteurs.

M. FULTON: Mais, M. McGregor nous a expliqué qu'il distinguait entre les bâtis et les moteurs d'avions. Je me borne aux postes qui ont trait aux moteurs d'avions.

M. MCGREGOR: Mais même alors, ils ne vont pas absolument ensemble, n'est-ce pas?

M. FULTON: Le matériel de moteurs d'avions est à 200 p. 100 en 1949 de ce qu'il était en 1948.

M. MCGREGOR: Vous attachez-vous uniquement au matériel, maintenant?

M. FULTON: Comme je l'ai fait observer tout à l'heure, la main-d'œuvre, au poste des moteurs d'avions, accuse une augmentation d'environ 50 p. 100. Le point auquel je veux en arriver est le suivant: combien de moteurs furent ainsi entretenus afin que nous puissions décider si cette hausse provient uniquement de l'augmentation du nombre des moteurs ou d'une défectuosité particulière présentée par ces moteurs. Quand j'aurai obtenu la réponse de M. McGregor là-dessus, je pourrai poursuivre plus loin.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 5?

M. MCGREGOR: Il me faudra je le crains, d'autres éclaircissements avant de pouvoir répondre à la question de M. Fulton. Le nombre des moteurs a changé

de façon très notable en 1948, de sorte que s'il veut que nous fassions des comparaisons avec un mois quelconque de 1949, je serai très heureux de le faire pour lui, mais, je le répète, il y a eu un très grand changement dans le nombre des moteurs en service en 1948 et en 1949. Aussi, à moins que vous ne me disiez pour quelle partie de 1948 vous voulez ce renseignement précis, je ne puis pas vous le donner, parce que le nombre des moteurs a changé notablement.

M. FULTON: Dans ce cas, séparons l'année en deux périodes de six mois: les six premiers mois de 1948 comparés aux six premiers mois de 1949 et les six derniers mois de 1948 comparés aux six derniers mois de 1949.

M. MCGREGOR: Bon, mais encore ici, cela a changé. Me permettriez-vous de vous donner nos chiffres à la date du 1er janvier ou du 1er février de chacune de ces deux années?

M. FULTON: Très bien, donnez-nous-les à la date du 1er janvier et du 1er juillet de chacune de ces deux années.

Adopté.

LE PRÉSIDENT: Page 6.

M. KNIGHT: Je vois, au haut de la page 6, au dernier alinéa de cette section, qu'il est question de frais d'atterrissage et du montant d'argent remboursé au gouvernement du Canada et à ses agences, etc... pour frais d'atterrissage. Je voudrais m'exprimer bien clairement là-dessus, mais sans toutefois entrer dans les détails. Frais d'atterrissage versés au gouvernement: je suppose qu'ils sont versés au ministère des Transports pour autant que celui-ci est propriétaire des aérodromes et que votre compagnie, je suppose encore, paie ces frais pour l'usage de ces aérodromes et de leurs services.

M. MCGREGOR: Oui.

M. KNIGHT: Quelle proportion ou quel pourcentage de ces aéroports appartient aux ministère des Transports? Vous devez aussi vous servir d'aérodromes appartenant à des municipalités?

Le très hon. M. HOWE: Oui, il y a quelques aéroports exploités par les villes, à Vancouver et à Edmonton. Y en a-t-il d'autres, à votre connaissance, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Je ne le pense pas.

M. KNIGHT: La compagnie Air-Canada paie-t-elle pour l'usage de ces aéroports et de leurs services absolument comme le font vos concurrents, les *Canadian Pacific Air Lines?*

M. MCGREGOR: Oui, elle paie même plus, parce que les frais d'atterrissage sont calculés d'après les dimensions de l'avion et selon son poids d'envolée. Sans doute, notre compagnie paie-t-elle autant pour ses *DC-3* que les *C. P. A.* paient pour les leurs. Mais, les *C. P. A.* cependant, n'emploient des quadrimoteurs que sur un seul aéroport canadien à Vancouver.

M. KNIGHT: Mais le ministère des Transports fournit sans doute d'autres aides à la navigation aérienne et je présume que certains d'entre eux doivent être considérés come gratuits, c'est-à-dire que leur fonctionnement ne peut pas être payé en espèces j'imagine. Aussi, vos concurrents doivent-ils en bénéficier tout comme vous.

M. MCGREGOR: Oui.

M. KNIGHT: Dans ce cas, n'aurais-je pas raison de dire que ces compagnies privées, vos concurrentes, sont jusqu'à un certain point subventionnés? Le gouvernement ne donne-t-il pas ainsi dans cette mesure-là même des subventions à toutes les compagnies de transport?

M. GEORGE: Pas plus qu'il n'en fournit à un navire qui, pour entrer au port, se guide sur les phares et les bouées.

M. MCGREGOR: C'est la même chose.

M. KNIGHT: Je songeais plutôt à ce que coûte le maintien de chefs d'aérogares, à Penticton par exemple . . . Oh! non, Penticton n'existe plus, n'est-ce pas? Vous avez abandonné cet aéroport; il n'est plus en service désormais. Mais, qui paie pour l'entretien de postes de navigation aérienne, comme à Whitehorse? J'ai remarqué que la compagnie Air-Canada dessert Whitehorse . . .

M. MCGREGOR: Le ministère des Transports. . .

Le très hon. M. HOWE: L'échelle des droits d'atterrissage est établie de telle sorte que plus le trafic est dense, plus le ministère des Transports a chance de couvrir ses frais d'entretien de ses aéroports. Cette échelle se compare à celle qu'on emploie chez nos voisins du sud. Les droits doivent tenir compte de la concurrence quoique, je crois, les nôtres soient tout aussi élevés que ceux des États-Unis. En tout cas, la densité du trafic aérien à Montréal et à Toronto permet à ces deux aérodromes de faire assez bien leurs frais. Évidemment, pour certains aérodromes, il faudra beaucoup de temps pour intensifier le trafic aérien, mais lorsque la densité requise sera atteinte, ils feront leurs frais, eux aussi.

M. KNIGHT: Vous avez parlé des recettes à retirer de l'envoi d'avions à des endroits qui ne peuvent être desservis par aucun autre moyen de transport. Si je me souviens bien, vous appelez cela des "routes de brousse" ou enfin quelque chose de semblable. Ces lignes sont-elles plus rémunératrices que celles sur lesquelles vous éprouvez de la concurrence?

M. MCGREGOR: Ordinairement, la recette de chaque tonne-milles transportée sur ces lignes est plus élevée.

M. KNIGHT: Et le malheur veut que vous ne disposiez pas de beaucoup de ces lignes, tandis que certains de vos rivaux ont la bonne fortune de les exploiter?

M. MCGREGOR: Je ne connais aucune ligne sur laquelle nous ne subissons aucune concurrence.

M. KNIGHT: Votre moyenne d'accidents est très basse, n'est-ce pas? Je me demande comment elle se compare avec celle du monde entier ou avec celle des États-Unis?

M. MCGREGOR: Ces statistiques se donnent généralement sous forme de rapport entre le nombre d'accidents et celui des millions de milles du trafic-passagers. Nous n'avons eu aucun accident grave en 1949.

M. KNIGHT: Iriez-vous jusqu'à dire que le monopole dont vous jouissez dans votre domaine a pu avoir une répercussion sur la fréquence des accidents ou plutôt sur l'absence d'accidents que vous avez constatée? Autrement dit y aurait-il tendance, lorsqu'il y a intense rivalité . . . Par exemple, je puis très bien imaginer qu'en certains endroits des États-Unis, plusieurs lignes aériennes américaines seraient tentées d'envoyer un appareil dans les airs même si le temps est légèrement défavorable.

M. MCGREGOR: C'est possible, mais l'exploitation de toutes les lignes aériennes est soumise à une réglementation très prudente.

M. KNIGHT: Je vous remercie, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur la page 6?

M. FRASER: Au sujet de votre campagne de vente intensive vous avez fait beaucoup plus de publicité en 1949 qu'en 1948?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Avez-vous des chiffres là-dessus?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Est-ce que ce sont des chiffres pour le Canada seulement ou s'appliquent-ils à toutes vos lignes?

M. MCGREGOR: Je puis donner les uns et les autres: les frais de publicité, en 1949, pour tous nos réseaux, dépassèrent d'environ $150,000 ceux de 1948.

M. FRASER: $150,000 de plus en 1949? Bon, alors quel était le montant de 1948?

M. MCGREGOR: $837,561 en 1949 et $660,940 en 1948.

M. JAMES: Monsieur McGregor, au sujet de cet alinéa du chapitre intitulé "revue financière" et commençant par ces mots: "En étudiant ce bilan il faut se rappeler que les lignes aériennes canadiennes sont handicapées par le fardeau des douanes canadiennes et de la taxe de vente qu'elles doivent payer pour l'équipement et le matériel importés des États-Unis". Je suppose qu'il s'agit là d'une comparaison avec les lignes aériennes américaines et non pas d'une comparaison avec la situation des *Canadian Pacific Air Lines*. En d'autres termes, cette dernière firme paie les mêmes droits de douanes et la même taxe de vente que votre compagnie?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Votre tarif est-il fixé par la Commission aéronautique ou encore devez-vous soumettre votre horaire à la Commission pour approbation?

M. MCGREGOR: Pour approbation du tarif mais non pas de l'horaire.

M. FULTON: En va-t-il de même pour les *C.P.A.*?

M. MCGREGOR: Je le crois.

M. FULTON: Pourrais-je vous poser des questions relatives aux statistiques que l'on trouve à la page 6? Il me semble que le rapport entre les milles de passagers payants et les milles de places disponibles ainsi que le rapport entre les tonnes-milles productifs et les tonnes-milles disponibles ont diminué en 1949 par comparaison avec 1948. En d'autres termes, en 1948, la différence entre les milles de passagers payants et les milles de places disponibles était de 117 millions. Et en 1949, cette différence atteignait 149 millions. En chiffres ronds dans les deux cas. En 1948, la différence entre les tonnes-milles productifs et les tonnes-milles disponibles était de 20 millions tandis qu'en 1949, cette même différence était de 27 millions. Je désirerais savoir si c'est en accroissant vos services que vous avez ainsi multiplié vos disponibilités sans que par contre le trafic susceptible d'en profiter ait répondu à votre attente?

M. MCGREGOR: Cela se mesure très exactement au moyen de l'indice de charge utile. Il est indiqué pour la charge totale, ou, si vous préférez, en prenant les passagers comme base. Ainsi, établit-on directement le point jusqu'auquel le trafic a utilisé les disponibilités que vous lui offriez. En outre, comme je l'ai déjà dit, au printemps de 1949, nous avons ajouté à nos deux envolées transcontinentales canadiennes, qui constituent notre principal service aérien, une troisième envolée, que nous n'avons pas supprimée à l'automne de la même année, parce que nous nous trouvions dans la peu enviable situation d'avoir trop de trafic pour deux envolées et pas tout à fait assez pour trois, pendant les mois d'hiver.

M. FULTON: Et vous avez l'intention de lancer une autre ligne transcontinentale, cette année?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FULTON: Vous croyez-vous justifiés d'agir comme si votre trafic allait répondre aux disponibilités que vous offrirez?

M. MCGREGOR: Nous sommes sûrs que notre trafic d'été suffira à tenir nos envolées occupées mais nous supprimerons probablement la quatrième à l'automne de 1950.

M. FULTON: Pouvez-vous me donner un état,—je me demande si ce point a déjà été soulevé?—du nombre de passagers transportés sur les divers secteurs de votre réseau?

M. MCGREGOR: Non, mais nous pouvons vous donner l'indice de charge pour l'ensemble de notre exploitation continentale et atlantique.

M. FULTON: Pouvez-vous nous donner un état du nombre des passagers transportés disons entre Calgary et Winnipeg?

M. MCGREGOR: Je puis vous donner ce que nous appelons le diagramme de notre achalandage. Ces chiffres sont compilés mensuellement et vous donneront le nombre de passagers transportés entre chacun de ces points.

M. FULTON: Pourriez-vous me procurer cela pour demain, disons pour la période de janvier à juin 1949?

M. MCGREGOR: Je les ai pour janvier, mais je ne les ai pas pour juin de l'an dernier. Je pourrais vous donner le nombre de passagers en tout.

M. FULTON: Pourriez-vous me les procurer pour demain?

M. MCGREGOR: Je puis vous les donner demain en ce qui concerne juin dernier. Mais je puis vous donner janvier dès maintenant, si cela vous convient?

M. FULTON: Combien cela prendra-t-il de temps?

M. MCGREGOR: Vingt-quatre heures, je crois. Vous voulez cela par tronçons. Mais, vous comprenez que les chiffres se répètent pour nombre de passagers qui sont transportés de Vancouver à Calgary, puis de Calgary à Winnipeg et de Winnipeg à Toronto.

M. GILLIS: Avant d'en finir avec cette page: c'est le personnel d'Air-Canada qui assure le service de vos avions aux divers aéroports placés sous le contrôle du ministère des Transports?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. GILLIS: De sorte qu'un avion étranger atterrissant chez nous à un de ces aéroports bénéficie des services de vos employés?

M. MCGREGOR: Pas nécessairement. S'il y a entente entre le propriétaire de l'avion et Air-Canada, notre personnel fournira le service requis, mais autrement, n'importe quelle autre ligne aérienne ou agence pourra le faire.

M. GILLIS: Le seul personnel affecté aux aéroports exploités par le ministère des Transports, est le vôtre?

M. MCGREGOR: Oh! non, à Gander, par exemple, il y a là le personnel de huit lignes aériennes différentes.

M. GILLIS: Voilà où je veux en venir: n'a-t-on pas déjà proposé que tout ce service au sol soit confié à une seule compagnie privée?

M. MCGREGOR: Oui, à certains endroits.

M. GILLIS: Si je comprends bien, le sentiment général veut que si une compagnie privée assume le service des avions au sol, cela ne donnera pas autant de satisfaction que si le travail est fait par votre propre personnel. N'est-ce pas là le sentiment général là-dessus?

M. MCGREGOR: C'est notre opinion.

M. GILLIS: C'est votre opinion?

M. MCGREGOR: Oui.

Le très hon. M. HOWE: Tout le monde pense de même à ce sujet.

M. GILLIS: Il y a eu une certaine inquiétude... En tout cas, j'ai reçu une lettre ou deux venant de l'aéroport de chez moi. On y laissait entendre que ce changement était à l'étude. Les intéressés sont très inquiets à cet égard.

Le très hon. M. HOWE: Dites-leur de ne plus s'en faire.

M. FRASER: Allons-nous suspendre la séance à dix heures?

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux qui veulent finir à dix heures?

(On décide de continuer la séance.)

Y a-t-il d'autres questions sur la page 7?

Adopté.

Page 8.

M. FULTON: Au sujet de la page 7, je me demande si M. McGregor a les chiffres demandés ce matin sur l'accroissement du poids, en livre, du courrier transporté.

M. MCGREGOR: Non, pas encore.

Le PRÉSIDENT: Le document sera déposé.

M. FRASER: A la page 8, vous parlez du système de guidage et de ce qu'il réduit l'attente à laquelle les passagers étaient exposés antérieurement. Vous l'utilisez dans tous les cas, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Il y a encore quelques aéroports où il n'a pas encore été installé, en vertu du programme du ministère des Transports, mais si je crois savoir que tous les principaux aéroports, à l'exception de celui de Patricia-Bay, à Victoria, ont été équipés de ce système.

M. FRASER: C'est le seul qui en soit encore dépourvu?

M. MCGREGOR: C'est le seul à ma connaissance, mais je puis me tromper.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 8?

Adopté.

Page 9.

M. FRASER: Peut-être n'en ai-je pas fait part au Comité, mais je me demandais si vous aviez le tarif familial? Je crois que vous ne l'avez pas?

M. MCGREGOR: Si, nous l'avons.

M. FRASER: Vos concurrents ont considérablement réduit leurs tarifs, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Les seules réductions de tarif qui aient été en vigueur sur les lignes transatlantiques, l'ont été pour tous les avions survolant l'Atlantique-nord. Mais, ces réductions ne sont pas du genre convenu pour les familles; ce sont des escomptes sur billets d'excursion aller-retour et ils sont de deux genres. L'un est un billet aller-retour de soixante jours; comme son nom l'indique, le passager est tenu de rentrer dans les soixante jours de son départ. On le vend pendant les mois d'hiver à raison du prix de l'aller plus un tiers. Le second est un billet d'aller-retour de quinze jours, à raison du prix de l'aller plus un dixième. Le prix des billets des voyages transatlantiques fait l'objet d'une entente entre toutes les lignes et est le même pour toutes.

M. FRASER: Oui, mais vous n'avez pas ce tarif réduit?

M. McGREGOR: Si, nous l'avons.

M. FRASER: Vous l'avez?

M. McGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 9?

M. FULTON: Oui. Je constate qu'on exige du réseau transatlantique d'Air-Canada un intérêt sur le capital investi, mais il est beaucoup moins élevé que celui du réseau continental. Pouvez-vous nous dire combien vous avez d'avions sur le réseau transatlantique par rapport au réseau continental?

M. McGREGOR: De nouveau, il s'agit ici d'un cas où le nombre des appareils a varié au cours de l'année. On y fait allusion dans le rapport et si je me souviens bien des chiffres, nous avons commencé avec douze avions sur le réseau d'outre-mer et neuf sur le réseau continental. Aujourd'hui, il vous intéressera peut-être de savoir que les chiffres sont renversés. A la fin de l'année, cependant, les chiffres étaient de dix à dix. Ils s'appliquent uniquement aux *North Stars*.

M. FULTON: C'est-à-dire aux *North Stars* seuls?

M. McGREGOR: Oui.

M. FULTON: Vous avez d'autres *DC-3*?

M. McGREGOR: Nous n'avons pas de *DC-3* sur le réseau transatlantique.

M. FULTON: Sur le réseau continental?

M. McGREGOR: Oui.

M. FULTON: Je me demande si vous pourriez nous donner le nombre total d'avions affectés au réseau continental ou nord-américain et le nombre total affecté au réseau transatlantique?

M. McGREGOR: Les chiffres ont varié à plusieurs reprises au cours de l'année, mais à la fin de décembre, on pourrait dire sans crainte qu'il y avait 37 avions affectés au réseau continental et dix au réseau international.

M. FULTON: Est-ce là-dessus que vous vous basez pour répartir votre capital entre vos deux réseaux?

M. McGREGOR: Non. Le capital investi par exemple dans l'entretien de nos bases et ainsi de suite est réparti également entre les deux compagnies et les immobilisations en avions sont réparties entre elles suivant la répartition numérique des appareils.

M. FULTON: Et quelle est la proportion de cette répartition?

M. McGREGOR: Dans le cas des *North Stars*, je crois qu'elle est de dix à dix, à la date du 31 décembre.

M. FULTON: Les *North Stars* servent de base à votre décision et, si je comprends bien, vous imputez l'intérêt du capital en partie sur le réseau continental et en partie sur le transatlantique de sorte que le montant payable dans chacun de ces deux cas varie. Quelle est la proportion du capital ainsi imputée sur le réseau continental par comparaison avec le transatlantique?

M. McGREGOR: Nous pouvons partir pour cela directement des frais d'intérêt dont la proportion doit être la même puisque nous payons le même taux sur chaque dollar investi.

M. FULTON: Je le comprends, mais quelle est la base de cette répartition?

M. McGREGOR: Je croyais vous l'avoir dit. On ne peut faire de calcul avec des choses de nature différente. Dans le cas d'avions, nous ne pouvons dire que

le rapport sera de 37 à 10 lorsque 27 sont des *DC-3* à $200,000 l'unité et 10 des *North Stars* à $660,000 l'unité. Alors, nous prenons le capital représenté par nos *North Stars* dont nous connaissons le prix et nous disons que, par rapport au réseau continental et au réseau international, il sera également réparti entre ces deux réseaux, lorsque la distribution numérique de ces appareils sera de dix à dix. Nous avions aussi un capital investi représenté par nos 27 appareils *DC-3* affectés au réseau continental. En outre, il y a une forte immobilisation représentée par l'outillage, les ateliers et autres choses; elle est également répartie selon le nombre d'heures passé par avion dans ces deux services.

M. FULTON: Ce que j'aimerais connaître, c'est la ventilation de la répartition financière de l'intérêt sur le capital, selon l'exploitation continentale ou internationale, en 1948, par comparaison avec 1949.

M. MCGREGOR: Je ne puis pas vous les donner maintenant.

M. FULTON: Pouvez-vous nous les donner demain?

M. MCGREGOR: Oui, demain matin.

Adopté.

M. KNIGHT: J'ai remarqué au haut de la page 9, des chiffres relatifs à vos recettes et à vos dépenses d'exploitation. Ils indiquent que vos recettes ont diminué de 6 p. 100 tandis que vos dépenses ont augmenté de 4 p. 100. J'aimerais vous poser la question suivante:... mais peut-être devrais-je d'abord vous dire que les gens qui voyagent par avion considèrent sans doute cela comme un moyen de transport de luxe. Peut-être n'êtes-vous pas disposé à l'admettre, monsieur McGregor, mais moi, je le crois. Quel serait dans ces conditions l'effet d'un recul économique sur l'ensemble de votre situation financière?

M. MCGREGOR: Si par là vous faites allusion à la diminution de nos recettes d'exploitation, je répondrai qu'elle découle entièrement de la résiliation du contrat conclu par le gouvernement et la compagnie pour le transport des immigrants.

M. KNIGHT: Je parle d'une crise ou d'un recul d'ordre économique. Je crains que cela ait pour effet de bouleverser votre bilan.

M. MCGREGOR: Cela se pourrait.

M. FRASER: Est-ce vraiment un luxe que de voyager par avion? J'ai toujours pensé que pour l'homme d'affaires, c'est une nécessité à cause du temps que cela lui épargne.

M. MCGREGOR: C'est parfaitement juste. D'ailleurs, ce n'est pas seulement à l'homme d'affaires que cela sauve du temps, mais aussi au voyageur en vacances, parce que cela lui donne plus de loisirs.

M. FRASER: Oui, ce n'est pas réellement un luxe.

Le très hon. M. HOWE: Cela équivaut à un voyage en troisième classe, du moins en ce qui concerne la traversée de l'Atlantique. Je me souviens avoir déjà traversé à bord du *Queen Mary*: cela m'a coûté deux fois et demie plus que si j'avais pris un des avions de M. McGregor.

M. FRASER: Oui et vous avez plus de temps.

Le très hon. M. HOWE: Parfaitement.

M. KNIGHT: Évidemment, le facteur temps est important pour l'homme d'affaires.

Le très hon. M. HOWE: Je crois vraiment que vous ne pouvez pas dire avec certitude quel serait l'effet d'une crise. Je ne crois pas que vous puissiez vous prononcer catégoriquement là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Page 10?

M. FULTON: Je m'excuse, mais j'ai nombre de questions à poser sur la page 9. Vous venez de faire allusion à la situation défavorable dans laquelle vous a placés la suppression du transport des immigrants, monsieur McGregor. N'est-il pourtant pas vrai que, dans l'ensemble, lorsqu'on fait entrer en ligne de compte recettes et dépenses d'exploitation, ce transport n'a pas amélioré votre situation?

M. MCGREGOR: Non, ce n'est pas cela.

M. FULTON: Je constate, page 28 du fascicule nº 5 de l'an dernier, au bas de la page, que vous avez dit, en analysant l'exploitation de votre réseau international, ce qui suit: "Enfin, la difficulté d'obtenir des cargaisons pour les envolées vers l'est des appareils qui allaient chercher les immigrants au Royaume-Uni, selon l'entente avec le gouvernement canadien et le bas tarif mentionné, ont fait que ce service a été peu profitable pour le service." Aussi, à la lumière de cette affirmation, serais-je porté à croire que la fin de ce contrat n'a pas dû porter préjudice à votre exploitation.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que cela soit exact. Lorsque vous n'exploitez pas un service, rémunérateur ou non, et que vous pouvez le faire ayant à votre disposition l'équipement et le personnel requis, vous n'épargnez pas le coût de l'exploitation. Vous n'économisez que vos déboursés immédiats, le coût du carburant et autres choses du genre. Aussi, lorsque la recette provenant de l'exploitation de ce service suffit à couvrir ou même à dépasser vos déboursés d'exploitation, vous êtes en meilleure posture que si vous ne l'exploitiez pas mais cela ne signifie pas que l'exploitation soit profitable. Il va sans dire que si vous aviez eu le choix, vous ne vous seriez pas munis de cet équipement et de ce personnel, mais les ayant l'un et l'autre, vous faites mieux de vous en servir.

M. FULTON: Mais, si je m'en rapporte à ce que vous avez dit en 1949, le transport des immigrants, dans l'ensemble, ne fut pas rémunérateur pour votre compagnie, parce que, avez-vous dit, la difficulté d'obtenir des cargaisons pour les envolées vers l'Est des appareils qui allaient chercher les immigrants au Royaume-Uni, selon l'entente avec le gouvernement canadien, fut l'un des facteurs qui rendit cette exploitation improfitable, de sorte que, dans l'ensemble, votre réseau transatlantique ne retira aucun bénéfice de ce contrat.

M. MCGREGOR: Non, parce que nous avons dû nous mettre en état de le remplir, à grands frais.

Le PRÉSIDENT: Il y a une différence dans l'importance de la perte, monsieur Fulton. Cela confirme votre avancé.

M. FULTON: Oui, mais il s'ensuit, me semble-t-il, d'après la remarque du président, que la résiliation du contrat n'a pas pu empirer votre situation au point de vue des recettes.

M. MCGREGOR: C'est justement le point en litige. Je dis que nos recettes brutes ont diminué de plus d'un million de dollars par suite de cette résiliation. Nous avons continué d'entretenir le matériel volant et de payer les équipages que nous avions réunies pour ce contrat.

M. FULTON: Mais aviez-vous fait l'acquisition de matériel pour remplir ce contrat?

M. McGREGOR: Non, car je crois que lorsque nous avons commandé notre équipement, nous ne songions même pas à ce contrat.

Le très hon. M. HOWE: Voici plutôt comment il faut décrire la situation: sur le réseau de l'Atlantique-Nord, il faut que nous maintenions en service suffisamment d'avions pour satisfaire la clientèle. Si nous pouvions doubler ou tripler ou même quadrupler le nombre des passagers, nous pourrions ainsi améliorer notre situation parce que cela nous permettrait de réduire le coût d'exploitation de nos aéroports et de nos équipes d'entretien, disons par exemple, en Islande, à Londres et à Prestwick. Partout il faut que nous soyons prêts à effectuer des réparations. Lorsque nous augmentons le nombre de nos envolées et celui de nos passagers, nous réduisons de ce fait le coût unitaire de notre exploitation. Si nous pouvions augmenter le nombre de nos envolées et celui des passagers transportés, je le répète, cela aurait pour effet de réduire pour la peine le coût relatif de l'ensemble de notre exploitation.

M. FULTON: Voici comment je vois la situation: nous nous sommes munis de certaines choses: avions, équipages, aéroports et ainsi de suite... et jusqu'ici, l'an dernier, en particulier, les recettes ordinaires des passagers, du courrier, etc., n'ont pas couvert nos dépenses d'exploitation.

Le très hon. M. HOWE: C'est exact.

M. FULTON: Je ne crois pas que vous soyez justifiés d'affirmer que le déficit de cette année-là a augmenté par rapport à l'année précédente à cause de la suppression du transport des immigrants.

M. McGREGOR: Elle en a été cause jusqu'à un certain point, car ce transport eût été avantageux pour nous.

M. FRASER: Je remarque sur le diagramme de la page 23 que pendant les mois d'octobre, novembre et décembre,—surtout novembre et décembre,—il semble y avoir eu un sursaut. Cela découle-t-il de la dévaluation du dollar et de la livre sterling?

M. McGREGOR: Je vous demande pardon, quelle page?

M. FRASER: C'est au diagramme de la page 23.

M. McGREGOR: Oui pour quelle année?

M. FRASER: Pour 1949 et 1948 il y a eu une chute très notable en novembre, oui, novembre et décembre, mais en 1949, il paraît y avoir eu tendance à relèvement: je me demandais si cela provenait de la dévaluation de la livre?

M. McGREGOR: Non, je ne le pense pas; une partie de cette augmentation,—et à propos, elle ne se fit sentir qu'en décembre, car le mois de novembre figure dans la seconde colonne et indique une diminution très nette,—une partie de cette augmentation s'explique par le trafic plus intense de Noël; pour le reste, elle s'explique par l'effet des réductions de tarif dont nous avons parlé, je crois.

M. FRASER: Elles entrèrent en vigueur à cette époque?

M. McGREGOR: Oui.

M. FRASER: Ce que je cherchais, c'était la cause de cette augmentation.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, vous aviez une autre question à poser, je crois?

M. FULTON: Oui. J'allais faire observer à M. McGregor la possibilité que, sur l'ensemble du réseau transatlantique, nous ayons voulu aller trop vite en affaires, que nous nous soyons développés outre-mesure? Nos immobilisations ont

été trop fortes par rapport aux opérations futures et le service souffrira d'un excès d'immobilisations pour plusieurs années à venir?

Le très hon. M. Howe: Dans un certain sens, c'est un service de prestige. Si le trafic s'accroît, nous pourrons sortir de nos déficits. Si nous parvenons à justifier l'augmentation du nombre de nos avions, nous pourrons probablement faire meilleure figure. Vous avez raison, c'est le trafic-voyageurs qui doit améliorer notre situation financière. La principale difficulté découle de l'obligation de fournir un minimum de service: le maintien, par exemple, de nos équipes au sol pour assurer le fonctionnement de notre réseau transatlantique. Notre réseau continental, par contre, compte trois envolées transcontinentales quotidiennes. Mais lorsqu'il n'y en avait qu'une, nous avions un tarif très élevé pour le courrier de sorte que celui-ci supportait à lui seul presque tous les frais: nous vivions à même les recettes du courrier. Aussi en augmentant le nombre de nos envolées, nous avons réduit le coût relatif de nos services terrestres. A l'égard du réseau transatlantique, nous espérons intensifier le trafic jusqu'à ce qu'il suffise à porter le poids de nos frais d'exploitation.

M. Fulton: Je comprends bien cela, surtout après avoir pris en considération vos statistiques de 1948 et les avoir comparées à celles de 1949, compte tenu, en particulier, des prévisions. Ce qui ne veux pas dire qu'on peut toujours faire d'exacts pronnostics. En 1949, votre exploitation était meilleure qu'en 1948.

Le très hon. M. Howe: C'est vrai.

M. Fulton: Elle était certes bien pire avant.

Le très hon. M. Howe: On ne peut pas dire que nous avons alors poussé l'optimisme jusqu'à croire que nous joindrions les deux bouts sur le réseau transatlantique, n'est-ce pas?

M. Fulton: Non, mais nos résultats de cette année sont pires que ceux de l'année précédente, d'autant plus que nous avions affirmé qu'ils seraient meilleurs. Je pose donc la question: jusqu'à quel point devons-nous demander au contribuable de subventionner notre réseau international, au lieu de verser cet argent au profit de notre réseau continental. Le réseau transatlantique ne sert qu'à fort peu de gens comparativement à ceux qui utilisent notre réseau continental. C'est pourquoi je demande s'il ne serait pas possible de renverser le mouvement en réduisant le service transatlantique ou d'une autre façon, et en diminuant les sommes que nous devons verser pour combler le déficit subi dans l'ensemble, sur ce réseau.

Le très hon. M. Howe: Le seul moyen d'y arriver, je crois, consisterait à supprimer le réseau. Nous pourrions y mettre fin incessamment. Car, je ne vois pas comment nous pourrions assurer le service de ces lignes en maintenant un équipement et un personnel moindre qu'aujourd'hui.

M. McGregor: Ce serait impossible.

M. Fulton: M. McGregor dit que ce serait impossible.

M. McGregor: Oui, impossible d'exploiter ce réseau avec moins d'équipement et de personnel que nous n'en avons présentement.

Le très hon. M. Howe: Les lignes du sud se développent joliment. Elles contribuent à maintenir le niveau du trafic requis et il se peut que, pour peu que le trafic transatlantique augmente, lui aussi, nous arrivions à équilibrer notre affaire dans un an ou deux. C'est à voir.

M. GEORGE: Vous avez parlé de prestige... Cela consiste à travailler beaucoup plus pour l'avenir que pour des résultats immédiats.

Le très hon. M. HOWE: Oui et aussi pour occuper notre rang dans ce domaine. Nous sommes les pionniers sur ces lignes et nous détenons le trafic.

M. FULTON: Jusqu'à quel point ces lignes sont-elles essentielles? Grâce aux *Canadian National Steamships,* nous maintenons un service de transport maritime pour la marchandise. On nous dit qu'on le maintient à cause de nos relations traditionnelles avec la région que nous desservons ainsi. Ce service nous met en déficit. Mais, si je comprends bien les questions et réponses relatives aux affaires du chemin de fer, nous faisons cela pour soutenir le prestige de notre drapeau dans cette région du globe. Et maintenant, jusqu'à quel point est-il nécessaire que nous subissions des déficits, ici, dans le même but... simplement pour soutenir le prestige du drapeau sur des routes aériennes qui ne permettent pas de prévoir qu'elles deviendront lucratives avant nombre d'années?

Le très hon. M. HOWE: Le rapport de 1948 signalait que tant que le Canada n'aura pas une population plus importante ou tant que le coût unitaire de l'exploitation du transport aérien ne sera pas réduit, les lignes aériennes internationales devront être considérées essentiellement comme placement à longue échéance. Je crois que c'est là un point de vue raisonnable.

M. FULTON: C'est un placement à longue échéance, je l'admets, mais je me demande tout simplement s'il finira jamais par donner des profits.

Le très hon. M. HOWE: Tout ce que vous pouvez faire, c'est de lutter contre les déficits et de travailler à développer le trafic que vous le pouvez.

M. FULTON: Je me demande si, à la longue, pareil effort ne se sera pas avéré plutôt décourageant. Je suis convaincu que M. McGregor et ses employés supérieurs ont d'autant plus lutté contre le déficit, cette année, qu'il avaient prédit qu'il n'y en aurait pas.

M. GILLIS: Voudriez-vous supprimer le service?

M. FULTON: Je me demandais s'il existe un autre moyen d'éviter le déficit qu'en supprimant le réseau?

Le PRÉSIDENT: La réponse est non.

Le très hon. M. HOWE: La réponse est non. Nous devons soit supprimer tout le réseau transatlantique pour mettre fin à toutes les pertes, soit le maintenir en travaillant à éviter les déficits et à augmenter le trafic. Il n'y a aucun moyen de réduire davantage les dépenses, de sorte que votre seul espoir consiste à développer davantage le trafic.

M. FULTON: Que penseriez-vous du projet de laisser les compagnies privées se débrouiller sur ces lignes internationales, afin que nous concentrions nos efforts sur le développement du réseau continental. Cela coûterait moins cher aux contribuables.

Le très hon. M. HOWE: Ah! çà serait une autre histoire. Je n'aime cependant pas m'arrêter à la pensée que des entreprises privées verraient plus loin que le gouvernement canadien en ce qui concerne les perspectives du trafic aérien. A mon avis, si les compagnies ordinaires sont capables d'aborder le problème avec l'espoir qu'à la longue, elles en retireront des profits, le gouvernement canadien l'est également.

M. KNIGHT: Cependant, vous leur avez laissé le champ libre dans le Pacifique?

Le très hon. M. HOWE: Oui, nous étions alors d'avis de ne pas disperser nos ressources et l'attention de la direction de notre entreprise en cherchant à couvrir en même temps l'océan Pacifique.

M. KNIGHT: Telle ne fut pas toujours votre opinion?

Le très hon. M. HOWE: Non, mais j'ai pensé que si je devais rendre compte au Comité de la perte d'un avion, disons au Japon, en plus des déficits d'exploitation, il n'aimerait peut-être pas cela.

M. KNIGHT: En somme, les vues optimistes qu'entretenait le Ministre il y a trois ou quatre ans ne se sont pas réalisées.

Le très hon. M. HOWE: L'expérience vient tempérer l'optimisme.

M. FULTON: Combien cela prendra-t-il d'années, pensez-vous? Cinq ou dix ans? Dix ou quinze ans?

Le très hon. M. HOWE: Si, après avoir développé nos lignes du sud de l'Atlantique, qui, ne l'oublions pas, contribuent directement au soutien de celles du nord parce que nous y employons les mêmes avions, et si, après cinq ans, nous en arrivons à la conclusion que nous ne pouvons les exploiter sans pertes substantielles, alors le Comité sera justifié de poser la question de savoir s'il y a lieu de continuer la lutte ou s'il vaut mieux abondonner la partie.

M. FULTON: Ainsi vous n'entrevoyez pas la possibilité de réaliser des gains avant cinq ans? Vous ne tenez pas à prédire que vous y parviendriez dans un délai moindre?

Le très hon. M. HOWE: C'est exact.

M. FRASER: Le Ministre vient de parler des lignes du sud. A l'égard de la nouvelle ligne à destination de Tampa, y a-t-il une entente vous obligeant d'y affecter un nombre déterminé d'avions par mois ou par semaine?

M. MCGREGOR: Les conditions ne sont pas posées dans ces termes-là. L'entente stipule que nous devons établir la fréquence de nos envolées d'après le volume de la demande de la clientèle. En d'autres mots, nous ne devons pas fournir un service exagéré ni, par conséquent, un service insuffisant.

Peut-être pourrais-je apporter à M. Fulton quelque consolation en lui disant qu'en nous basant sur les deux premiers mois d'exploitation de notre réseau international, en 1950, notre revenu net dépasse de $307,000 celui des deux mois correspondants de 1949.

M. FRASER: Est-ce dû aux réductions de tarif?

M. MCGREGOR: Pour une certaine partie, oui.

M. FULTON: Je le regrette beaucoup, mais à cette question, je répondrais plutôt que se répète aujourd'hui ce qui ne passait en 1949, car, en faisant alors la revue de la situation de l'année précédente, vous avez dit:

> "...mais je peux vous affirmer catégoriquement que les revenus d'exploitation des lignes d'outre-mer accusent, pendant les premiers mois de 1949, une amélioration qui suit de près les estimations."

Personne, je crois, ne devrait vous blâmer d'avoir prononcé des pronostics optimistes. Mais ces pronostics, vous les avez fondés sur deux ou trois mois de l'exploitation de 1949. Vous avez formulé ces pronostics en avril 1949, mais il arriva qu'ils furent complètement démolis, pour peu que l'on regarde le bilan de l'année entière. Et, sans engager personne d'autre que moi, je dois dire que je

n'ai encore rien vu qui indique que les mêmes pronostics que vous venez de faire ne seront pas également démolis à la fin de l'année. Le très hon. M. Howe lui-même vient de dire qu'il ne prévoit pas de surplus avant cinq ans.

M. McGregor: Et je crois qu'il a tout à fait raison. J'ai déjà attiré votre attention sur le fait qu'à l'époque où ces pronostics furent établis, nous avions un contrat avec le Gouvernement, mais il fut résilié et cela eut pour effet de réduire nos recettes de quelque chose comme un million et quart de dollars.

M. Fulton: Oui. Mais dans votre rapport, cette année, vous faites observer que le trafic à destination de l'ouest et, si je comprends bien, il s'agit ici de passagers, a fourni une plus grande partie de vos recettes d'exploitation cette année que l'an dernier.

M. McGregor: Par rapport aux recettes totales.

M. Fulton: Oui et, en ce qui concerne le réseau transatlantique, vous dites que le motif de votre déficit, cette année, réside dans la perte du contrat du transport des immigrants. Mais cela ne vous a pas empêché de transporter un plus grand nombre de passagers qu'auparavant. Et pourtant vous accusez tout de même un déficit.

Le président: C'est une chose tout à fait remarquable: voilà que vous êtes en avance d'une page sur nous, monsieur Fulton.

M. Fulton: Non, monsieur le président, je suis encore à la page 9.

Adopté.

M. Fraser: Votre tarif du courrier aérien sera-t-il plus élevé?

M. McGregor: Il est établi sur une base toute différente. Le tarif du courrier aérien est basé, d'après une entente internationale, sur un taux à la livre-milles. C'est le même tarif pour Air-Canada que pour n'importe quel autre réseau international. Mais, comme vous l'avez probablement constaté, de temps en temps, les autres réseaux internationaux, du moins les plus importants chez nos voisins du sud, réclament ce qu'ils appellent le paiement rétroactif du transport aérien, ce qui constitue une augmentation du tarif. A l'égard du plus important réseau, cela représente un paiement rétroactif d'environ neuf millions de dollars, selon les dernières statistiques.

M. Fraser: Toucherez-vous quelque chose de ce montant?

M. McGregor: Non, il fut versé par le gouvernement des États-Unis.

M. Fraser: Par le gouvernement des États-Unis?

M. McGregor: Oui.

M. Fraser: Bon, mais quel est votre tarif au mille?

M. McGregor: Le tarif officiel est de six francs-or par tonne-kilomètre. Cela fait...

M. George: S'agit-il de franc français?

M. McGregor: Pas de celui de nos jours, non, c'est le franc-or, qui revient à $4.83 la livre pour le transport du courrier au-dessus de l'Atlantique.

M. Fraser: $4.83? Même en tenant compte de la dévaluation et de ceci et de cela, c'est encore le tarif en vigueur?

M. McGregor: Oui. Malheureusement le service postal continue de nous payer en dollars tandis que le tarif fut primitivement basé sur le franc-or, ce qui aurait dû augmenter nos recettes en provenance du courrier, à la suite de la dévaluation. Le service postal persiste à interpréter l'entente sur le tarif qui

avait établi comme il convenait le taux en dollars et en cents, le service postal, dis-je persiste à nous payer au même taux qu'avant la dévaluation. Pourtant celle-ci, comme le rapport le signale, aurait dû augmenter le tarif et pour le fret pour les passagers.

M. FRASER: Et sous ce poste, le gouvernement canadien,—le service postal,—vous paie moins de $4?

M. MCGREGOR: Non, il continue de nous verser $4.83 mais justement, à cause de la dévaluation, il devrait nous verser plus que cela.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur la page 10?

Adopté.

M. FULTON: Le nombre de vos milles productifs parcourus a diminué en 1949 par rapport à 1948 et pourtant vous avez augmenté le nombre de vos milles-places disponibles, ainsi que l'indique le tableau du haut de la page. Comment expliquez-vous cela?

M. MCGREGOR: Oui. Les milles-places sur le réseau transatlantique n'ont aucun rapport avec le nombre de sièges dans nos avions, parce que toutes les envolées d'hiver sont soumises à une limite de poids, quant au nombre de places. Pour certaines envolées, cette limite peut être abaissée jusqu'à 32 places, par exemple. Pour arriver à augmenter le nombre de milles-places par rapport à un nombre donné de milles productifs, c'est-à-dire le nombre de milles parcourus par nos avions, il suffit de leur faire faire escale à des endroits intermédiaires soigneusement choisis pour augmenter ainsi le nombre de milles-places disponibles.

M. FULTON: Cela a le même effet que lorsqu'on change d'avion à Kingston en cours de route?

M. MCGREGOR: Non, cela a le même effet que lorsque, par suite de forts vents contraires, nous faisons faire escale, sur certaines envolées, à Keflavik, en Islande. Cela a pour effet de maintenir élevé le nombre de sièges susceptibles d'être vendus pour ces envolées.

M. FULTON: Et puis, à la page 10, je constate que le trafic en direction de l'ouest est plus élevé que celui qui se dirige en sens inverse, monsieur McGregor. Pouvez-vous nous donner le tableau du nombre de passagers transportés au Royaume-Uni, par rapport à celui des passagers de vos lignes des Bermudes et des Antilles?

M. MCGREGOR: Oui, pour n'importe quel mois?

M. FULTON: Pour l'année 1949.

M. MCGREGOR: Oui, je puis vous le donner immédiatement. Le nombre de passagers payants sur le réseau de l'Atlantique-nord fut de 21,872 en 1949.

M. FULTON: Et en 1948?

M. MCGREGOR: 23,429 sur les parcours réguliers.

M. FULTON: Et sur les autres lignes?

M. MCGREGOR: En 1949, 11,543; et en 1948, 2,911; ce dernier chiffre ne s'applique évidemment qu'à une partie de l'année.

M. FULTON: Oui. Les envolées régulières comprennent-elles celles qui furent affectées au transport des immigrants?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Page 11: Pouvez-vous me dire le montant total que vous avez touché pour le transport du courrier sur le réseau de l'Atlantique-nord?

M. McGREGOR: J'ai ce chiffre ici: le revenu du courrier en 1949 pour le réseau international fut de $1,178,653.41.

M. FRASER: C'est plus qu'en 1948?

M. McGREGOR: Oui, légèrement: en 1948, ce fut $1,109,731.51.

M. FRASER: Un petit peu mieux?

M. McGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. McLURE: Pourriez-vous me donner une idée du nombre de passagers transportés d'an dernier par la ligne complémentaire *Maritime Central Airways* et dirigés ainsi sur Air-Canada à Moncton?

M. McGREGOR: Je crois que je pourrais vous procurer cela.

M. McLURE: J'aimerais bien cela.

M. McGREGOR: Vous voulez parler des passagers qui sont montés à bord de nos avions?

M. McLURE: Oui.

M. FULTON: A la page 11, on note que la compagnie a déménagé ses bureaux principaux, c'est-à-dire ceux d'Angleterre, pour occuper des locaux plus spacieux. Pouvez-vous me dire si ces nouveaux bureaux coûtent plus cher?

M. McGREGOR: Vous voulez dire: en loyer?

M. FULTON: Oui.

M. McGREGOR: Oui, un peu.

M. FULTON: Avez-vous le montant?

M. McGREGOR: Non, je ne l'ai pas. Il faudrait que je voie le bail. Auparavant, nous occupions des bureaux appartenant aux chemins de fer Nationaux. Or, ceux-ci nous ont avertis qu'ils en avaient besoin, et nous-mêmes songions à nous loger plus grandement. Nous avons alors décidé de trouver quelque chose de plus vaste et nous avons loué un endroit sur le *Pall Mall*. Le loyer est à tant le pied carré et le montant à payer est plus élevé.

M. FULTON: Mais n'avez pas obtenu d'autre espace?

M. McGREGOR: Si.

M. FULTON: Est-ce un meilleur endroit pour fins de publicité?

M. McGREGOR: A mon avis, il est aussi bon que le précédent.

Le PRÉSIDENT: Page 12: adopté.

M. FULTON: Si je comprends bien, monsieur le président, nous sommes maintenant à la page 14.

Le PRÉSIDENT: Oui, page 14.

M. FULTON: Le dernier alinéa... Je crains de ne pas en saisir la signification:

> "Air-Canada ayant réglé ses obligations envers le Gouvernement à la suite du prêt de la première flotte d'avions *North Star*, le reliquat de la réserve originale ainsi que certaines allocations reçues des avionneries ont été mis de côté pour pourvoir au coût des remises à neuf complètes qui s'imposeront plus tard pour ces appareils. Ce reliquat s'élevait au

31 décembre 1949 à $523,426 et, étant donné le programme d'entretien prévu, il suffit à former le noyau de la réserve qui d'ailleurs pourra être augmentée par la suite."

Je me demande si M. McGregor pourrait nous expliquer...

M. McGREGOR: Ce que cela signifie?

M. FULTON: Oui, ce que cela signifie.

M. McGREGOR: Oui. A l'égard des six *M-1* que le C.A.R.C. nous avait prêtés, nous avions contracté, comme je l'ai déjà expliqué, l'engagement d'assumer les frais de leur transformation lorsque viendrait le moment de les rendre à leur destination militaire. Cela impliquait l'enlèvement des sièges, de la plus grande partie de la décoration intérieure et de l'ameublement et de nombreuses autres modifications de détails. En prévision de cet engagement, nous mettions chaque année, pour ces avions, une certaine somme pour constituer ainsi une réserve. Lorsque ces avions quittèrent le service d'Air-Canada et furent prêts à subir leur transformation, pour être ensuite remis au C.A.R.C., nous avons obtenu des soumissions de deux entrepreneurs, pour accomplir ce travail exigé par l'engagement en question.

M. FULTON: $760,500?

M. McGREGOR: Et le montant dépensé, en fait, fut de $480,379, laissant intacte une somme de $280,121.

Le PRÉSIDENT: Et le montant mis de côté était de $523,426?

M. FULTON: C'était plutôt le surplus inutilisé.

M. KNIGHT: A la fin de 1949.

M. McGREGOR: Afin de dissiper tout doute, nous allons vous donner le résidu de la dépense totale avec ses arrérages et le surplus inutilisé après accomplissement du travail. Ce surplus s'augmenta par la suite de deux autres sommes versées à Air-Canada, l'une par *Canadair* et l'autre par *Rolls-Royce*, pour des travaux effectués par Air-Canada sur les moteurs et sur les bâtis, mais considérés par ces deux firmes comme étant à leurs frais. Nous avons donc englobé ces trois sommes dans une seule et même réserve d'ensemble à longue échéance. Elle figure pour la première fois au bilan de la compagnie.

M. FULTON: Ce surplus était de $523,426?

M. McGREGOR: Oui.

M. FRASER: A New-York, avez-vous un bureau dans le bas de la ville?

M. McGREGOR: Il est situé sur la 58e rue; toute la question est de savoir si c'est dans le bas de la ville.

M. FRASER: Voici où je veux en venir: vous n'avez pas de bureau sur la 42e rue, là où les autres compagnies aériennes ont les leurs?

M. McGREGOR: Non.

M. FRASER: La 58e rue n'est-elle pas un peu trop loin?

M. McGREGOR: Elle est passablement loin, les loyers y sont beaucoup moins élevés qu'à la 42e.

M. FRASER: Mais n'est-ce pas plus loin?

M. McGregor: Non, c'est plus près de l'aéroport.

M. Fraser: C'est exact.

M. Fulton: A l'alinéa intitulé "Accords internationaux aériens", vous dites que vous songez à étendre votre réseau international. Avez-vous quelque idée des frais supplémentaires que cela entraînera?

M. McGregor: Non. Cet alinéa se rapporte à notre intention de développer plus que nous ne l'avons fait jusqu'ici le trafic interinsulaire sur les lignes déjà en exploitation. Les Bermudes sont les seules îles des Antilles à partir desquelles nous pouvons assurer un service aller-retour avec les autres îles. Par exemple, nos avions vont de Nassau à Kingston, Jamaïque, mais n'ont pas la permission de transporter les passagers qui voudraient voyager seulement entre ces deux points.

M. Fraser: Cela ne s'applique pas à votre droit relatif à Tampa (Floride)?

M. McGregor: Cela s'y applique pour autant que notre entente avec les États-Unis est concernée. Je croyais que vous fassiez allusion à l'entente avec le Royaume-Uni.

M. Fraser: Je parle des ententes avec le Royaume-Uni et avec les États-Unis. Je me demande si vous avez les estimations de l'augmentation de frais que cela représentera... Non pas les dépenses nettes, mais la somme globale à prévoir?

M. McGregor: Oui, on estime qu'il suffira d'une très petite somme. A Tampa, nous faisons faire notre travail par contrat, nous n'y maintenons qu'un directeur d'aéro-gare et une petite équipe de vendeurs, deux personnes.

M. Fraser: Mais vous aurez à payer des frais d'atterrissage?

M. McGregor: Nous payons toujours des frais d'atterrissage, peu importe où nos avions atterrissent.

M. Fulton: Avez-vous en mains le chiffre estimatif du coût total?

M. McGregor: Non, mais je puis l'avoir.

M. Fulton: Dès demain?

M. McGregor: Oui.

M. Fraser: La presse a parlé de St-Petersburg... Allez-vous là aussi?

M. McGregor: Nous avons toujours tiré parti du double nom de cette place, Tampa-St-Petersburg, afin de bien montrer que nous desservons toute cette région.

Le président: Pouvons-nous passer à la page 15?

M. Fulton: Monsieur le président, nombre de questions ont été posées à M. McGregor et il est censé nous fournir les réponses demain. Je propose que nous ajournions.

Le président: La proposition est très raisonnable. Nous ajournons et nous siégerons au besoin trois fois demain.

Le Comité s'ajourne au mardi 4 avril 1950, à 11 heures du matin.

—	Services Nord-Américains		Services transatlantiques		Services Bermudes—Petites Antilles	
	1949	1948	1949	1948	1949	1948
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
RECETTES D'EXPLOITATION:						
Passagers	19,460,394 52	14,869,577 63	6,039,874 53	6,532,348 34	1,055,812 51	239,298 27
Courrier	5,400,000 00	4,648,775 41	1,166,287 65	1,106,737 73	12,365 76	2,993 78
Messageries et fret	1,005,803 36	764,175 18	748,994 73	509,716 31	43,248 55	4,500 71
Excédents de bagage	155,809 07	124,742 89	43,836 52	38,871 92	11,181 51	2,005 74
Nolisements et autres	106,257 92	99,801 10	846,998 82	2,144,095 71	32,192 00	2,821 00
Services imprévus—net	395,704 38	359,864 12	216,167 79	275,695 12	5,426 45	2,025 72
Total	26,523,969 25	20,866,936 33	9,062,159 04	10,607,465 13	1,160,226 78	253,645 22
FRAIS D'EXPLOITATION— (non compris la dépréciation)	24,605,301 57	19,249,970 68	9,609,781 54	10,670,512 32	1,992,604 33	455,924 69
Surplus ou déficit des recettes sur opération non compris la dépréciation et l'intérêt	1,918,667 68	1,616,965 65	*547,621 50	*63,047 19	*842,377 55	*202,279 47
DÉPRÉCIATION	2,867,426 81	2,374,085 64	962,665 61	1,182,924 42	264,703 41	61,482 68
PERTE D'EXPLOITATION	948,759 13	757,119 99	1,510,287 11	1,245,971 61	1,097,080 96	263,762 15
Intérêt sur le capital engagé	470,684 77	425,902 17	228,407 69	227,088 07	62,373 30	13,396 39
Déficit	1,419,443 90	1,183,022 16	1,738,695 80	1,473,059 68	1,159,454 26	277,158 54

* Déficit.

CHAMBRE DES COMMUNES

1950

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER

ET DE

LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 6

SÉANCES DES MARDI 4 AVRIL ET MERCREDI 5 AVRIL 1950

TÉMOINS:

M. G. R. McGregor, président, Lignes aériennes Trans-Canada; le commander C. P. Edwards, sous-ministre de l'Air, ministère des Transports; le vice-maréchal de l'air A. T. Cowley, directeur des Services aériens, ministère des Transports; M. W. S. Harvey, vérificateur général, Lignes aériennes Trans-Canada; MM. Frank P. Turville, C. A., et O. A. Matthews, représentants de la George A. Touche & Co.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

RECTIFICATION

CHAMBRE DES COMMUNES

CANADA

OTTAWA, le 4 avril 1950

M. H. CLEAVER, député,
Président du Comité sessionnel
des chemins de fer et de la marine marchande,
Chambre des communes,
Ottawa.

Cher monsieur CLEAVER,

Je désire vous faire part de certaines erreurs au compte rendu de ma déclaration lors d'une séance du Comité, telle qu'elle a été consignée dans le dernier alinéa au bas de la page 59 du fascicule n° 1 des procès-verbaux et témoignages.

Voici la rectification:

> Je vous dirai qu'en février dernier, quand je m'en venais à Ottawa pour l'ouverture de la session, le navire dut être détourné vers Louisbourg et voici ce qui est arrivé.....il y eut une bousculade folle pour se procurer des taxis afin de se faire conduire de Louisbourg à Sydney et nous eûmes toutes sortes de difficultés. Finalement, nous arrivâmes à temps et alors le vieux train délabré qui va et vient de Sydney partit pour Louisbourg recueillir les passagers qui restaient—certains ne pouvaient se permettre de prendre un taxi—et le départ de notre train fut retardé jusque vers minuit pour laisser le vieux train Sydney-Louisbourg revenir et faire le raccordement.

Bien à vous,
C. W. CARTER, député.

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 4 avril 1950.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 11 h. du matin sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Carter, Cleaver, Drew, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Healy, Helme, Howe, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McLure, Pouliot.

Aussi présents: M. G. R. McGregor, président, Lignes aériennes Trans-Canada, le commander C. P. Edwards, sous-ministre de l'Air, ministère des Transports, le vice-maréchal de l'Air A. T. Cowley, directeur des Services aériens, ministère des Transports, M. W. S. Harvey, vérificateur général, Lignes aériennes Trans-Canada, MM. Frank P. Turville, C.A., et O. A. Matthews, représentants de la *George A. Touche & Co.*, vérificateurs des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. McGregor dépose les documents suivants se rapportant aux Lignes aériennes Trans-Canada qui sont imprimés en appendices au compte rendu de ce jour:

Appendice A: Tableaux de l'affluence des voyageurs, janvier et juin 1949;

Appendice B: États des recettes et statistiques d'exploitation, services nord-américains.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année 1949.

L'interrogatoire de M. McGregor se poursuit.

M. Howe propose que les futures séances du Comité qui concerneront le détail de l'exploitation intérieure des Lignes aériennes Trans-Canada, surtout ce qui se rapporte au modèle des moteurs, soient tenues à huis clos.

M. Gillis propose d'amender cette motion de manière qu'aucune information supplémentaire précise ne soit donnée au Comité sur la performance des moteurs.

Après discussion et mise aux voix dudit amendement, il est adopté.

La motion principale, ainsi modifiée, est mise aux voix et adoptée.

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

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 h.

Présents: MM. Bourget, Carter, Cleaver, Drew, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Healy, Helme, Howe, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch.

Aussi présents: M. G. R. McGregor; le commander C. P. Edwards, le vice-maréchal de l'Air Cowley; MM. Harvey, Turville et Matthews.

L'interrogatoire de M. McGregor se poursuit.

A 6 h. de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 8 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 8 h. du soir, sous la présidence effective du vice-président, M. McCulloch.

Présents: MM. Bourget, Carter, Chevrier, Drew, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch.

L'interrogatoire de M. McGregor se poursuit.

Le président, M. Cleaver, reprend le fauteuil.

Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour 1949 est adopté.

Le Comité entreprend l'étude du rapport au Parlement, pour 1949, des vérificateurs des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. Turville est appelé, lit le rapport des vérificateurs et est interrogé.

M. Matthews est appelé et interrogé.

Le rapport des vérificateurs est adopté.

Les témoins se retirent.

M. Drew donne avis de son intention de proposer que le Comité recommande de donner plus d'ampleur à l'ordre de renvoi pour qu'il comprenne l'étude du budget des Lignes aériennes Trans-Canada pour 1950.

M. Fulton propose de faire nommer un sous-comité de l'ordre du jour comprenant cinq membres à nommer par le président.

Après discussion, M. Fulton demande le retrait de sa motion.

A 10 h. 40 du soir, le Comité s'ajourne au mercredi 5 avril, à 11 h. du matin.

MERCREDI 5 avril 1950.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 11 h. du matin sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Cleaver, Drew, Fraser, Fulton, George, Gillis, Hatfield, Helme, James, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch.

M. Drew propose que le Comité recommande de donner plus d'ampleur à l'ordre de renvoi adopté vendredi le 24 mars, afin qu'il comprenne l'étude du budget des Lignes aériennes Trans-Canada pour 1950, et que le secrétaire soit chargé de préparer le rapport nécessaire à la Chambre.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le Comité reprend l'étude de la motion de M. Fulton du 4 avril visant à faire nommer un sous-comité de l'ordre du jour qui consistera de cinq membres à désigner par le président.

Après mise aux voix de la question sur ladite motion, elle est adoptée.

Le président annonce que les membres suivants composeront le sous-comité de l'ordre du jour: MM. Fulton, George, Gillis, James et McCulloch.

A 11 h. 15 du matin le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau au gré du président.

Le secrétaire du Comité,

A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 4 avril 1950.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. M. McGregor est prêt à déposer maintenant certaines réponses à des questions qui ont été posées hier.

M. McGREGOR: Le premier état répond à la question de M. Fulton concernant le paragraphe au bas de la colonne gauche, à la page 14 du rapport annuel. Il a demandé des renseignements sur la composition de la réserve pour les principales mises au point des avions constituée au cours de 1949.

Après l'acquittement des obligations de la compagnie au chapitre des avions M1 il restait dans la caisse qui avait été accumulée à cette fin $280,121. Il a été ajouté à cette somme une allocation de la

Rolls Royce Company de	$118,305.21
et une allocation de *Canadair Limited* de	$125,000.00
	$523,426.21

Ces trois sommes constituent le total de $523,426.21 qui forme le noyau d'une réserve pour les principales mises au point des avions.

Suit une réponse à une question posée par M. Fulton concernant la répartition du capital entre la compagnie domestique et la compagnie internationale.

La répartition est la suivante:

Services continentaux	$15,450,000
Services transatlantiques	$ 9,550,000

M. FULTON: Je n'ai pas posé la question, mais les 9 millions de dollars sont-ils subdivisés de nouveau entre l'Atlantique-Nord et les Bermudes et Antilles?

M. McGREGOR: Oui.

M. FULTON: J'aurais dû demander ce renseignement.

M. McGREGOR: Nous pouvons produire ces données.

M. FULTON: Je m'excuse de n'avoir pas précisé dans le temps.

M. McGREGOR: Relativement à la dernière question, je ferai observer que la répartition du capital entre les parties constituantes d'une même compagnie, la compagnie de l'Atlantique,—est basée uniquement sur l'utilisation des avions. Cela ne signifie rien au point de vue de la comptabilité parce que les deux services, celui du sud et le service trans-Atlantique, sont exploités par la compagnie de l'Atlantique.

M. FULTON: L'état donnerait une idée approximative des immobilisations au compte du matériel que vous avez dans un service par opposition à l'autre?

M. McGREGOR: Ce serait une idée très approximative, parce que tout le matériel à être mis au point et le reste se rapportant aux deux services se trouvent dans un fonds commun.

M. FULTON: Je vous saurais gré si vous nous donniez cette répartition.

M. FRASER: Pourquoi la *Rolls Royce Company* et *Canadair* figurent-elles dans cette réserve?

M. McGREGOR: La compagnie a fait des réclamations relativement à des garanties à la fois de la *Rolls Royce* et de *Canadair*. Dans un cas, les garanties se rapportaient à des moteurs et dans l'autre à des avions. Le chiffre représente des ouvrages que les Lignes aériennes Trans-Canada ont dû exécuter,—une dépense directe,—par suite d'imperfections contre lesquelles la compagnie était garantie.

M. FRASER: La *Rolls Royce* et *Canadair* eussent dû voir aux réparations?

M. McGREGOR: Oui.

Une autre réponse à une question posée par M. Fulton porte sur le courrier aérien transporté dans les services domestiques. Le volume actuel de courrier aérien transporté par les services aériens dépasse deux fois et demie le volume de courrier aérien transporté antérieurement au transport "tout air" de 595,552 tonnes-milles par année. Cela correspond à une augmentation de 18 p. 100.

M. FULTON: Merci.

M. FRASER: Dans le cas du courrier aérien, transporte-t-on la quantité-limite chaque jour lors de chaque envolée;

M. McGREGOR: Il ne s'agit pas d'une répartition,—il s'agit de transporter la quantité totale dont le service postal exige le transport.

M. FRASER: Mais il inclut ce courrier "tout air", pour porter le quantité au volume que vous vous engagez à transporter?

M. McGREGOR: Il n'y a pas de quantité assujétie à un contrat. En vertu de l'entente conclue, nous sommes tenus de transporter le courrier que le ministère des Postes nous confie. Par contre, le ministère des Postes est tenu de ne nous confier que du courrier de première classe et du courrier frappé d'une surtaxe. Le courrier de première classe est limité à des lettres pesant une once au plus. C'est la seule restriction imposée au ministère des Postes. Les autorités postales nous ont donné une estimation avant que nous nous engagions à transporter du courrier "tout air", et l'estimation du volume total anticipé qu'Air-Canada était appelé à transporter sous le régime du plan de transport du courrier "tout air" dépassait deux fois et demie la quantité que nous avions transportée dans le passé.

M. McLure nous a posé une question qui comportait, avons-nous compris, la production de chiffres, par mois, du nombre de passagers pris à bord par Air-Canada des Lignes aériennes centrales maritimes et des passagers par les Lignes aériennes centrales maritimes d'Air-Canada à Moncton?

Passagers de *Maritime Central Airways* montant à bord d'avions d'Air-Canada, 1949: janvier, 75; février, 52; mars, 55; avril, 40; mai, 86; juin, 105; juillet, 189; août, 244; septembre, 129; octobre, 103; novembre, 66; décembre, 91; total, 1,235.

Passagers d'Air-Canada montant à bord d'avions de *Maritime Central Airways*, 1949: janvier, 104; février, 92; mars, 80; avril, 108; mai, 156; juin, 189; juillet, 267; août, 253; septembre, 120; octobre, 89; novembre, 91, décembre, 103, total, 1,652.

M. Fulton a également posé une question concernant les charges de passagers pour toutes les étapes des envolées par Air-Canada pour les mois de juin et de janvier 1949. (Voir appendice A.)

M. Drew s'est enquis au sujet des recettes par classes, et du nombre de passagers par mois relativement à l'ensemble des envolées continentales, ainsi que les frais d'exploitation par mois répartis suivant les différentes catégories. (Voir appendice B.)

M. FULTON: Monsieur McGregor, j'imagine que vous n'avez pas encore la réponse à la question que je vous ai posée concernant le nombre de moteurs en main. Je crois avoir demandé ces renseignements pour janvier et juillet 1948

M. McGREGOR: Les renseignements sont en train d'être dactylotypés et l'on devrait me les remettre dans quelques instants.

M. FULTON: Puis, j'ai demandé des renseignements quant au coût estimatif des prolongements de services mentionnés sous la rubrique des accords internationaux aériens à la page 14.

M. McGREGOR: Il a été répondu à cette question hier soir.

M. FULTON: J'entendais m'enquérir du coût estimatif de tous les prolongements mentionnés dans le paragraphe?

M. McGREGOR: Nous ne projetons pas de prolongements particuliers à l'heure actuelle. Le seul changement qui s'est produit depuis le temps où le rapport fut rédigé et l'heure actuelle concerne Tampa.

M. FULTON: Le service de New-York n'est-il pas inclus?—R. Ce changement a eu lieu?

M. McGREGOR: Oui, mais, fait étrange, nous ne considérons pas les routes trans-frontières comme des routes internationales, et ce parcours est desservi par la *North American Company*.

M. FULTON: Alors, ce que dit ce paragraphe à la page 14 ne se rapporte qu'à l'exploitation de votre service de l'Atlantique?

M. McGREGOR: Oui.

M. FULTON: New-York fait partie de l'organisation domestique?

M. McGREGOR: Du point de vue de la compagnie, elle en fait partie, mais au point de vue de l'exploitation, elle relève de l'accord bi-latéral dont parle ce paragraphe. Il en est de même de toutes les routes trans-frontières.

M. FULTON: Pour faire suite à la réponse que vous avez donnée concernant le nombre de passagers transportés sur les divers trajets de votre service domestique, je relève que vous fixez à 6,972 le nombre de passagers transportés en provenance ou à destination de Victoria. On m'a prié de porter à votre connaissance les vues de personnes qui estiment que les tarifs exigés pour le trajet Vancouver-Victoria paraissent être plus élevés que les tarifs des autres sections de votre service en proportion de la distance franchie. Vu, semble-t-il, que c'est une route de forte circulation, je me demande si vous répondriez et me feriez savoir si les tarifs sont effectivement plus élevés et pourquoi?

M. McGREGOR: Il est bien vrai que le tarif par passager-mille est plus élevé que celui exigé sur d'autres parcours. Cela est conforme à la ligne de conduite appliquée uniformément qui veut que le tarif soit le plus élevé pour le plus court trajet et fléchisse d'une manière assez uniforme sur les diverses routes. Cela tient au fait que les frais de réservation de place, la montée à bord et le transport d'un passager sont passablement constants, qu'il voyage 40 milles ou 3,000 milles. Les frais sont appliqués au voyage et il va sans dire que dans le cas d'un trajet plus court, ces frais unitaires ou fixes sont plus élevés pour chaque mille des trajets plus courts. Le trajet suivant le plus court est celui de Montréal-Ottawa pour lequel le tarif passager-mille est plus élevé que celui exigé, par exemple, pour le trajet Toronto-Winnipeg.

M. FULTON: Vous n'appliquez évidemment pas un tarif uniforme par mille pour l'entier service continental?

M. McGREGOR: Non, c'est une échelle décroissante en raison inverse de la distance.

M. FULTON: Qu'en est-il du coût d'exploitation de ce service en particulier? Vu que le trajet est plus court, s'ensuit-il que le coût par passager transporté est plus élevé par mille?

M. McGREGOR: Oui.

M. FULTON: Qu'en est-il des bénéfices résultant de l'exploitation de ce parcours en particulier?

M. McGREGOR: Nous essayons de maintenir les bénéfices ou le chiffre des pertes, tel qu'indiqué ici, à un niveau constant, sans égard à la distance parcourue. En d'autres termes, d'après la théorie fondamentale appliquée dans la fixation des itinéraires, le passager-mille entre Vancouver et Victoria devrait maintenir le même rapport en matière de dépenses et de recettes que le passager-mille entre Vancouver et Winnipeg.

M. FULTON: Les intéressés estiment que l'on exige d'eux des tarifs plus élevés, ce qui permet à la compagnie de réaliser un bénéfice, il semble que l'exploitation de ce parcours sert à combler un déficit ailleurs. Ils sont quelque peu irrités d'être placés dans une telle situation.

M. McGREGOR: C'est une chose impossible à prouver, mais je suis absolument certain que c'est tout l'opposé. Les courts trajets sont coûteux, particulièrement ceux qui sont exposés aux conditions qui existent sur la côte avec tous les retards et toutes les interruptions de service qui se produisent. En fait, le prix du passage entre Vancouver et Victoria est inférieur à celui qu'exigeaient les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien quand cette compagnie exploitait ce service.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, avez-vous d'autres questions à poser en marge des réponses données?

M. FULTON: Je n'ai pas de réponse concernant le nombre de moteurs en main. Les renseignements à ce sujet donneraient lieu à des questions.

M. McGREGOR: La réponse est arrivée.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez la déposer maintenant.

M. McGREGOR: Oui.

	Services Nord-Américains		*Services d'outre-mer*	
	1949	*1948*	*1949*	*1948*
Janvier	76 Twin Row 132 Rolls Royce	76 Twin Row 90 Rolls Royce		
Main-d'œuvre	$ 60,254.94	$ 26,753.01	$ 37,698.14	$ 35,743.62
Matériaux et divers	$ 71,958.12	$ 49,771.42	$ 53,236.27	$ 23,166.22
Juillet	76 Twin Row 132 Rolls Royce	76 Twin Row 148 Rolls Royce		
Main-d'œuvre	$ 73,015.11	$ 56,968.65	$ 34,342.66	$ 40,840.54
Matériaux et divers	$184,353.82	$112,486.46	$ 82,359.56	$144,667.66

M. DREW: Cet état ne donne que les chiffres concernant les moteurs Rolls Royce?

M. McGREGOR: Non, les moteurs Pratt et Whitney sont désignés sous le nom de "Twin Row."

M. GILLIS: Le travail du Comité ne serait-il pas facilité si l'on faisait poursuivre ce travail de recherches? Nous pourrions réserver cette question et continuer le travail du Comité. Ne pouvons-nous pas reprendre l'étude du rapport maintenant?

Le PRÉSIDENT: Je crois que cela constituerait peut-être le meilleur procédé. Tous les membres du Comité sont présents maintenant et je n'estime pas qu'il soit juste de les empêcher d'aller de l'avant. Nous sommes rendus au bilan d'ensemble.

M. DREW: Non, je crois que vous en êtes encore à la dernière page.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous en avons fini avec la dernière page sous réserve des questions qui pourraient découler des réponses qui ont été déposées, et nous en sommes en ce moment, effectivement, à la page 16 du bilan d'ensemble.

M. DREW: Le bilan d'ensemble comprend tout.

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est ce que je comprends.

M. DREW: Avant de passer aux questions que je désire poser, puis-je m'enquérir quand des exemplaires de ce relevé seront disponibles?

M. MCGREGOR: J'avais espéré qu'on consignerait ces données au compte rendu sous forme d'appendice.

M. DREW: Si l'on veut bien, je voudrais avoir ce relevé jusqu'à cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Oui, vous pouvez l'avoir, et quand vous en aurez fini, voudriez-vous le remettre au secrétaire du Comité. Pourvu que le sténographe l'ait en main dès ce soir, ce sera satisfaisant. Désire-t-on poser des questions sur l'actif figurant dans le bilan d'ensemble?

M. DREW: Oui. Et je tiendrais à signaler, monsieur le président, qu'étant donné que ce bilan englobe tout le rouage de la compagnie, il en embrasse également tous les aspects, et j'ai certaines questions à l'esprit.

Je crois qu'on a déjà souligné le fait que de meilleurs aéroports et des aides à la navigation plus modernes, entre autres choses, ajouteront à la sécurité et à la qualité en général du service de transport de la société, et procureront en définitive de meilleurs revenus. Faites-vous allusion au revenu brut ou au revenu net à cet endroit?

M. MCGREGOR: Seul le revenu brut sera influencé par un horaire plus régulier, comme il l'est déjà, et cela ne manquera pas à l'avenir d'agir favorablement sur le revenu net. Je ne prévois pas que les frais augmentent dans la proportion de l'augmentation du revenu brut.

M. DREW: La régularité du service influe considérablement sur le revenu net?

M. MCGREGOR: Oui, je dirais qu'un horaire régulier, plus que tout autre facteur, a pour effet de rendre les voyages par avions plus populaires.

M. DREW: Avant de passer à autre chose, je dois dire que dans la réponse que vous avez faite à une question de M. Fulton, vous avez donné le nombre de ces moteurs pour janvier et juillet. J'étais absent à ce moment-là, mais cette question fut posée.

M. MCGREGOR: Oui, monsieur Drew, c'était là une question bien spécifique.

M. DREW: Je m'en rends bien compte et je ne le révoque pas en doute, mais je suppose que vos dossiers contiennent ces chiffres; vous les avez peut-être ici?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Alors auriez-vous l'obligeance d'y ajouter le nombre de moteurs d'avions disponibles en décembre de l'an dernier également? On peut en avoir besoin au cours de la journée.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. DREW: Vous dites que la direction se tiendra au courant des développements dans les avionneries qui promettent un transport aérien supérieur à frais moins élevés? A ce propos, avez-vous jamais envisagé la question des avantages ou désavantages qu'il y aurait de changer les moteurs dont vous disposez présentement en faveur de moteurs d'un autre modèle?

M. MCGREGOR: Non, nous n'avons pas songé à changer le moteur d'aucun de nos avions. Nous avons examiné la question de savoir ce que nous coûterait une augmentation des places dans les avions dont nous disposons et qui assurent le service interurbain. Nous y voyons un avantage et nos avions sont en mesure de recevoir un plus grand nombre de passagers et, au point de vue des recettes ce serait avantageux.

Il y a toutefois cet inconvénient que le service y perdrait en souplesse; autrement dit, nous ne pourrions plus changer tous nos avions de route si quelques-uns étaient pourvus d'un maximum de places à l'avantage de routes déterminées.

M. DREW: Vous avez sûrement changé les moteurs en certains de vos avions à un moment donné?

M. MCGREGOR: Nous avons remplacé les moteurs Wright dans trois appareils DC-3 par des moteurs Pratt-Whitney afin d'uniformiser les types de moteurs dont sont pourvus nos avions et, par le fait même, simplifier le problème des magasins et des pièces de rechange, et celui de l'entretien.

M. DREW: Ce que vous dites là s'applique, j'imagine, avec la même exactitude aux autres endroits du monde où vos avions font escale? Je veux parler en ce moment de la facilité à se procurer des moteurs ou pièces de rechange d'avions.

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. A tout endroit que nous desservons, nous établissons nos besoins en pièces de rechange et nous les faisons fabriquer, là où c'est nécessaire. Nous avons des moteurs de rechange et ainsi de suite.

M. DREW: Mais vous n'avez pas toujours à la main des moteurs de rechange?

M. MCGREGOR: Je crois que le long de toutes les routes que nous desservons régulièrement nous avons au moins un endroit où nous maintenons un moteur de rechange.

M. DREW: Je pense qu'en deux occasions, du moins en une occasion bien déterminée,—car je crois que le ministre se souviendra de son envolée à Nassau—un des moteurs cessa de fonctionner et l'on dut transporter un autre moteur jusque-là.

M. MCGREGOR: C'est vrai. A ce moment-là, la route passait par Nassau, Kingston, la Jamaïque et La Trinité, alors que Port-d'Espagne servait de terminus.

M. DREW: La même chose est arrivée à d'autres endroits?

M. MCGREGOR: Certainement.

M. DREW: Vous avez sûrement un dossier de ces incidents, n'est-ce-pas? Ceux-ci sont-ils consignés dans vos archives générales?

M. MCGREGOR: Nous avons un dossier sur le rendement des moteurs.

M. DREW: J'allais vous poser une question, mais je m'en abstiendrai car elle a trait un autre service, non le vôtre. Cet autre service a eu une expérience qui me revenait à la mémoire. La chose est arrivée récemment. Je veux parler d'un autre service du gouvernement. A ce propos, il vous est arrivé d'avoir à transporter des moteurs jusqu'aux avions parce que ces moteurs n'étaient pas disponibles à certains endroits où naviguaient vos appareils.

M. MCGREGOR: Oui, je crois que cela arrive dans le cas de tous les avions.

M. DREW: Pourriez-vous nous dire combien de fois en 1949 il a été nécessaire de transporter des moteurs aux aéroports dépourvus de moteurs de rechange?

M. MCGREGOR: Je ne dispose pas de cette information, mais si la question de l'endurance des moteurs vous intéresse, j'ai des chiffres sur les pannes de moteurs. Ils peuvent vous intéresser.

M. DREW: Non, pas particulièrement. Je dois dire que ces chiffres m'intéressent, mais j'y arriverai plus tard. Ce que j'aimerais savoir en ce moment c'est le nombre de fois qu'il a fallu transporter des moteurs aux aéroports qui en étaient dépourvus. Vous conviendrez avec moi qu'il en coûte un peu cher de transporter des moteurs de rechange à Nassau ou à Goose, ou encore à Kingston?

M. MCGREGOR: C'est selon que ce transport peut s'effectuer ou non au cours de l'envolée réglementaire suivante.

M. DREW: Vous conviendrez avec moi que le transport du moteur mentionné tantôt ne s'est pas fait lors d'une envolée régulière.

M. MCGREGOR: C'était peut être le cas. Tout dépend du temps qui doit s'écouler jusqu'à l'envolée suivante.

M. DREW: Pour ce qui est de l'envolée à laquelle j'ai fait allusion, vous constaterez qu'un autre *North Star* s'est rendu à Nassau et a pris à bord quatre passagers à destination de Kingston. Pendant ce temps, le moteur transporté à Nassau fut installé sur l'avion défectueux. Vous avez un dossier de cela?

M. MCGREGOR: Oui. L'affaire est consignée dans le registre des envolées.

M. DREW: Avant de poser une autre question, je suis convaincu qu'il vous est impossible d'avoir ces chiffres à la main en ce moment. J'aimerais que vous nous donniez d'autres détails sur cette question, s'il vous plaît. Vous avez dit que la régularité du service impose de plus grands frais d'exploitation que tout autre article de dépense, n'est-ce-pas?

M. MCGREGOR: Non. J'ai dit que ce fait, plus que tout autre, plaisait davantage au public et se reflétait par conséquent dans nos recettes.

Le très hon. M. HOWE: Si vous voulez obtenir des données sur des pannes de moteur, monsieur Drew, pourquoi n'examinez-vous pas la performance du Boeing Stratocruiser? Je n'aime pas vos insinuations que les pannes se produisent plus fréquemment sur les Lignes Trans-Canada que n'importe où ailleurs.

M. DREW: Voilà une observation typique. Laissez-moi dire qu'il n'est pas de question qu'il ne convient de poser dans l'enceinte du Comité. Par ailleurs, je ne laisse pas entendre ou n'insinue qu'un membre quelconque du Comité n'accomplit pas son devoir s'il discute un sujet quelconque concernant les opérations de cette compagnie. J'entends poser de telles questions et je crois que je faillirais à mon devoir si je m'abstenais de les poser.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Drew, que tous les membres du Comité veulent agir loyalement non seulement à leur égard, mais aussi à l'égard des Lignes Trans-Canada. J'ai été quelque peu surpris que vous ayez accepté l'offre de M. McGregor quand il a proposé de fournir au Comité un état des performances de moteur par mille. Il aurait été utile si vous aviez accepté cette réponse avant d'entrer dans les détails concernant les pannes de moteur.

M. DREW: Cela est fort intéressant dans la mesure où vous avez anticipé ma question et c'est aussi une anticipation fort logique.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait très utile au Comité d'avoir cet exposé avant de discuter les cas de pannes, et, quand le témoin a offert de donner la réponse à cette question, j'ai été un peu surpris que vous n'ayez pas accepté.

M. DREW: La réponse que le témoin a donnée était une réponse tout à fait appropriée par rapport aux questions que je posais, mais elle ne constituait pas une réponse à la question générale. J'entends maintenant poser mes questions en fonction directe du sujet en particulier que le témoin a amorcé. Je m'en remettrai au compte rendu quant à ce que le témoin a bien dit au sujet de l'importance de la régularité du service, car on se rappellera que sa réponse avait trait à la question que j'ai posée quand je me suis enquis si les chiffres se rapportaient aux recettes brutes ou aux recettes nettes, et ce sont ces deux catégories seulement qui déterminent le coût de l'exploitation. Le nombre de passagers détermine les recettes brutes, mais ce sont la régularité du service et le coût de l'exploitation qui déterminent les recettes nettes.

M. MCGREGOR: Je crains d'avoir été cause d'un léger malentendu. Si j'ai fait erreur je tiens à m'en excuser auprès du Comité.

Vous m'avez demandé si j'avais parlé de recettes brute ou nettes et j'ai dit que je pensais que les deux catégories se rattachaient complétement l'une à l'autre en ce sens que si les recettes brutes augmentaient les recettes nettes augmenteraient si les dépenses n'augmentaient pas; puis, vous m'avez demandé si la régularité était importante par rapport aux recettes, et j'ai dit oui, je pensais qu'elle constituait le plus important élément unique.

M. DREW: Nous convenons tous que cela a une portée très directe, mais je crois que nous sommes tous d'avis que lorsque ces problèmes d'interruption de service surgissent, ils ajoutent aux frais d'exploitation et il en résulte que les recettes s'en ressentent. Je voudrais vous demander tout d'abord si vous avez le relevé des envolées qui ont été interrompues,—il va sans dire que je parle de l'année 1949,—le relevé des envolées interrompues par suite de la nécessité d'effectuer des réparations quelconques au cours de l'envolée. Avez-vous ces données?

M. MCGREGOR: Non, je ne les ai pas.

M. DREW: Entendez-vous dire, monsieur McGregor, que dans une organisation de cette nature, eu égard à la nécessité d'une comptabilité des frais, si on se proposait d'appliquer des méthodes d'affaires quelconques, vous n'auriez pas inscrit dans un registre la cause de l'interruption du service sur vos lignes, autre que la température?

M. MCGREGOR: Oui. Vous avez demandé si j avais un relevé des envolées qui ont subi des contretemps et j'ai dit non. Nous avons des relevés d'entretien qui font voir le coût de tout retard survenu pour cause de panne du mécanisme, un relevé des moteurs remplacés dans les avions durant leur période normale de service. Nous faisons consigner les chiffres qui ont une portée sur l'administration de la compagnie ou les frais. Nous ne consignons pas le fait que dans le cas de l'envol n° 1 du 26 janvier il a fallu remplacer les bougies d'allumage de l'avion à Calgary. Je comprends que c'est ce sur quoi la question a porté primitivement.

M. DREW: Il va sans dire que je n'entends pas les réparations qui sont effectuées à peu près à chaque arrêt par les équipes d'entretien; je parle de l'interruption effective d'une envolée. Vous auriez un tel relevé, n'est-ce pas?

Le très hon. M. HOWE: Je me demande où nous nous acheminons avec ce genre de questions. Toute ligne aérienne a des difficultés d'ordre mécanique. En vue de créer de la confiance dans l'aviation, une confiance justifiée par les résultats généraux, les lignes aériennes s'abstiennent de parler de leurs difficultés. Par contre, si elles sont sages, elles ne se flattent pas de leur record de sécurité, car ce record peut être réduit à néant demain. Je crois que toute discussion à laquelle le Comité pourrait se livrer au sujet de difficultés d'ordre mécanique dans les lignes aériennes constituerait de la mauvaise réclame. Les Lignes aériennes Trans-Canada n'ont jamais connu d'accident avec le *North Star*, par suite de difficultés d'ordre mécanique, n'ont jamais eu un passager de blessé ni un avion d'endommagé. Or, je ne sais, je ne puis peut-être pas intervenir, —mais si le Comité tient à discuter ce sujet et ainsi faire ressortir toutes les difficultés d'ordre mécanique que nous avons connues au cours de l'année,— je ne crois pas que cela constitue une bonne ligne de conduite. Je tiens à m'opposer à ce genre de questions, dans l'intérêt des Lignes aériennes.

M. DREW: Je tiens à faire observer que tous les membres du Comité, j'en suis sûr, veulent que le service soit de la plus haute qualité, et je tiens à déclarer formellement,—étant donné la nature de certaines remarques qui ont été faites, —et j'ai fait cette déclaration et je la répète, il n'y a pas de pays au monde qui ait produit des pilotes et des personnels navigants égaux aux pilotes et aux personnels navigants canadiens, et cette constatation s'applique à toute l'aviation de notre pays. Les données indiquent, j'en suis convaincu, que nous comptons les meilleurs pilotes et les meilleurs personnels navigants. Nous avons des pilotes et des personnels navigants qui peuvent incontestablement porter le nom du Canada à tous les aéroports de l'univers. Nous avons des pilotes et des personnels navigants qui ont non seulement fait valoir leurs aptitudes particulières en temps de guerre mais les ont prouvées de toute évidence en temps de paix, et cela a été démontré éloquemment par la très grande sécurité qui a caractérisé les Lignes aériennes Trans-Canada. C'est un record dont tous ceux qui ont affaire avec ces Lignes ont lieu d'être fiers et dont tout Canadien peut s'enorgueillir.

Cependant, nous discutons en ce moment un problème tout à fait simple d'exploitation. Comme M. McGregor l'a signalé à l'époque où il a pris la direction, les DC-3 étaient munis de moteurs Wright Whirlwind et il fut décidé dans la suite de les remplacer par des moteurs Pratt et Whitney. Il est tout à fait absurde et cela dépasse toutes les bornes du bon sens que le Comité ne s'enquière pas du genre de moteurs que l'on emploie quand nous sommes à étudier les causes du déficit de 4 millions de dollars qu'accusent les Lignes aériennes. Il a été déclaré nettement que le modèle de moteur ainsi que l'utilisation et la disponibilité de ces moteurs ont dû avoir une très grande portée sur le coût de l'exploitation, et c'est à cause de cela et aussi à cause de mon désir de voir ce service maintenu sur le plus haut pied d'efficacité possible que je pose cette question et que j'ai l'intention de poser la question suivante en la matière.

Le très hon. M. HOWE: Je voudrais signaler au Comité qu'il est tout à fait possible de mettre ces moteurs au rebut et d'installer des moteurs différents, mais cela n'est possible qu'à la condition de reconstruire les avions. Aussi, vous vous enquérez d'un sujet qui n'a aucun but pratique. Je puis vous assurer, en me fondant sur les chiffres que j'ai vus, que la performance du moteur Merlin de Trans-Canada l'emporte sur celle du moteur Pratt et Whitney que les Lignes aériennes Trans-Canada utilisent dans leurs avions.

Le PRÉSIDENT: Permettez que je dise un mot à cette étape. J'ai suivi la discussion et je voudrais, en ma qualité de président, vous faire une proposition, monsieur Drew. Je ne puis empêcher des questions de cette nature et je n'ai pas l'intention d'outrepasser mes attributions, mais je veux vous demander encore une fois, en toute justice pour les Lignes aériennes Trans-Canada, de faire consigner d'abord au compte rendu une réponse que M. McGregor a offert de donner à la question, à savoir, les donnees de performance des moteurs des Lignes aériennes Trans-Canada par mille d'envol. Or, si la performance des moteurs par mille d'envol accuse de très mauvais résultats, vous devrez alors exercer votre propre jugement quant à la mesure dans laquelle vous diffuserez par tout le Canada toutes les différentes pannes de moteur et des choses de cette nature qui sont survenues. Je crois qu'en toute justice pour le service vous devriez tout d'abord faire l'historique. Or, ce record que les Lignes aériennes Trans-Canada ont constitué, ce record en fait d'absence d'accidents, record aussi bon sinon meilleur que tout autre au monde, n'est-ce pas, ne tient pas du hasard. Cela tient au soin extrême apporté en matière du matériel, et il se peut que les Lignes aériennes Trans-Canada aient péché par excès de prudence et dépensé un peu plus d'argent qu'elles ne devaient pour s'assurer qu'aucun voyageur des Lignes aériennes Trans-Canada ne perde la vie. Auriez-vous la bienveillance de laisser d'abord les dirigeants des Lignes aériennes Trans-Canada consigner au compte rendu le record de performance de leurs moteurs par mille d'envol?

M. DREW: Je ferai bon accueil à la consignation de ces données au compte rendu, mais je pose les questions en toute justice pour les Lignes aériennes Trans-Canada. Il doit être manifeste que les Lignes aériennes Trans-Canada m'ont pas de concurrents sur la route principale au Canada, que le principe ordinaire de la concurrence n'établit pas la norme d'efficacité, la norme de service ou l'occasion procurée aux pilotes de faire valoir pleinement leurs qualités de suprême excellence ainsi que celles des équipes au sol. Or, vu qu'il n'y a pas de services concurrentiels comme il en existe sur les lignes aériennes aux États-Unis sur des routes semblables, et en d'autres endroits, cela constitue bien la raison pour que le Comité soit l'endroit où, en toute justice pour les Lignes aériennes Trans-Canada, des questions pourront être posées qui détermineront s'il y a quelque chose que le Comité devrait demander au Parlement de faire en vue d'aider les Lignes aériennes Trans-Canada à améliorer leur service.

Maintenant, monsieur McGregor, je ne crois pas que vous révoquiez en doute le fait que vous avez dit le 30 août, lors de l'enquête à Washington à

l'occasion de la demande soumise au *Civil Aeronautics Board* à cet endroit, que vous hésiteriez à demander que des changements considérables soient apportés au matériel à cause de la capitalisation des Lignes aériennes Trans-Canada à l'heure actuelle. N'est-ce pas le cas?

M. McGREGOR: Je ne me souviens pas que cette question ait surgi en cette circonstance.

M. DREW: En ce cas je vais vous présenter les témoignages et vous demander s'ils ne constituent pas un compte rendu fidèle de votre réponse car ces témoignages sont accessibles. Aussi, je peux signaler,—et il va sans dire que j'agis de la sorte sous réserve du compte rendu de ces témoignages,— que c'est le Parlement, comme vous le signalez, qui doit procurer les fonds nécessaires pour toute expansion, et qu'il faut des crédits pour accomplir ces choses, et je crois que cela constitue la fonction même du Comité. C'est pourquoi il devrait être pourvu de tous les renseignements sur ce qui aiderait ou n'aiderait pas à l'avancement des Lignes aériennes Trans-Canada, parce qu'elles devront nécessairement s'adresser au Parlement pour obtenir toute autre augmentation de leurs capitaux. Elles ne peuvent prendre leurs propres dispositions en matière d'immobilisation comme peut le faire une compagnie privée, bien que d'autre part, elles disposent de moyens qu'une compagnie privée n'a pas. Elles peuvent faire solder intégralement tous les déficits qu'elles ont encourus au cours de cette dernière année.

M. GILLIS: Monsieur le président, qu'on nous donne l'exposé que M. McGregor veut consigner au compte rendu. Donnez-nous cet exposé. Puis, nous poserons les bases de la discussion dans laquelle M. Drew est engagé. Il me semble que nous discutons actuellement sans but arrêté.

M. DREW: Puis-je expliquer pourquoi ce procédé ne donnera pas ce résultat. Laissez-moi citer un exemple récent. Il y a cinq ou six semaines je revenais de Calgary en avion; en fait, M. McGregor se souviendra de l'occasion. Je suis parti à 1 heure du matin à bord d'un avion *North Star* qui se rendait à Winnipeg, et tout comme il m'est arrivé en d'autres circonstances, un des moteurs a eu une panne et il a fallu le remplacer. A cause de cela, ceux d'entre nous qui voyageaient sur cet avion ont dû se rendre à Toronto dans un autre avion, en l'occurence un DC-3. Or, dans ce cas particulier, on a enlevé ce moteur de l'avion. Il ne fonctionnait pas. Un nouveau moteur fut installé et, par conséquent, le fait que ce moteur était hors d'usage ne sera pas révélé dans les chiffres dont M. McGregor parle maintenant.

Le PRÉSIDENT: Je n'aime pas interrompre si souvent, mais ne sommes-nous pas intéressés aux résultats généraux? Comme vous le savez, dans le domaine de l'entreprise humaine l'exception ne confirme pas la règle. Ce sont les résultats généraux qui comptent.

M. DREW: Je voudrais entendre un homme d'affaires dirigeant une entreprise dont les affaires se soldent annuellement par un déficit de 4 millions de dollars parler de cette façon aux actionnaires. Un administrateur mérite d'être congédié s'il ne pose pas au conseil d'administration des questions qui pourraient concourir à remédier à cette situation si cette compagnie avait été constituée de façon à être exploitée à même ses propres revenus. Ceci veut dire que, d'après la performance des moteurs, cette ligne ne se compare pas à d'autres lignes aériennes aux États-Unis.

M. GILLIS: Je tiens à faire observer que la déclaration que M. Drew vient de faire est tout à fait injuste,—celle de rattacher le déficit des Lignes aériennes Trans-Canada à des pannes de moteur. J'estime que c'est une déclaration tout à fait trompeuse.

M. FRASER: Non, elle ne l'est pas.

M. GILLIS: Ce rapport que nous étudions présentement indique très clairement la cause du déficit. Les Lignes Trans-Canada sont désavantagées

jusqu'à concurrence de 30 p. 100 par comparaison à leurs compétiteurs des États-Unis: la taxe d'accise, les droits d'atterrissage et les tarifs douaniers qui frappent les articles chez nous sont la cause de ce déficit, et je ne crois pas que les pannes de moteur aient beaucoup à y voir. Les Lignes Trans-Canada ont remis à l'État l'an dernier plus de 3 millions de dollars en droits et tarifs. Aussi, j'estime qu'il est tout à fait injuste, pour ne pas dire trompeur, de consigner au compte rendu comme cause de ce déficit des dires tels que ceux qui viennent d'être formulés.

M. FULTON: Je voudrais signaler tout simplement à M. Gillis que si vous faites entrer en ligne de compte dans cette affaire que le déficit d'exploitation s'est chiffré à $1,419,444 et que la somme affectée à l'équipement nécessaire à l'entretien des moteurs d'avion cette année s'est établie à plus de 1 millions de dollars,—si cette seule dépense pouvait être éliminée cela contribuerait pour beaucoup à faire disparaître le montant du déficit figurant dans cet état. Je sais que des chiffres comparables ne sont pas disponibles. J'essaie tout simplement de bien analyser ce facteur très important, facteur qui est cause d'un compte accru de plus de 1 million de dollars par année au chapitre de l'entretien, en comparaison d'un déficit de $1,419,000. J'estime que les pannes de moteur constituent un facteur contribuant très important à ce déficit.

M. GILLIS: Mais le compte des salaires seulement se chiffre à $2,384,000.

M. FULTON: Je parle des matériaux requis pour l'entretien de ces moteurs.

M. GILLIS: Ce n'est pas ce qu'a déclaré M. Drew; il a déclaré que le déficit était imputable à des pannes de moteur.

M. DREW: Ce n'est pas ce que j'ai dit, et vous le savez.

M. JAMES: Pourquoi ne pas procurer à M. McGregor l'occasion de nous donner les renseignements qui ont été demandés.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McGregor, vu que M. Drew ne vous a pas demandé de faire un exposé général, je crois que les membres du Comité appuyeraient peut-être la demande que je vous fais de nous faire un exposé général sur la performance des moteurs.

M. MCGREGOR: Je le veux bien, monsieur le président.

M. POULIOT: Avant que l'on fasse cela, me serait-il possible de dire un mot. Mes premières paroles sont à l'adresse de M. Drew: je félicite le chef de l'opposition de l'intérêt qu'il prend à cette question. Je me rends compte que lorsque le chef de l'opposition vient siéger au Comité en qualité de membre il porte un intérêt particulier au sujet. Maintenant, je dois répéter ce que j'ai dit d'année en année au sujet de l'importance qu'il y a de nous en tenir aux sujets dont nous sommes directement saisis et de ne pas errer à l'aventure. Et je tiens à dire aussi que les lignes aériennes Trans-Canada se comparent avantageusement à tout service de transport aérien sur le continent nord-américain, et j'approuve de tout cœur les observations que M. Drew a faites à cet égard. Un doute a été soulevé au sujet de ces moteurs. Si le transport aérien a fait défaut, s'il s'est avéré défectueux, je soutiens que cela ne tient pas à un manquement quelconque au sein des Lignes aériennes Trans-Canada. Cela tient à des causes étrangères. Chaque fois qu'une des compagnaies aériennes faisant affaires sur le continent nord-américain subit un désastre, il va sans dire que les Lignes aériennes Trans-Canada en éprouvent les conséquences adverses; n'est-ce pas vrai, monsieur McGregor.

M. MCGREGOR: Parfaitement.

M. POULIOT: Ou s'il se produit un désastre dans l'Amérique du Sud, les gens qui ont réservé des places sur des avions des Lignes aériennes Trans-Canada s'empressent de décommander leurs réservations et de voyager par train, par bateau ou par automobile, quel que soit le mode de transport commodement

accessible. Il en résulterait qu'ils auraient recours à quelque autre mode de transport. Cela tient à la nature humaine; c'est la réaction naturelle qui se produit dans l'esprit du public voyageur à la suite des accidents aériens. Or, monsieur le président, je propose donc aux membres du Comité qu'ils s'en tiennent, dams leurs demandes de renseignements, à l'aspect financier de l'entreprise, aux opérations mêmes.

M. GILLIS: Nous voulons des renseignements, non pas des discours.

M. POULIOT: Très bien, un instant, je ne fais pas de discours, je présente tout simplement mes vues sur le sujet.

M. GILLIS: Je ne faisais nullement allusion à vous.

M. POULIOT: Je demande tout simplement aux membres de montrer un simple bon sens. Je ne m'oppose pas du tout à ce qu'un membre quelconque demande des données sur l'aspect financier des Lignes aériennes Trans-Canada. Il y a d'autres sujets que le Comité devrait discuter, ou que peut-être M. Drew et M. Howe devraient discuter entre eux d'une part, ou qui d'autre part, devaient être discutés entre M. Drew et M. McGregor ou les employés supérieurs intéressés quand il s'agit d'un sujet dont ils veulent des renseignements. Cependant je ne crois pas que nous devrions consacrer trop de temps à discuter des plaintes au sujet de pannes de moteur. J'en sais quelque chose parce que j'ai voyagé dans les avions des Lignes aériennes Trans-Canada peut-être presque autant que quelques-uns des autres membres présents, et je sais que ce service est de premier ordre sous tous rapports, particulièrement en ce qui regarde les moteurs des Lignes Trans-Canada. Je songe, par exemple, à un voyage aller et retour de Montréal à Winnipeg. J'ai fait ce voyage en cinq heures. Un tel voyage effectué aussi efficacement a constitué une excellente opération de la part des Lignes aériennes Trans-Canada. Je me souviens que je suis monté dans l'avion à Montréal et ai volé jusqu'à Winnipeg où j'ai atterri, puis quand je suis monté dans l'avion à Winnipeg pour revenir, je me suis rendu directement à Montréal sans arrêt. Cela a constitué un service de premier ordre, et je crois que nous devrions voir à le conserver et a maintenir sa haute norme d'efficacité, C'est là ma conclusion.

UN HONORABLE DÉPUTÉ: Nous ne voulons pas de réprimandes.

M. POULIOT: Laissez-moi dire immédiatement que je ne réprimande personne, mais je tiens à assurer le Comité que je suis fier du record des Lignes aériennes Trans-Canada qui, je crois, peut être comparé à celui de tout autre service de transport aérien sur le continent nord-américain. Ses opérations aériennes l'emportent probablement sur celles de tout autre service aérien dans l'univers, parce que, ainsi qu'il a été dit au Comité, le Canada compte les meilleurs pilotes et le meilleur service au monde, et nous savons que les envolées sur le continent l'emportent même sur les envolées effectuées en Europe. Ayant dit ce que je tenais à dire, monsieur le président, je demanderais aux membres du Comité d'être très prudents en posant leurs questions, et je rappellerai aux membres le fait que les dirigeants des Lignes aériennes Trans-Canada ont été ici par les années passées et nous savons tous que M. McGregor et ses employés supérieurs sont au fait des affaires de l'entreprise; ils répondent aux questions intégralement et honnêtement d'année en année, et je ne veux pas que les Lignes aériennes Trans-Canada soient détruites par un homme quelconque.

Quelques honorables DÉPUTÉS: Très bien, très bien.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McGregor, seriez-vous disposé à faire un exposé général sur la performance des moteurs?

M. MCGREGOR: Oui. Tel que je le comprends, la discussion a porté particulièrement sur les moteurs Rolls Royce que nous utilisons dans nos avions North Star. Les Lignes aériennes Trans-Canada, à l'égal de toutes les autres lignes aériennes, sans égard au modèle de moteur qu'elles employaient, ont éprouvé des difficultés d'ordre mécanique. Cela est inhérent à toute machinerie appelée

à produire souvent de fortes quantités d'énergie, dans le cas du Rolls Royce, 1,750 c.-v. au démarrage. Les facteurs d'après lesquels l'efficacité comparée des moteurs d'avion est mesurée font voir une plus grande efficacité dans le cas des moteurs Merlin que dans le cas de moteurs à cylindres en étoile d'un rendement d'énergie comparable. Les exploitants des Lignes aériennes Trans-Canada ont constaté que l'entretien des moteurs Merlin a comporté des frais de main-d'œuvre satisfaisants, et ainsi qu'on s'y attendait, le coût des pièces a été en fonction directe du rendement plus élevé du moteur. C'est une situation particulière au moteur en raison du coefficient plus élevé d'énergie. Chaque partie du moteur Rolls Royce Merlin est ajustée à des limites excessivement prudentes et toutes les surfaces sont finies parfaitement. Il en résulte que pour une pièce comparable, telle qu'une soupape d'échappement, qui est remplacée fréquemment dans tous les moteurs d'avion, le coût par soupape est à peu près le double de celle employée dans les moteurs à cylindres en étoile, et cela contribue sensiblement aux frais d'entretien. C'est une somme additionnelle qui, à mon sens, est dépensée à bon escient. Le degré de rendement du moteur se traduit dans la régularité du service aérien, et notre record, autant que je le sache, est le meilleur sur le continent nord-américain pour l'année 1949. Comme mesure de sûreté, je puis faire un comparaison directe basée sur le nombre d'heures par panne. J'ai ces données pour le moteur Rolls Royce et pour les moteurs Pratt et Whitney à cylindres en étoile. Mes données les plus récentes sont arrêtées à la fin de février 1950. Ces données font voir que la performance du moteur Rolls Royce en janvier fut de 3,104 heures-moteur par panne de moteur. Les pannes de moteur durant le mois se sont totalisées par cinq. En février, le chiffre fut de 3,057 comparativement à cinq pannes de moteur. Les chiffres par rapport aux moteurs Pratt et Whitney ont été pour janvier, trois pannes de moteur, 2,947 heures par panne de moteur, et c'est un résultat qui n'équivaut qu'à peu près à 66 p. 100 de celui du moteur Merlin ce mois-là. En février, les heures se sont chiffrées à 2,153, le nombre des pannes de moteur étant de quatre. Or, si l'on me demandait si les Lignes aériennes Trans-Canada voudraient substituer d'autres moteurs aux moteurs Rolls Royce qu'elles emploient dans les avions *North Star*, la réponse serait dans la négative. Je ne crois pouvoir faire un exposé plus général que celui-là.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des données comparables au sujet des pannes ou de la performance de moteurs sur les lignes aériennes des États-Unis?

M. MCGREGOR: Non, monsieur le président, c'est une des données que les lignes aériennes n'échangent pas entre elles.

M. FULTON: Je me demande si M. McGregor pourrait me donner ce renseignement: quel âge ont les moteurs Pratt et Whitney?

M. MCGREGOR: Ces moteurs Pratt-Whitney étaient en moyenne, je dirais, plus vieux de deux ans que les moteurs Merlin, mais on ne permet pas à un moteur d'avion de vieillir dans le sens accepté du terme.

M. FULTON: On m'informe qu'ils avaient plus de deux ans d'existence et qu'à cause de cela vous ne pouviez compter en obtenir le même coefficient élevé de rendement que pour les autres. En serait-il ainsi?

M. MCGREGOR: Non.

M. GILLIS: A un profane, cette question de panne de moteur fait penser que l'avion a peut-être subi quelque accident. Or, quand on parle de panne, cela ne veut pas dire que l'avion a été victime d'un désastre ni que l'appareil laisse à désirer. Cela veut dire que lorsque vous examinez le moteur et constatez qu'il n'est pas sûr pour des envolées, alors vous faites rapport que le moteur est défectueux et on le remplace. Est-ce bien le cas?

M. MCGREGOR: C'est vrai dans une certaine mesure. La panne de moteur ne s'est peut-être pas produite au cours d'une envolée. Les moteurs sont vérifiés au sol pour la performance avant le démarrage, et si l'épreuve indique

que la moindre chose fait défaut, on fait rapport qu'il y a panne de moteur et on peut le remplacer par un autre.

M. GILLIS: Ainsi, rien n'est survenu à l'avion; il s'agissait simplement de s'assurer que le moteur était en bon état de fonctionnement.

M. MCGREGOR: C'est cela.

M. FULTON: Maintenez-vous un établissement à Calgary pour l'entretien des avions?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Avez-vous à cet endroit une équipe possédant la compétence requise pour réparer les moteurs?

M. MCGREGOR: Oui, nous avons une équipe compétente à tous nos points d'arrêt.

M. FULTON: Vous pourriez peut-être me donner ce renseignement: quelle est la situation qui pourrait causer cet état de choses? Je conviens avec vous que le *North Star* est un avion très sûr en cours d'envolée, mais je crois savoir que vous appliquez des règlements de sûreté très stricts qui interdisent aux pilotes de démarrer si un moteur est hors d'usage.

M. MCGREGOR: Cette mesure est appliquée à tout avion et, je crois, par toutes les bonnes lignes aériennes.

M. FULTON: Aussi, je n'entends pas faire une critique de la sûreté de l'avion même, mais je me demande si cette affaire de pannes de moteur ne constitue pas un facteur qui augmente considérablement vos dépenses. J'ai fait une envolée de Vancouver à Calgary au commencement de l'été ou sur la fin du printemps et comme nous démarrions, ou après avoir démarré, un moteur cessa de fonctionner. Tout était parfaitement sûr, il n'y a avait pas lieu de s'alarmer, c'était simplement une question de règlement de sûreté, le pilote ne pouvait continuer à cause de l'état du moteur. Nous avons atterri et sommes demeurés là douze heures pendant que l'on effectuait des réparations au moteur. Je ne sais ce qui faisait défaut, mais la défectuosité devait être sérieuse puisque l'on a fait venir un autre avion de Vancouver, ce qui voulait dire que nous perdions quelque douze heures. Nous sommes arrivés à destination douze heures en retard à cause de la panne de ce moteur qui ne pouvait apparemment pas être réparé à cet endroit. Il m'est venu à l'idée que si vous aviez eu sur les lieux des gens capables de réparer ce moteur, vous auriez épargné la dépense de faire faire à un autre avion l'envolée complète de Vancouver à Calgary pour nous prendre et nous transporter à destination. C'est la raison pour laquelle je pose cette question.

M. MCGREGOR: Le cas particulier dont vous venez de parler a probablement résulté de conditions exceptionnelles que l'on pourrait décrire comme n'étant certainement pas inusitées dans l'exploitation d'une ligne aérienne, ainsi que nous avons eu une excellente occasion d'observer dans le cas de lignes aériennes américaines faisant des envolées au Canada et exploitant leurs services transatlantiques. Ces situations ne sont pas rares dans le cas d'un avion. Je ne crois pas qu'il convienne de mentionner des noms, mais je songe à un avion d'un certain modèle qui arrête à l'occasion à Gander ou à Goose-Bay pour une période considérable jusqu'à ce que l'on fasse venir un moteur et peut-être qu'on y ait effectué quelque autre réparation. Nous appliquons des règlements très stricts au fonctionnement de l'avion, et même le moindre défaut mécanique peut causer un retard considérable. Il est également vrai que l'on peut perdre beaucoup de temps à découvrir la cause réelle d'un défaut mécanique specifié. Si, au démarrage, les instruments du moteur indiquent l'existence d'un défaut quelconque parmi les nombreux qui peuvent se produire: diminution du refroidissement, basse température, haute température d'induction, et autres, le pilote, d'après ses instructions et en conformité des règlements très stricts, n'est pas autorisé à démarrer et il ne démarre pas. Il ne sait pas à quoi tient la difficulté, mais il sait

bien que quelque chose fait défaut. Il fait rapport que ses instruments indiquent quelque chose d'inusité, et les mécaniciens dépensent beaucoup de temps à établir si ce sont les instruments qui font défaut ou s'il y a quelque chose de défectueux dans les moteurs ou dans l'avion lui-même. On peut perdre beaucoup plus de temps à diagnostiquer la difficulté qu'à y remédier.

Le PRÉSIDENT: Vous auriez tout à fait raison de préférer perdre de l'argent que des vies?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Cette remarque est absolument étrangère à la question.

Le PRÉSIDENT: C'est peut-être votre opinion mais pas la mienne.

M. DREW: Monsieur le président, laissez-moi faire observer que je doute qu'il y ait un seul homme dans cette salle, autre que M. McGregor et peut-être M. Howe, qui ait fait de plus longues envolées que moi dans des avions *North Star*, et je crois que la chose est connue de M. McGregor. J'ai traversé l'Atlantique et j'ai voyagé par la section méridionale du service, et je tiens à dire sur la foi de ma propre expérience que non seulement nous possédons un des meilleurs services aériens au monde, mais aussi un service noté pour le facteur de sûreté le plus élevé au monde, je crois. Ces questions n'ont pas pour objet d'amoindrir la réputation du service. Elles ne visent pas à créer des doutes concernant les Lignes aériennes Trans-Canada. Elles ont pour but de procurer aux excellents employés, hommes et femmes, l'occasion de bien remplir leurs fonctions.

Combien de pannes de moteur en janvier, avez-vous dit?

M. McGREGOR: Moteurs Merlin North Star cinq, et Twin Rows trois,—en janvier cette année.

M. DREW: Je dois dire que cela constitue une étrange coïncidence, car en janvier de l'an dernier il m'est arrivé à deux reprises d'être à bord d'un avion qui a été forcé d'atterrir. Il semble que cela constitue un pourcentage assez élevé pour des pannes de moteur.

Le très hon. M. HOWE: Je fais des envolées par des lignes aériennes depuis un assez grand nombre d'années, et la seule fois que j'ai vu une hélice mise accidentellement en drapeau fut dans le cas d'un avion muni d'un moteur Pratt et Whitney.

M. DREW: Vous vous souvenez quand ils ont été obligés d'envoyer un avion à Nassau l'an dernier.

Le très hon. M. HOWE: Je ne me souviens pas du tout de ce cas. L'avion sur lequel j'ai voyagé était en très bon état quand j'en suis descendu.

M. GEORGE: Il semble que dans cette discussion on s'excite mutuellement à discréditer l'avion *North Star* et le moteur Merlin. Je crois que nous devrions cesser cet éreintement et nous mettre à l'œuvre. Les Lignes aériennes Trans-Canada jouissent d'une bonne réputation et nous ne faisons que jeter l'émoi parmi le public en criant sur les toits qu'un avion a été contraint d'atterrir quelque part pour une cause secondaire, ou parce que quelque pilote a été prudent et ne voulait pas courir le risque de tuer ses passagers.

M. FULTON: Je proteste contre cette affirmation. Je ne fais absolument rien de tel.

Le très hon. M. HOWE: Nous verrons les manchettes des journaux demain matin.

M. FULTON: J'essaie tout simplement de savoir à quoi tient en partie l'augmentation des frais d'entretien qui égalent presque le déficit total de la présente année au compte du service continental. Je cherche à savoir s'il n'y a pas quelque moyen qui nous permettrait de réduire le déficit.

Le PRÉSIDENT: Si c'est votre attitude, pourquoi ne posez-vous pas vos questions en ce sens? Étant donné la performance générale des moteurs qu'emploient les Lignes aériennes Trans-Canada, si des membres de ce Comité entendent

persister à citer des cas exceptionnels, je crois que nous devrions nous demander sérieusement s'il n'y aurait pas lieu de continuer l'enquête à huis clos. Les états de service sont satisfaisants. Aussi, si des membres persistent dans leur attitude, je vais songer sérieusement à demander au Comité s'il n'y aurait pas lieu de tenir notre séance à huis clos pour l'étude de ces cas exceptionnels et le règlement de la question.

M. FRASER: Dans ce rapport pour janvier et février, tel que je le comprends, vous aviez 15,520 moteurs-heure en janvier?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FRASER: Cinq pannes, et 3,104 heures de pannes.

M. MCGREGOR: Non,—ce sont les heures par panne,—les heures sans panne.

M. FRASER: La performance du moteur sans panne?

M. MCGREGOR: Oui,—dit d'une autre façon ce sont 184,000 milles de vol pour toute panne de moteur.

M. HELME: Je crois que les remarques de M. McGregor à cet égard se rapportaient aux mois de janvier et février cette année?

M. MCGREGOR: Précisément.

M. HELME: Mais je crois que les remarques de M. Drew se rapportaient à l'an dernier.

M. DREW: Je pensais que vous aviez dit que les chiffres les plus récents se rapportaient à l'an dernier?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Alors, je demanderais que l'on produise les chiffres sur les pannes de moteur, pour les deux sortes de moteurs que nous employons, pour chaque mois de l'an dernier?

Le très hon. M. HOWE: Je ne sais s'il convient de publier ces chiffres,—il appartient au Comité de décider. Aucune autre ligne aérienne ne donne ces renseignements et nous parlons à chaque journal du pays. Si le Comité veut mettre les Lignes aériennes Trans-Canada dans cette situation fâcheuse, très bien. Chaque nouveau moteur cause des difficultés au début, qu'il s'agisse des moteurs ou des accessoires. Nous avons eu des pannes et des hélices ont été accidentellement mises en drapeau. Si le Comité désire répandre ce genre de nouvelles, je suppose qu'on ne peut y mettre des empêchements, mais cela va porter préjudice à la ligne aérienne. Le trafic a subi un fléchissement très marqué en mai et juin l'an dernier en raison de ce genre de propagande. Je crois que nous ne devrions pas continuer à discuter ce sujet.

M. DREW: Il est étrange que vos relevés fassent voir un résultat tout contraire en mai et juin l'an dernier?

Le très hon. M. HOWE: Il va sans dire que le trafic est toujours à la hausse à cette période mais les prévisions de trafic ont indiqué une baisse très sérieuse durant ces mois-là.

M. DREW: La question de sécurité n'entre pas en jeu dans cette discussion parce que l'élément de sécurité des Lignes aériennes Trans-Canada est excellent. Nous sommes à discuter la situation d'une société qui accuse une perte de quelque 4 millions de dollars en dépit des efforts de ses dirigeants et de la haute qualité du personnel navigant et des équipes au sol.

Or, M. Gillis a indiqué avec raison que les opérations comportent certaines dépenses. Il n'a toutefois pas signalé le grand avantage qui résulte du fait qu'un certain nombre de fonctionnaires supérieurs de cette compagnie peuvent voir aux affaires de l'entreprise dans les bureaux des chemins de fer Nationaux du Canada, sans frais pour les Lignes aériennes Trans-Canada.

Le très hon. M. HOWE: Cela n'est pas vrai. Trois fonctionnaires supérieurs ont leurs bureaux au bureau-chef des chemins de fer Nationaux du Canada, mais quand ils s'occupent des affaires des Lignes aériennes Trans-Canada ils viennent occuper les bureaux dont les frais de location sont à la charge des Lignes Trans-Canada.

M. DREW: M. McGregor a dit que les autres fonctionnaires supérieurs étaient dans les bureaux du National-Canadien,—le compte rendu est très clair sur ce point.

Le très hon. M. HOWE: Quatre-vingt-quinze pour cent de leur temps est consacré aux affaires du Canadien-National.

M. DREW: Elles jouissent aussi d'un avantage en matière d'achats. Les chemins de fer Nationaux du Canada voient aux achats.

Le très hon. M. HOWE: Le réseau national est rémunéré pour cela.

M. DREW: Il y a le fait très important...

Le très hon. M. HOWE: Et un certain nombre d'autres compagnies font la même chose.

M. DREW: Et il y a le fait très important qu'un certain nombre d'économies sont effectuées par suite de cette association et il y a une réduction de frais qui seraient exigés autrement. Ces choses s'équilibrent, mais il faut se rappeler ceci et quand je fais l'affirmation je ne révoque pas le fait en doute, je dis simplement que les Lignes Trans-Canada constituent une entreprise privilégiée qui ne subit pas de concurrence sauf sur deux petits parcours de son réseau entier. Je parle de la section continentale. Elles peuvent donc déterminer le volume du trafic et assigner des avions à ce trafic. Elles ne se trouvent pas dans la situation qui existe aux États-Unis, comme en Europe, où il y a des concurrents sur les mêmes lignes et où elles doivent batailler pour le trafic,—où le facteur variable entre en ligne de compte pour attirer la clientèle. Laissez-moi vous donner un exemple.

Pour les fins de la discussion, supposons qu'il se trouve des membres du Comité qui veulent savoir s'il serait avantageux pour les chemins de fer Nationaux du Canada de remplacer les locomotives à vapeur par des locomotives diesel. Y a-t-il quelqu'un qui s'arrêterait un instant à suggérer sérieusement qu'il serait préjudiciable aux intérêts du National-Canadien si l'on posait des questions quant au nombre de fois que des convois ont été en retard par suite du défaut de maintenir la pression, ou encore par défaut de s'en tenir à l'horaire à cause de difficultés au sujet de l'approvisionnement de charbon ou de choses de cette nature; ou si l'on posait des questions quant aux chiffres comparables pour du roulant diesel qui induirait le Comité à en venir à quelque entente raisonnable quant à ce qu'il devrait ou ne devrait pas recommander relativement à la substitution de divers modèles de moteurs diesel.

Le très hon. M. HOWE: Je tiens à répondre à cette question.

M. DREW: Une fois les renseignements reçus, il serait peut-être établi que le réseau devrait s'en tenir à l'usage du charbon; c'est une chose comparable.

Des VOIX: Non, non, non.

M. DREW: Le moteur d'avion est le générateur et le Comité a non seulement le droit mais il lui incombe de s'assurer de ce qui arrive à la livraison de l'énergie.

Le très hon. M. HOWE: La réponse à la question est qu'il serait peut-être tout à fait inconvenant pour le Comité de formuler des recommandations quant à la source de force motrice à laquelle le National-Canadien devrait recourir pour actionner ses locomotives. C'est une question de régie interne qui ressortit au conseil d'administration. Je pourrais faire observer que le moteur Rolls Royce a été choisi par le conseil d'administration des Lignes aériennes Trans-Canada. Si le conseil d'administration, sur l'avis de la régie, veut remplacer le

moteur Rolls Royce par quelque moteur d'un autre modèle, il dispose des fonds pour le faire et il a le droit de le faire. Aussi, je crois que le Comité dépasse de beaucoup ses attributions quand il discute des questions qui se rapportent à la régie interne de la compagnie.

M. DREW: Monsieur McGregor, voulez-vous donner les chiffres de pannes relatifs aux deux modèles de moteurs pour l'année 1949?

Le très hon. M. HOWE: Je propose que la question soit réservée jusqu'après l'heure du lunch, puis nous siégerons à huis clos pour obtenir des précisions sur ces opérations internes.

M. DREW: Je soutiens que c'est purement une question d'affaires et que la question de sécurité n'entre nullement en jeu. Ce n'est pas un sujet qu'il y a lieu de discuter à huis clos.

Le très hon. M. HOWE: Je propose la motion.

Le PRÉSIDENT: Il a été formulé une proposition à l'effet que les séances futures du Comité relativement au détail des opérations internes des Lignes aériennes Trans-Canada, particulièrement en ce qui concerne le modèle de moteur, soient tenues à huis clos.

M. FULTON: J'en invoque le Règlement pour faire observer que le modèle de moteur et le nombre de pannes de moteur constituent des renseignements qui ne tombent certainement pas dans le domaine des opérations internes ou de la régie interne. C'est une question d'intérêt public ou d'information publique. Je ne puis accepter cette résolution, même si elle est adoptée, comme mesure de restriction qui nous empêche de faire enquête sur des pannes de moteur en séance publique. Je proteste contre l'assertion voulant qu'une panne de moteur soit une affaire de régie interne.

M. FRASER: Je m'oppose très fortement à ce procédé.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à vous prononcer sur la motion?

M. DREW: Non, je tiens à signaler l'effet produit par cette motion. On laisse entendre qu'on ne peut transformer l'avion pour adapter le moteur Pratt et Whitney, mais je dirai qu'il y a un certain nombre de moteurs que l'on pourrait songer à utiliser. Je ne favorise pas un moteur ou un autre, mais cette ligne aérienne a adopté le moteur Pratt et Whitney...

Le PRÉSIDENT: Tenez-vous-en à la motion.

M. DREW: C'est ce que je fais.

Il y a un certain nombre d'autres moteurs que l'on pourrait songer à utiliser, et c'est un sujet auquel le Comité devrait certainement songer. Or, quand on dit qu'il est impossible d'effectuer une transformation, laissez-moi signaler que le ministre de la Défense nationale a déclaré qu'il y eut une transformation ou adaptation d'un modèle,—le Pratt et Whitney 2,800; et l'avion sera livré prochainement. Quant à moi, je tiens à dire nettement que je considère la question comme étant du domaine public. Je ne siégerai certainement pas à huis clos avec une restriction imposée à la discussion du sujet.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à vous prononcer?

M. FRASER: Non, je crois que si vous siégez à huis clos, cela indique que vous essayez de cacher quelque chose et je ne crois pas qu'il y ait quelque chose à cacher.

Le PRÉSIDENT: J'ai maintes fois demandé aux membres de songer à leur responsabilité lorsqu'ils citent des cas de pannes à la lumière de la performance générale qui est excellente. Ils n'ont pas prêté l'oreille à mes avis répétés. Cependant, je ne m'acquitterais pas de mes fonctions de président si je laissais la discussion se prolonger davantage en public quand les membres veulent délibérer à huis clos.

Quels sont ceux qui appuient la motion?

M. FRASER: C'est vous qui avez proposé que le Comité siège à huis clos?

Le PRÉSIDENT: Je l'ai proposé.

M. FRASER: La question devrait émaner du Comité.

Le PRÉSIDENT: Je tiens à la mettre aux voix.

M. DREW: C'est du camouflage stratégique.

M. FRASER: Le président devrait suivre les conseils du Comité et non pas le Comité suivre ceux du président.

Le PRÉSIDENT: J'ai une certaine responsabilité, et tant que j'occuperai le fauteuil, je ferai tout en mon pouvoir pour empêcher que l'on traite les Lignes aériennes Trans-Canada injustement ou qu'on leur porte préjudice.

M. DREW: Vous ne vous préoccupez pas plus qu'aucun autre des Lignes aériennes Trans-Canada. Le public a le droit de savoir, et nous sommes ici ses représentants.

M. GILLIS: Je tiens à faire observer que je considére comme spécieux le raisonnement de M. Drew ou la comparaison qu'il établit entre les Lignes aériennes Trans-Canada et les chemins de fer Nationaux du Canada quant à la question des locomotives et à leur remplacement.

A mon avis, toute cette affaire de pannes de moteur peut causer un grave préjudice aux Lignes aériennes Trans-Canada. Le Comité peut bien se faire une idée raisonnable de ce qui constitue une panne de moteur mais pas le public Il en est instruit par le *Globe and Mail* ou la *Gazette* de Montréal où cette affaire de pannes de moteur est mise en vedette dans de grandes manchettes. Cela crée dans l'esprit du public un crainte que les moteurs utilisés par les Lignes aériennes Trans-Canada sont défectueux. Cela pourrait causer de cette façon un très sérieux préjudice. Du point de vue où nous les envisageons, les locomotives du National-Canadien et les moteurs des Lignes aériennes Trans-Canada ne sont pas comparables.

Quant à moi, je ne tiens pas à obtenir de renseignements pour 1949 ni à à huis clos ni en séance publique. Les chiffres que M. McGregor nous a donnés il y a quelques instants sont à jour pour les deux derniers mois de la présente année. J'estime que ces données indiquent une excellente performance. Quelques moteurs ont eu des ratés, mais il n'y eut pas d'avions endommagés ou de passagers blessés. Il s'est peut-être produit des retards dans des envolées, mais cela arrive même quand on voyage en automobile. Vous pouvez partir dans un automobile et faire un excellent voyage, mais le voyage suivant est mauvais par suite de quelque défectuosité secondaire.

Pour ce qui me concerne, je suis satisfait des renseignements que l'on nous a donnés et je crois que la motion pèche du fait qu'elle propose que nous obtenions les renseignements à huis clos. Si vous communiquez les renseignements à huis clos ils parviendront à la presse quand même. Quelqu'un lui en fera part et il vaut beaucoup mieux les donner au Comité afin que nous puissions les discuter et les analyser. Il est préférable d'agir ainsi que de faire colporter les renseignements par quelqu'un pour des fins de propagande.

Je ne veux pas obtenir ces renseignements à huis clos. Je proposerai en amendement que le Comité est d'avis que des renseignements de cette nature communiqués de cette façon porteront préjudice aux Lignes aériennes Trans-Canada, et je ne crois pas qu'ils soient nécessaires, et mon amendement porte que ces renseignements ne soient pas communiqués au Comité parce qu'ils sont absolument superflus.

M. FULTON: Je me permets de signaler aux membres du Comité que si nous décidons de siéger à huis clos, ou si, par ailleurs, la résolution de M. Gillis est adoptée, un doute bien défini ne naîtra pas du fait que M. McGregor n'a pas hésité à donner des chiffres comparatifs de pannes de moteurs Rolls Royce pour janvier et juillet de cette année, qui était une période favorable. Mais

nous lui avons demandé une comparaison avec l'an dernier, et si le Comité décide que le renseignement ne sera communiqué qu'à huis clos ou que nous ne pourrons l'obtenir, la seule conclusion serait qu'une comparaison dans l'autre cas serait défavorable. Si l'on nous refusait le renseignement, je conclurais alors que la comparaison était défavorable.

Le PRÉSIDENT: Cette difficulté a surgi parce que, nonobstant les objurgations répétées du président à l'effet que les membres s'abstiennent de faire allusion à des cas particuliers ou de les mettre en relief, ils persistent à en parler. Nous en sommes rendus au point où il s'agit de savoir si nous devons publier tous ces cas exceptionnels d'un bout à l'autre du Canada ou si nous n'en parlerons pas.

M. FULTON: Nous demandons des chiffres pour une période de cinq mois.

Le PRÉSIDENT: Des chiffres autres que ceux demandés et dont on vous a dit qu'ils seraient fournis. Vous persistez quand même.

M. DREW: Les autres membres du Comité n'ont pas en main les renseignements que vous possédez apparemment, monsieur le président.

M. KNIGHT: Je crois que la nécessité de la motion primitive était motivée par la sensibilité de l'opinion publique en la matière. M. McGregor a dit hier, qu'à son avis, une des causes du déficit l'an dernier tenait à ce fait même que la confiance publique dans les lignes aériennes était ébranlée. Comme question générale relativement à ces institutions possédées par l'État qui font concurrence à des organismes rivaux appartenant à des particuliers, qu'il s'agisse des Lignes aériennes Trans-Canada ou du National-Canadien, un citoyen du Canada pourrait demander que tous ces chiffres fussent produits tandis qu'il n'est pas nécessaire de produire ceux de compagnies appartenant à des particuliers. Un citoyen du Canada, s'il savait qu'en ce faisant il causerait un préjudice à la compagnie qui appartient aux citoyens canadiens, ne devrait pas formuler cette demande pour la production de ces renseignements. C'est la raison pour laquelle je me propose d'appuyer l'amendement. Je ne crois pas qu'il convienne de produire ces détails. M. Drew a fait, à diverses reprises des éloges du personnel de cet organisation en particulier. Je suis parfaitement d'accord avec lui, mais je lui poserais et je poserais à tout autre cette question: est-il raisonnable de croire que ces hommes auraient pu produire les résultats que nous connaissons s'ils utilisaient des avions défectueux? C'est la raison pour laquelle j'appuie l'amendement de M. Gillis.

M. JAMES: Ou si le conseil d'administration n'avait pas été à la hauteur?

M. KNIGHT: Précisément.

M. FRASER: D'après les rapports dont nous avons pris connaissance, les résultats pour janvier et février ont été très bons. Je ne crois pas que les autres données que nous avons demandées porteraient un préjudice quelconque aux Lignes aériennes Trans-Canada. Elles feraient voir les améliorations et je ne crois pas que les Lignes aériennes Trans-Canada en subiraient le moindre préjudice.

Le PRÉSIDENT: J'approuve entièrement l'amendement de M. Gillis. Je crois qu'il a une plus grande portée que ma motion, et je me rallie à l'amendement formulé par M. Gillis à l'effet de ne pas rendre ces renseignements publics.

M. POULIOT: Auriez-vous la bienveillance d'en donner lecture?

Le PRÉSIDENT: Je vais en donner lecture tel que je le comprends, et M. Gillis peut me reprendre si je fais erreur. L'amendement de M. Gillis porte que nul autre renseignement d'une nature particulière concernant la performance des moteurs ne soit communiqué au Comité.

Quels sont ceux qui approuvent l'amendement? Et ceux qui s'y opposent? Je déclare l'amendement adopté.

M. DREW: Vous avez peur que le public sache la vérité.

M. JAMES: Allez faire la lutte électorale et laissez-nous continuer l'étude du rapport.

M. DREW: C'est une remarque insensée. Nous sommes à nous enquérir des affaires d'une organisation dont le bilan est de 35 millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions concernant l'actif?

M. FULTON: Puis-je demander à M. McGregor s'il pourrait produire un graphique indiquant le nombre de passagers transportés en janvier et juin 1948, comparativement à celui qu'il m'a donné pour 1949?

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous répéter votre question?

M. FULTON: M. McGregor pourrait-il produire un graphique montrant le nombre de passagers transportés en janvier et juin 1948, par comparaison avec celui qu'il a eu la bienveillance de produire relativement à 1949?

Le PRÉSIDENT: Vous devez vous rendre compte, monsieur Fulton, qu'il faut beaucoup de temps pour produire des graphiques, aussi pourquoi ne demandez-vous pas les chiffres et ne préparez-vous pas vos propres graphiques?

M. FULTON: Je serais satisfait si M. McGregor produisait, relativement aux opérations continentales, les chiffres de tous les passagers pour janvier et juin 1948 par comparaison avec ceux de janvier et juin 1949 inscrits sur ce graphique.

M. MCGREGOR: Vous voulez dire le nombre total des passagers?

M. FULTON: Oui. J'imagine que c'est ce qui est reproduit sur le graphique?

M. MCGREGOR: Précisément.

M. FULTON: Je voudrais que ces données fussent comparables aux totaux indiqués dans le coin droit inférieur.

M. POULIOT: Puis-je m'enquérir si vous avez un relevé hebdomadaire du nombre de vos passagers pour les quatre semaines qui ont suivi l'accident survenu à l'avion du Pacifique-Canadien dans lequel Mme Albert Guay a perdu la vie,—j'entends l'avion qui s'est écrasé près de Québec,—afin de constater la répercussion sur votre ligne? Et je voudrais avoir le relevé pour la semaine qui a précédé l'accident ainsi que pour les trois semaines qui ont suivi l'accident, si c'est possible. Je n'ai pas la date de l'accident.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions sur l'actif figurant au bilan d'ensemble?

M. POULIOT: Quand pourrez-vous me donner ce renseignement?

M. MCGREGOR: Je le regrette, monsieur Pouliot, mais les données sur les passagers ne sont pas calculées par semaine. Cela répondrait-il à votre désir si nous vous donnions les relevés pour le mois précédent et le mois qui a suivi?

M. POULIOT: Oui.

M. MCGREGOR: Merci.

Adopté.

M. HATFIELD: Qu'entend-on par "Placements temporaires en argent"?

M. MCGREGOR: C'est du capital qui dépasse la somme des besoins de la compagnie par quite des sommes imputées au compte de dépréciation.

M. FULTON: Je constate d'après votre "Caisse" et vos "Placements temporaires en argent", que votre situation liquide actuelle est de beaucoup meilleure qu'elle l'était d'après le bilan de l'an dernier.

M. MCGREGOR: Je suis heureux de dire que c'est vrai.

M. HATFIELD: Pourquoi est-il nécessaire d'avoir une si forte somme en main?

M. MCGREGOR: Vous parlez des "Placements temporaires en argent"?

M. HATFIELD: Oui.

M. MCGREGOR: La compagnie est capitalisée à 25 millions de dollars, somme composée d'actions dont toutes ont été émises. Aux termes de la Loi,

il est interdit à la compagnie de réduire ce capital, bien que cela soit nécessaire quand le capital devient un surplus, ce qu'il deviendra durant l'existence de toute flotte d'avions, en raison des sommes accumulées, et la compagnie est autorisée à placer de nouveau cet excédent de capital.

M. HATFIELD: Pourquoi est-il nécessaire d'avoir $1,774,981.39 en caisse?

M. MCGREGOR: Parce que les dépenses courantes mensuelles de la compagnie dépassent deux millions de dollars.

M. FRASER: Je vois que vous inscrivez au Passif "Dépôts sur billets réservés". Cette somme se rapporte-t-elle à des dispositions spéciales prises pour des voyages par avion?

M. MCGREGOR: Ce sont les cartes dont vous avez parlé hier où chaque abonné verse $425 en garantie.

M. FRASER: Et ils obtiennent un escompte de 15 p. 100?

M. MCGREGOR: Non. Ce régime fut discontinué il y a trois ans.

M. FULTON: Les item "Caisse" et "Placements temporaires en argent" comprennent-ils les virements de comptes de dépenses, tel qu'un poste de crédit pour la vente des avions *Lode Stars*?

M. MCGREGOR: Tous les avions *Lode Stars* ont été vendus, et le produit de la vente a été déposé au compte du capital de la compagnie.

M. FULTON: Cette somme figurait au compte des dépenses l'an dernier.

M. MCGREGOR: Précisément.

M. FULTON: Et vous dites que ce compte de dépenses a été transféré maintenant à la caisse ou aux placements temporaires en argent?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Je note que les sommes figurant à "Matériaux et approvisionnements" ainsi qu'à "Divers" ont été réduites sensiblement comparativement aux chiffres de l'an dernier. Avez-vous disposé d'une partie considérable de votre autre actif?

M. MCGREGOR: Relativement au poste "Marériaux et approvisionnements" ce compte a été réduit à mesure que les diverses compagnies pourvoyeuses au Canada étaient en meilleure posture d'effectuer livraison des pièces à plus bref délai.

Après la guerre, il y eut une période d'approvisionnements déficitaires qui a duré plusieurs années et qui a contraint la compagnie, en vue d'éviter des retards dans l'exécution de son travail, de maintenir un gros stock de pièces de rechange et de matériaux de toute sorte. Mais à mesure que la situation s'est améliorée, il a été possible de réduire le chiffre des placements en stocks.

Adopté.

M. HATFIELD: Pouvez-vous me dire comment vous pouvez inscrire un déficit comme actif?

M. MCGREGOR: Il n'est pas inscrit comme actif. Il figure comme solde imputable au compte de capital de la compagnie, parce que la situation en matière de capital ne change pas du fait du déficit si le déficit est soldé par un crédit.

M. FULTON: Il s'agit dans ce cas-ci du déficit de 1948, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Plaît-il?

M. FULTON: Quant à cette mention du déficit de 1948, la somme a été votée, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: La somme a été versée à la compagnie en 1949.

Le PRÉSIDENT: Lisez-vous les postes sous la rubrique passif ou sous celle d'actif?

M. HATFIELD: Je lis les postes inscrits sous la rubrique actif.

Le PRÉSIDENT: A quelle ligne?

M. HATFIELD: "Gouvernement du Canada—balance de déficit". Je n'ai jamais entendu dire qu'un déficit soit inscrit comme actif.

M. DREW: Non, et vous n'avez jamais entendu parler non plus d'une opération comme celle-ci.

Le PRÉSIDENT: Je signalerai à M. McGregor ce poste de $603,283.16, rubrique "Gouvernement du Canada—balance de déficit", et je lui demanderai s'il aurait la bienveillance de l'expliquer.

M. MCGREGOR: Sous le régime de la Loi des compagnies, relativement à la période durant laquelle cette Loi a été en vigueur, les Lignes aériennes Trans-Canada ont le droit de réduire leur déficit. Cette somme est inscrite au bilan à titre d'actif parce que ce déficit a été encouru et est conséquemment payable à la compagnie par le gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Et cette somme de $603,283.16 indique la partie du déficit qui ne vous a pas encore été payée?

M. MCGREGOR: A l'époque où l'état a été dressé.

M. FULTON: Voudriez-vous expliquer le poste du passif "Reliquats à payer, trafic"?

M. MCGREGOR: Cela se rapportait au solde continu à la fois au crédit et au débit de la compagnie relativement à l'échange de trafic entre les lignes. Si nous vendons un billet à un passager pour une envolée de Toronto à Paris et qu'il soit transporté par une autre ligne aérienne de Londres à Paris, nous devons à cette ligne le montant que ce transport représente, et il en est de même si l'inverse se produit. Ainsi, il y a toujours un solde courant entre notre compagnie et toute autre compagnie.

M. FULTON: Qu'entendez-vous par "Dépôts ou billets réservés"?

M. MCGREGOR: Je crois que cette question a déjà été posée.

M. FRASER: Oui, j'ai déjà posé cette question. Il s'agit des cartes que vous achetez au prix de $425, mais on n'accorde pas d'escompte maintenant sur ces cartes.

M. MCGREGOR: Exactement.

M. FRASER: Quand vous avez cessé d'accorder un escompte, est-ce que la vente de ces cartes de voyage avait fléchi?

M. MCGREGOR: Quelques-unes furent annulées, mais la vente a repris et je puis dire que le nombre de cartes en vigueur maintenant est beaucoup plus élevé qu'à l'époque où l'escompte fut discontinué.

M. FRASER: Croyez-vous que la vente augmenterait si vous rétablissiez l'escompte?

M. MCGREGOR: Le rétablissement d'un escompte serait une mesure très populaire.

M. FRASER: Cela n'aiderait-il pas votre ligne.

M. MCGREGOR: Non, je ne le crois pas parce que nous nous priverions des 15 p. 100.

M. FRASER: Alors, pourquoi fixer l'escompte à 15 p. 100? Pourquoi n'établissez-vous pas l'escompte à 5 ou 10 p. 100 et ne vous faites-vous pas donner cet argent en dépôt?

Le très hon. M. HOWE: La Commission des transports n'a-t-elle pas décidé que des escomptes consentis à des détenteurs de cartes de voyage correspondent à des rabais et sont par conséquent illégaux?

M. McGREGOR: Il peut en être ainsi. Mais ces cartes sont absolument interchangeables entre toutes les lignes aériennes.

M. FRASER: Vous aviez vos propres cartes avant cela?

M. McGREGOR: Pour les Lignes aériennes Trans-Canada, oui; mais nous les avons maintenant rendues valables pour le transport international en les émettant aux mêmes conditions qui s'appliquent aux cartes d'autres compagnies.

M. FRASER: Ne pourriez-vous pas avoir vos propres cartes à l'unique fin de voyages canadiens, des cartes qui ne seraient pas interchangeables?

M. McGREGOR: Cela serait possible, mais je crois que ce régime réduirait la valeur et la commodité des cartes dans une certaine mesure. Elles sont détenues ordinairement par des personnes qui voyagent beaucoup et en conséquence empruntent les avions de plusieurs lignes.

M. FULTON: Au côté droit de cette page 17, il y a un poste "Réserves: revision, $523,426.21", somme qui correspond exactement à celle qui a été mise à votre disposition à la suite de la transformation des six avions *North Star*.

M. McGREGOR: Je vous ai donné les trois éléments qui constituent ce chiffre.

M. FULTON: L'an dernier vous avez inscrit $523,426.21 sous la rubrique "réserves: revision". Je me demande si le chiffre n'a pas augmenté. En d'autres termes, pourquoi y a-t-il seulement ce chiffre de $523,426.21? Les chiffres indiqueraient qu'il a dû vous en coûter $144,000 pour faire effectuer le travail. Vous aviez quelque $424,000 d'inscrits à cet endroit l'an dernier.

M. McGREGOR: Parce que nous avons dépensé l'argent pour l'exécution du travail sur les avions M-1.

M. FULTON: Et vous avez complèment épuisé le fonds?

M. McGREGOR: Non, il y avait un solde, d'après l'exposé que je vous ai donné, après l'exécution du travail.

M. FULTON: Merci.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

M. DREW: Non, pas adopté. Quand vous effectuez un certain travail de transformation à des avions tel que, par exemple, le remplacement des moteurs Wright Whirlwind par des moteurs Pratt et Whitney ou toute autre transformation, ce coût est il capitalisé ou est-il imputé sur vos dépenses courantes?

M. McGREGOR: On ferait probablement les deux choses. Une partie des dépenses totales serait capitalisée et une partie serait imputée sur les dépenses d'exploitation, cela dépendant de la nature du travail. Si une unité tout à fait neuve est achetée comme unité le coût est capitalisé mais la main-d'œuvre que comporterait l'installation de cette unité sera inscrite au compte des dépenses d'exploitation.

M. DREW: Relativement à cette déclaration, pouvez-vous nous donner un exemple des cas où vous avez effectivement capitalisé des paiements de cette nature?

M. McGREGOR: Oui, je crois que je pourrais vous donner un exemple presque indentique à celui dont vous parlez. Il a été décidé l'an dernier de remplacer le modèle des turbo-compresseurs de cabines installés dans les avions *North Star* par des turbo-compresseurs qui donnaient un rendement sensiblement meilleur et dont l'entretien était moins coûteux. L'achat de ces turbo-compresseurs fut capitalisé, mais les changements effectués dans la tuyauterie et les tubes de l'avion et le travail y afférent ont constitué des frais d'exploitation.

M. HATFIELD: Avez-vous dit que vous aviez une entente avec le gouvernement en vertu de laquelle il soldait tous les déficits?

M. McGREGOR: Non, j'ai déclaré que sous le régime de la Loi des compagnies et durant la période où elle est en vigueur, la compagnie peut toucher la somme

des déficits à mesure qu'ils se produisent durant la période où cette Loi en particulier est opérante.

M. HATFIELD: Tant que la Loi est en vigueur? Alors, l'entente prévoit que le gouvernement solde tous les déficits?

M. MCGREGOR: Elle permet le règlement des déficits. L'approbation de ce déficit exige une mesure distincte, mais cette Loi n'est édictée que pour une période de douze mois.

M. FULTON: Relativement à la réserve de $523,426.21 pour la revision, sous quelle rubrique ou en vertu de quelle obligation a-t-il fallu que la *Rolls-Royce Company* vous verse $118,345 pour cette transformation?

M. MCGREGOR: C'est une entente à peu près semblable à celle qui existe avec Canadair. Canadair a versé une somme à peu près correspondante. A titre d'exemple, en vertu de la garantie, quand on a effectué livraison nous avons pris les moteurs dans lesquels des magnétos du type 9-A étaient installés. Aussitôt que le magnéto du type 9-B fut disponible, celui qui aurait du être installé s'il avait été disponible dans le temps, le coût du remplacement du magnéto et du renvoi du magnéto d'un modèle désuet à la compagnie fut acquitté par les lignes aériennes, et ces frais ainsi que des frais semblables sont à bon droit imputables au manufacturier. Je signale ce cas comme exemple des éléments qui produisent cet ajustement. Il en fut de même du fuselage et une réclamation semblable fut faite auprès de Canadair de ce chef. Cette somme nous fut créditée.

M. FULTON: Ainsi que je le comprends, d'après leur garantie les constructeurs sont tenus d'effectuer leurs ajustements et vous les avez effectués pour leur compte.

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

Désire-t-on poser d'autres questions?

M. DREW: Oui. J'ai d'autres questions à poser. Vous pouvez effectuer, n'est-ce pas, des emprunts du National-Canadien pour des dépenses quelconques, sans recourir à l'approbation du Parlement?

M. MCGREGOR: Vous voulez dire négocier des emprunts?

M. DREW: Oui.

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Comment le fait-on effectivement?

M. MCGREGOR: Avec l'approbation des administrateurs.

M. DREW: Des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Dans ce cas, consultez-vous le gouvernement avant de faire une demande d'emprunt de cette nature?

M. MCGREGOR: J'imagine que le trésorier consulterait les autorités.

M. DREW: C'est le trésorier qui y verrait?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Jusqu'à concurrence de quelle somme, ou existe-t-il une limite?

M. MCGREGOR: Il n'y a pas de limite déterminée que je sache.

M. FRASER: Il n'y a pas de limite à l'emprunt?

Le très hon. M. HOWE: Je suppose que la limite est la somme que les chemins de fer Nationaux du Canada sont disposés à leur prêter.

M. DREW: Est-ce que des demandes quelconques pour une capitalisation accrue de la part des Lignes aériennes Trans-Canada ont jamais été refusées?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas connaissance que des demandes aient été formulées pour une capitalisation accrue.

Le très hon. M. HOWE: Je puis répondre à cette question. Des propositions ont été formulées à l'effet les que Lignes aériennes Trans-Canada avaient besoin de capitaux additionnels, et en ma qualité de ministre responsable j'ai dit au trésorier, vous feriez mieux de continuer à faire affaires dans la mesure où vous le pouvez jusqu'à ce que le fonds de dépréciation corresponde à vos besoins. C'est ce qu'ils ont fait. Il n'y eut pas de demande formelle ou de refus formel.

M. DREW: Monsieur McGregor, avez-vous connaissance d'un cas où les exploitants des Lignes aériennes aient fait une demande de capitalisation accrue?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Avez-vous jamais eu à vous occuper de demandes d'emprunts des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. MCGREGOR: Oui, une partie de l'emprunt d'un million et demi de dollars en vigueur au commencement de l'an dernier dut être négociée pendant la période d'exercice de mes fonctions.

M. DREW: Ces emprunts sont inscrits naturellement sous forme de capital-actions. N'est-il pas inusité de la part d'une organisation de ne pas accumuler ses déficits et de les solder à même tous bénéfices réalisés et d'indiquer le résultat net de ses opérations dans les bilans?

M. MCGREGOR: J'ai lu le rapport et c'est ce qu'on a fait.

M. DREW: Oui, c'est ce qui a été fait jusqu'à ce que les réserves constituées à même les profits soient épuisées, mais on n'a pas fait cela depuis lors.

M. MCGREGOR: Comment peut-on le faire? Un déficit une fois soldé n'est plus un déficit.

M. DREW: Toute autre compagnie accuserait un déficit accumulé; en fait, c'est ce que la loi exige.

Le très hon. M. HOWE: Tout est prévu à cet égard dans la Loi de 1933 sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

M. DREW: Monsieur McGregor, vos registres ne font pas voir de déficit accumulé quelconque?

M. MCGREGOR: Non, parce que le Parlement a pris des mesures pour solder le déficit.

M. DREW: Ainsi, de cette façon, votre situation telle qu'indiquée serait tout à fait différente de celle de toute compagnie ordinaire, autre qu'une compagnie de cette nature possédée par l'État.

M. MCGREGOR: Je ne suis pas au courant des mesures qu'une compagnie privée prendrait à cet égard.

M. DREW: N'occupiez-vous pas un poste dans l'administration de la compagnie de téléphone Bell?

M. MCGREGOR: Non, mon emploi n'avait rien à voir aux finances.

M. DREW: Pourriez-vous nous donner les chiffres sur la situation nette en matière de profits et pertes depuis la fondation des Lignes aériennes Trans-Canada jusqu'à la fin de 1949?

M. MCGREGOR: Non, ces données n'existent pas.

Le PRÉSIDENT: Dois-je comprendre que vous voulez le total des déficits des Lignes aériennes Trans-Canada dont l'acquittement a été approuvé?

M. DREW: Il s'agit d'un relevé indiquant les profits et pertes et les résultats net pour chaque année.

M. MCGREGOR: Ses données pourraient être produites en parcourant les rapports annuels.

M. DREW: Oui. Ferez-vous préparer ce relevé à même vos rapports?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Voici quelle est la situation, monsieur McGregor. Cette entreprise est une filiale possédée entièrement par les chemins de fer Nationaux du Canada. Quatre de vos administrateurs sont nommés par les chemins de fer Nationaux du Canada et de cette façon ont la haute main au conseil d'administration. Les chemins de fer Nationaux du Canada constituent une entreprise exploitante du trafic, tout comme la vôtre, bien qu'elle soit d'un genre différent. Se pourrait-il que les chemins de fer Nationaux du Canada dirigent de quelque façon vos opérations à cause de ce contrôle?

M. MCGREGOR: La meilleure réponse que je puisse faire, monsieur Drew, c'est de dire qu'il n'y eut jamais la moindre preuve à cet égard, et peut-être à l'appui de cette affirmation, je devrais signaler que l'un des administrateurs du National-Canadien est un ancien président des Lignes aériennes Trans-Canada. Dans ce cas, j'estime que ses sympathies sont acquises à la ligne aérienne.

M. DREW: Vous ne diriez pas qu'elles sont entièrement acquises aux lignes aériennes? J'espère qu'il en a gardé pour le conseil dont il fait présentement partie.

M. MCGREGOR: Je pense aussi qu'il y est intéressé, mais il n'y eut jamais à ma connaissance de tentative de faite pour diriger les entreprises des Lignes aériennes Trans-Canada de manière à améliorer la situation concurrentielle entre les services de transport aérien et terrestre. Je suis certain que le fonctionnaire supérieur dont je parle s'opposerait à de telles tentatives et il n'y eut jamais de tentatives en ce sens.

M. DREW: Mais vous diriez que le National-Canadien pourrait exercer un contrôle sur les opérations des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. MCGREGOR: C'est une situation tout a fait imaginaire.

M. DREW: Je ne fais cette observation qu'à titre de pure conjecture concernant un certain nombre d'administrateurs, et je veux exclure les individus de toute considération en la matière. Il y a quatre administrateurs sur sept qui sont nommés par les chemins de fer Nationaux du Canada. Ceux-ci possèdent toutes les actions. Ne leur serait-il pas possible de prendre la direction du mode d'exploitation et d'autres opérations des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: Je crois que cela serait peut-être matériellement possible, mais si cela arrivait j'estime que les Lignes aériennes Trans-Canada se trouveraient privées de plusieurs personnes qui s'occupent de sa régie.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

M. DREW: Pas encore.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous en sommes presque rendus à l'heure de l'ajournement. Lorsque nous avons terminé l'étude du rapport des chemins de fer Nationaux du Canada, j'aurais dû déposer le rapport du Comité relativement aux quatre crédits qui nous ont été déférés. Le rapport est prêt maintenant et je vais demander au secrétaire d'en donner lecture.

(voir le rapport à la Chambre)

Le PRÉSIDENT: M. Gillis propose l'adoption du rapport et sa présentation à la Chambre.

Adopté.

M. MCGREGOR: J'ai ici les chiffres d'ensemble sur le résultat des opérations des lignes aériennes à compter de leur début en 1937. Désirez-vous que j'en fasse lecture et qu'on les consigne au compte rendu?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MCGREGOR: Voici les chiffres: pour les sept mois de 1937, un déficit de $111,005; pour l'année 1938, un déficit de $818,026; un déficit de $411,656 en 1949; un profit de $539,263 en 1940; un profit de $302,437 en 1941; un profit de $494,915 en 1942; un profit de $147,889 en 1943; un profit de $7,409 en 1944; un profit

de $32,773 en 1945; un déficit de $1,269,624 en 1946; un déficit de $1,761,043 en 1947 relativement à l'exploitation du service de l'Atlantique-Nord; un profit de $136,303 en 1947 relativement aux services Nord-Américains; un déficit de $1,750,218 en 1948 relativement aux services transatlantiques; un déficit de $1,419,444 en 1948 relativement aux services Nord-Américains; un déficit de $2,898,149 en 1949 au chapitre des services transatlantiques; soit un déficit global de $9,961,198.

M. FULTON: C'est le chiffre net?

M. MCGREGOR: Je le crois, mais je n'ai pas vérifié les calculs.

M. DREW: Monsieur McGregor, relativement aux deux lignes parallèles à celles de *Canadian Pacific Airways*, ce sont celles entre Calgary et Edmonton, n'est ce pas?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Quelles sont les deux?

M. MCGREGOR: J'ignore quelle est la deuxième. Elles effectuent le service entre Calgary et Edmonton avec arrêts aux endroits intermédiaires, et nous circulons sans escale entre ces deux villes.

M. DREW: Vous n'avez connaissance que d'une seule ligne parallèle?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Existe-t-il quelque arrangement prévoyant des envolées dites coopératives dans cette région en matière de passagers, de cargaisons et de courrier?

M. MCGREGOR: Il y a un échange complet de trafic à tous les endroits, tant en ce qui concerne d'autres entreprises des *Canadian Pacific Airways* que les entreprises dont nous parlons en ce moment. C'est-à-dire, si un passager partait de Winnipeg à destination de Penticton, nous le transporterions jusqu'à Calgary et le transférerions à cet endroit à la ligne aérienne des *C.P.A.*

M. DREW: Et relativement à cette entreprise en particulier, les bureaux des billets des chemins de fer Nationaux du Canada et du Pacifique-Canadien vendent-ils tous deux des billets pour les deux services?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Comment trouvez-vous la coopération?

M. MCGREGOR: Je devrais ajouter que les billets sont vendus à commission.

M. HATFIELD: Quelle somme versez-vous au Château Laurier pour l'espace que votre bureau des billets y occupe?

M. MCGREGOR: Je crois pouvoir vous donner les chiffres. Si je me souviens bien, le loyer est de $2.50 le pied carré.

M. FRASER: Cela comprend-il le service de téléphone à cet endroit?

M. MCGREGOR: Nous avons notre propre service de téléphone dans ce bureau.

Le PRÉSIDENT: La page 17 est-elle adoptée?

M. DREW: Non.

M. FULTON: Je voudrais vous interroger au sujet du poste relatif à la revision. Je constate que vous avez un solde assez considérable en main en 1949 comparativement à 1948, après la remise à neuf de ces avions M-1. Ce fonds a-t-il été augmenté de ce chef au cours des opérations normales en 1949?

M. MCGREGOR: Non, parce que les avions étaient hors de service. Le fonds primitif s'est accumulé durant la période où les avions M-1 étaient en service.

M. FULTON: En ce cas, nous devrions signaler que vous paraissez avoir réalisé un bénéfice sur cette entreprise, bénéfice qui, si je ne me trompe, s'établit à $208,000, somme qui se trouve dans le fonds. Vous y avez indiqué la somme appliquée à la transformation. Ne pourrait-on pas dire que vous avez en plus

une somme de $144,000 environ. Vous avez dit que vous aviez imputé sur votre fonds les frais du travail de transformation.

Le PRÉSIDENT: Le témoin a dit, ai-je compris, que les frais effectifs se sont chiffrés à $312,000 environ.

M. McGREGOR: Exactement. J'ai expliqué que nous avons pu exécuter le travail et avoir un solde au fonds. Ce solde tenait au fait que nous avons pu exécuter le travail dans nos propres ateliers pendant une période d'accalmie, et aussi au fait que les prix cotés pour l'exécution de ce travail par deux manufacturiers de l'extérieur dépassaient la somme du fonds constitué.

M. FULTON: Oui, mais il semble qu'il vous en a coûté seulement $144,000, bien que vous ayez établi un budget de $250,000. Je vous demande quelle était la situation à la fin de 1948. D'après la réponse que vous m'avez donnée ce matin, le fonds se chiffrait à $344,000 environ. Il y avait un solde de $280,121 au fonds, et il me semble que la différence entre ces deux montant serait la somme que vous avez épargnée, à savoir une différence de $144,125.

M. McGREGOR: Le solde non dépensé qui restait en caisse après l'exécution du travail représentait l'économie résultant de l'exécution du travail au sein de la compagnie.

M. FULTON: Ainsi, la somme imputée sur ce fonds pour l'exécution de ce travail était de $144,125.

M. McGREGOR: Je ne crois pas qu'il soit exact de recourir à fonder des conclusions sur l'arithmétique car une partie du travail fut exécutée vers la fin de 1948, si je me souviens bien, et il se peut qu'il y eut des imputations sur le fonds en 1948.

Le PRÉSIDENT: En tout cas, pour ce qui vous concerne, ce fut une initiative tout à fait satisfaisante.

M. McGREGOR: Oui.

M. FULTON: J'essaie de signaler que vous avez apparemment réalisé un bénéfice à cet égard, et il semble que vous avez exigé des deux compagnies, Rolls Royce et Canadair, plus que vous n'avez payé pour les transformations.

M. McGREGOR: La somme dans le fonds dont vous parlez ne fut pas versée par Rolls Royce ou Canadair. Seule la somme requise pour la transformation des avions M-1. a été prise à même ce fonds. Les sommes payées par Rolls Royce et Canadair se rapportaient uniquement aux avions M-2.

M. FULTON: Pourquoi avez-vous ajouté à ce fonds pour qu'il s'accumule?

M. McGREGOR: Parce qu'il a semblé opportun d'établir une réserve à longue échéance pour fins de revision.

M. FULTON: J'ai peut-être mal saisi la réponse que vous avez donnée plus tôt à ce sujet, mais vous avez dit, ai-je compris, qu'au lieu de demander aux dirigeants des firmes Rolls Royce et Canadair d'effectuer la transformation de ces avions M-1, vous avez exécuté le travail vous-mêmes et ces firmes vous ont payé la somme que ce travail leur aurait coûté.

M. McGREGOR: Non, vous m'avez certainement mal compris. Le travail pour lequel ce paiement garanti a été effectué se rapportait aux avions M-2. Nous avons exécuté le travail nous-mêmes au lieu de leur confier les avions à cette fin, et ce travail s'est rapporté entièrement aux avions M-2.

M. FULTON: Alors, je me suis mépris sur la nature du fonds, parce que j'avais pensé que vous aviez constitué le fonds à même des sommes qui vous étaient dues relativement à des avions autres que ceux concernant lesquels le fonds fut institué primitivement. Je vois maintenant que ce fonds a été constitué en vue de la revision future.

M. McGREGOR: C'est exact, et le nom du fonds a été changé en conséquence. J'en ai parlé précédemment comme du fonds de transformation M-1, et c'est maintenant le fonds de revision à long terme des avions *North Star*.

Le PRÉSIDENT: La page 17 est-elle adoptée?

M. DREW: Non, j'ai une autre question à poser.

Le PRÉSIDENT: Le temps est venu de suspendre la séance. Allons-nous ajourner jusqu'à 4 heures?

—La séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

—La séance est reprise à 4 heures.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McGregor, avez-vous des réponses à donner à d'autres questions?

M. MCGREGOR: Oui, je crois avoir les réponses à toutes les questions posées ce matin.

M. Fulton a demandé les totaux des passagers transportés sur les lignes continentales pour les mois de janvier et de juin 1948. Le chiffre indiqué ici est comparable au chiffre indiqué dans le coin du bas à droite du graphique sur les passages.

Passagers payants transportés—service continental—Janvier 1948, 26,601; juin, 1948, 58,827.

M. Fulton a aussi demandé un partage du capital affecté à la partie Bermudes-Antilles des services internationaux et à la partie Atlantique-Nord.

Capital utilisé en 1949 sur les services de l'Atlantique: Bermudes-Antilles, $2,043,700; Atlantique-Nord, $7,506,300.

M. Fulton s'est enquis également du nombre de moteurs et du coût de l'entretien réparti entre la main-d'œuvre et les matériaux tel que déjà procurés mais étendus de manière à comprendre les mois de décembre 1948 et de décembre 1949.

	Services Nord-Américains		Services transatlantiques	
Mois de décembre	1949	1948	1949	1948
	76 Twin Row 131 Rolls Royce	76 Twin Row 132 Rolls Royce		
Main-d'œuvre.....	$68,371.41	$58,007.49	$18,998.04	$41,150.05
Matériaux et divers....	128,462.54	71,592.26	37,517.27	56,557.80

M. DREW: Sont-ce toutes les réponses?

M. MCGREGOR: Oui, c'est tout

M. DREW: Sommes-nous prêts à reprendre nos délibérations, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Drew.

M. DREW: Monsieur McGregor, à titre de renseignement personnel, qui est le technicien en chef des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: James Bain.

M. DREW: Quel est son titre officiel?

M. MCGREGOR: Directeur du génie et de l'entretien.

M. DREW: Est-il présent maintenant?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Qui avait la direction de l'exploitation au cours de la dernière année?

M. MCGREGOR: Le vice-président directeur de l'exploitation, M. English.

M. DREW: Est-il présent?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Viendra-t-il ici?

M. MCGREGOR: Pas à moins qu'on ne le lui demande.

M. DREW: Combien d'assemblées le conseil d'administration des Lignes aériennes Trans-Canada a-t-il tenues l'an dernier?

M. MCGREGOR: Étant donné que des assemblées ne sont pas tenues régulièrement chaque mois, il faudrait que je consulte les archives mais j'oserais dire que le nombre d'assemblées serait six ou sept.

M. DREW: Vous pourriez vous en assurer et nous dire aussi à quel endroit ces assemblées ont été tenues?

M. MCGREGOR: Les assemblées ont été tenues à 360, rue McGill.

M. DREW: Dans l'immeuble des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: Non, dans l'immeuble des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. DREW: Toutes vos assemblées d'administrateurs ont été tenues dans l'immeuble des chemins de fer Nationaux de Canada?

M. MCGREGOR: Nous estimons que nos moyens ne nous permettent pas d'avoir une salle de conseil.

M. DREW: Les procès-verbaux des assemblées des administrateurs sont-ils gardés dans votre propre bureau ou dans les bureaux du National-Canadian?

M. MCGREGOR: A la fois dans mon bureau et dans celui du secrétaire.

M. DREW: Vous voulez dire que les procès-verbaux sont en double?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Maintenant, monsieur McGregor, pour revenir à ce nouveau modèle d'avion qui a été discuté récemment avec la presse, je parle d'un rapport qu'on m'a remis comme étant un communiqué de presse par le ministre de la Défense nationale. Il a paru sous cette forme dans un certain nombre de journaux. J'en cite le texte:

"Les avions pourront transporter deux équipages de bord complets. De plus, ils seront aménagés pour transporter 33 passagers, le même nombre que transportent les *North Star* affectés présentement au transport des passagers. Des couchettes seront installées pour l'usage de 12 personnes. Les avions sont munis de moteurs de la série R-2800 Pratt et Whitney, capables de produire environ 7,000 c.-v. L'avion est une modification de l'efficace avion de transport *North Star* actuellement en service. Il a été fabriqué pour faire l'épreuve d'une telle transformation de moteur".

Vous noterez l'affirmation positive. Cet avion a été fabriqué pour faire l'épreuve d'une transformation de moteur du modèle *North Star* pour l'usage des moteurs R-2800 Pratt et Whitney.

Je crois qu'il y aurait avantage que les affirmations soient faites à haute voix si l'on entend en faire.

Le très hon. M. HOWE: L'honorable monsieur continuera-t-il à poser ses questions?

M. DREW: Je viens d'en poser une. Voudriez-vous me dire ce que vous pensez de cette affirmation?

M. MCGREGOR: Si j'osais prendre sur moi de critiquer l'affirmation, je dirais que je crains que les paroles du ministre aient été citées très incorrectement.

M. DREW: C'est un communiqué publié par le ministre.

M. MCGREGOR: Je ne sais comment on peut augmenter l'énergie d'un avion R-2800 à 7,000 relativement à quatre de ces moteurs. En deuxième lieu, je ne sais comment une personne peut parler d'un avion de transport *North Star* comme étant un avion de 33 passagers alors qu'il est à 40 passagers. Quant à l'épreuve que l'on a fait subir à cet avion transformé, cela peut con-

stituer une entreprise du ministère de la Défense nationale; je n'ai pas de renseignements à ce sujet. Je répète que cela n'a absolument rien à voir aux Lignes aériennes Trans-Canada. Nous n'avons pas été consultés et nous n'avons pas contracté de dépenses, sauf de la manière indirecte que j'ai décrite. Je n'ai pas vu l'avion et je n'ai pas connaissance qu'aucun de nos techniciens l'ait vu.

Le PRÉSIDENT: Puis-je interrompre et proposer qu'à l'avenir lorsque les réponses comportent une conclusion semblable à celle de votre présente réponse, vous devriez répondre d'abord à cette partie de la question. Si les Lignes aériennes Trans-Canada n'ont rien à voir à cette affaire, je ne crois pas qu'il vous incombe ou qu'il incombe au Comité de faire des commentaires sur un communiqué émanant de quelque autre ministère.

M. GEORGE: Adopté.

M. DREW: Non, le poste n'est pas adopté.

Monsieur McGregor, vous nous avez donné des renseignements relativement à l'endroit où les assemblées du conseil d'administration des Lignes aériennes Trans-Canada ont lieu. Est-ce vous qui communiquez les avis de ces assemblées ou quelle personne en est chargée?

M. MCGREGOR: Je fixe le temps de l'assemblée et j'essaie, autant que possible, de faire coïncider le temps des assemblées avec la date,—non pas l'heure,—de l'assemblée du conseil d'administration du National-Canadien, afin d'éviter un double déplacement à ces administrateurs qui ne demeurent pas à Montréal. Je donne des instructions au secrétaire de transmettre les avis de l'assemblée.

M. DREW: En conséquence de ce procédé vous réalisez encore une économie en épargnant des dépenses sous le rapport de la convocation des administrateurs des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas connaissance qu'il en résulte directement une économie parce que je ne crois pas qu'on nous imposerait des frais de déplacement s'il en était autrement. Je ne crois pas qu'aucun de nos administrateurs nous ait demandé qu'on lui rembourse des frais de déplacement.

M. DREW: Il arrive parfois que des administrateurs se font payer leurs dépenses.

M. MCGREGOR: Oui, ils se les font certainement payer.

M. DREW: Je signale tout simplement qu'il s'agit d'une autre économie que vous pouvez réaliser en raison du fait que votre organisation constitue une filiale possédée entièrement par les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. FULTON: Monsieur le président, vu que le Comité a décidé ce matin que des réponses ne seraient plus données à des questions concernant des pannes de moteur, j'estime que je devrais me prévaloir de cette occasion pour consigner au compte rendu une analyse de certains chiffres fournis par M. McGregor. Dans le tableau relatif à une comparaison entre 1948 et 1949...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, le Comité a décidé, je crois, à sa séance d'ouverture, que nous nous abstiendrions en général de discours et de commentaires et que nous nous contenterions à cette étape de l'enquête de questions et de réponses afin d'épargner le temps des fonctionnaires supérieurs. Nous sommes convenus que nous aurions une discussion générale quand nous préparerions notre rapport. Cela aiderait si vous aviez la bienveillance de réserver vos remarques jusqu'à ce que nous en soyons à l'étape du rapport. Nous tenous à congédier ces fonctionnaires supérieurs, aujourd'hui si possible.

M. FULTON: Je vous comprends très bien et je me suis peut-être mal exprimé quand j'ai dit que je voulais consigner l'analyse au compte rendu. Je tiens à l'y consigner, il ne serait que juste que M. McGregor fasse des observations sur ces chiffres, s'il le désire. Je les ai simplement analysés tels qu'ils me furent présentés mais ils m'indiquent une tendance très définie.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez atteindre votre but en déclarant ce que vous constatez et en demandant à M. McGregor de faire des commentaires.

M. FULTON: Oui, s'il a quelques commentaires à faire.

Dans l'analyse des chiffres, je constate en comparant les données des mois de janvier et de juillet 1949 que le nombre des moteurs a été augmenté de 58,—soit 36 p. 100. Le coût de l'entretien s'est accru de $213,528, soit 160 p. 100. Ceci constitue une augmentation de 160 p. 100 au chapitre de l'entretien par opposition à une augmentation de 36 p. 100 dans le nombre des moteurs.

En comparant les données de janvier 1948 à celles de janvier 1949, on constate que le nombre des moteurs a été augmenté de 42, soit de 25 p. 100. Le coût de l'entretien a augmenté de $87,713, soit de 65 p.100. Le coût de l'entretien accuse donc une augmentation de 65 p.100 en comparaison d'une augmentation de 25 p.100 dans le nombre des moteurs.

Il ressort d'une comparaison entre les données de juillet 1948 et celles de juillet 1949 que le nombre des moteurs a diminué de 16 p.100 et le coût de l'entretien a augmenté de $19,108,—soit une réduction de 8 p.100 dans le nombre des moteurs et une augmentation de 6 p.100 dans le coût de l'entretien pour ces deux mois comparés.

Puis les chiffres les plus récents, ceux qu'on vient de fournir pour le mois de décembre,—je n'ai pas eu le temps de calculer les pourcentages,—font voir que le nombre de moteurs en main en décembre 1949 était réduit de un en comparaison du nombre pour décembre 1948. Cela fait un moteur de moins en 1949 qu'en 1948. Toutefois, l'augmentation du coût d'entretien fut de $26,041 pour ce mois.

Or, je crois être exact en disant qu'une large part de cette augmentation des frais au chapitre de l'entretien est due à l'achat des matériaux plutôt qu'au coût de la main-d'œuvre. Je conclus que les moteurs employés ont été cause d'une très forte augmentation des frais d'entretien, augmentation qui n'est pas en rapport avec le nombre de moteurs en main, à moins que cette situation ne tienne à d'autres facteurs tels que la difficulté d'entretien. C'est sur cet aspect que je voudrais que M. McGregor fasse des observations.

M. MCGREGOR: Oui, j'ai une observation à faire, monsieur Fulton.

Je voudrais faire remarquer que l'interprétation que vous faites des chiffres comparés,—sans fendre les cheveux en quatre,—est tout à fait inexacte. Voici quelle est la situation. L'aéronef fut mis en service en juin 1948. Avant cela nous achetions des moteurs et l'on nous les livrait en prévision de la situation qui aurait existé quand l'aéronef était en service. Il en est résulté que durant les six premiers mois de 1948 nous avions des moteurs mais ne les utilisions pas. L'entretien durant cette période a comporté des frais de main-d'œuvre parce que nous étions à former un personnel d'entretien nombreux dont les fonctions consisteraient à entretenir les moteurs lorsqu'ils seraient mis en service. Ils l'étaient en juillet 1948 depuis environ trente jours, ce qui indiquerait que les frais imputables à leur entretien étaient très bas à cette époque. Il ne serait que raisonnable de ne commencer à comparer les frais d'entretien de ces moteurs que lorsque nous les utilisions pleinement. Je ne puis concevoir comment les données de 1948 peuvent servir de base pour tirer des conclusions quelconques quant à la tendance des frais d'entretien des moteurs pour les raisons que j'ai signalées.

M. FULTON: Si vous prenez les données comparées de décembre 1948 et de décembre 1949, l'augmentation du coût des matériaux à la fois pour le service transatlantique et le service domestique s'est chiffrée à $26,000 dans un mois. Or, ne serait-il pas raisonnable si vous pouviez fournir un chiffre pour les sept allant jusqu'à la fin de décembre 1948.

M. McGREGOR: Cela serait guère satisfaisant. Les frais d'entretien au cours d'un mois quelconque peuvent varier de $25,000 ou de $30,000 et d'avantage même selon la date où les factures sont reçues pour les matériaux livrés. Un gros approvisionnement de matériaux peut être reçu au cours d'un mois et il se peut que des matériaux du même genre ne soient pas livrés avant trois autres mois, et les factures pour des matériaux employés au cours d'un mois quelconque ne seraient envoyées que six autres mois après la livraison.

M. FULTON: Je pensais que vous aviez dit qu'il était impossible de comparer les chiffres sur une base annuelle.

M. McGREGOR: La chose ne serait pas impossible si nous avions deux années complètes comparables.

M. FULTON: Pourquoi ne pouvez-vous pas comparer les résultats d'une période de six mois avec ceux d'une autre période semestrielle?

M. McGREGOR: Parce qu'ils ne sont pas comparables en raison de changements constants durant les périodes à l'étude.

M. FULTON: Les résultats de juin à décembre 1948 et ceux de juin à décembre 1949?

M. McGREGOR: Mais dans vos questions vous parlez seulement de chiffres pour des mois séparés.

M. FULTON: Les chiffres m'ont été fournis pour janvier et juillet de ces années-là.

M. McGREGOR: Et décembre.

M. FULTON: Vous m'avez donné les chiffres pour décembre 1948 et décembre 1949. J'essayais de trouver quelque base de comparaison. Vous avez formulé des objections à une comparaison entre le coût total en 1948 et celui de 1949. Cependant, la seule base que vous ayez pu obtenir est mensuelle, et je constate la même tendance quand vous comparez les données de mois séparés que lorsque vous comparez les données d'années entières.

M. McGREGOR: $26,000 comme fluctuation dans les dépenses mensuelles ne disent rien et n'indiquent aucune tendance.

M. FULTON: Mais quand vous constatez que cette tendance se répète dans un quelconque des autres pour lesquels vous m'avez fourni des chiffres?

M. McGREGOR: Les données d'aucun des autres mois ne se prêtent à une comparaison.

M. FULTON: Je crains ne pouvoir suivre votre raisonnement. Je le regrette. Mais vous avez fait certaines observations au sujet de l'élément que la main-d'œuvre constitue dans ses frais d'entretien. Qu'aviez-vous dit à ce sujet?

M. McGREGOR: Par rapport à votre question?

M. FULTON: Oui.

M. McGREGOR: J'ai dit que les frais de la main-d'œuvre au chapitre de l'entretien furent imputés au compte des moteurs durant les six premiers mois de 1948, parce que le personnel ouvrier suivait alors un cours de formation aux fins d'être habile à entretenir ces moteurs lorsqu'ils seraient mis en service le 1er juin. Cependant, le personnel en voie de formation ne se livrait à aucun travail productif durant cette période parce que les moteurs n'étaient pas encore utilisés au pays.

M. FULTON: Alors, les frais d'entretien pour l'année 1948 ont été démesurément élevés parce que vous formiez une équipe?

M. McGREGOR: Exactement, mais ils n'employaient aucuns matériaux durant le premier semestre de cette année-là.

M. FULTON: Mais ils n'exécutaient aucun travail productif?

M. McGREGOR: Oui, mais ils n'utilisaient ni pièces ni rien.

M. FULTON: Je ne crois pas que vos frais de main-d'œuvre au chapitre de l'entretien aient fait voir la même différence que les frais au chapitre des matériaux.

M. GEORGE: Monsieur le président, à quoi toute cette discussion aboutit-elle?

Le très hon. M. HOWE: Quelle conclusion entendez-vous tirer de cette discussion, monsieur Fulton?

M. FULTON: La conclusion, et elle n'a pas changé, est que la somme énormément accrue payée pour l'entretien en 1949 comparativement à 1948 vient du modèle de moteur employé. Pour autant que je puis en juger et que les témoignages rendus l'indiquent, l'emploi de ce modèle de moteur par la compagnie n'a pas rapporté des avantages proportionnés aux frais occasionnés.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si vous ou quelque autre membre du Comité possédez les qualités requises pour en venir à une conclusion quelconque à ce sujet.

M. FULTON: Je vous demande pardon, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: J'ai dit: je me demande si vous ou quelque autre membre de ce Comité possédez les qualités requises pour en venir à une conclusion quelconque à ce sujet? Sommes nous des experts en moteurs?

M. HELME: Je ne m'y connais guère en moteurs d'avion, mais je m'y entends un peu en fait de matériel automoteur. Je suppose qu'il existe quelque lien entre les deux sous le rapport de l'entretien. Et je sais que les frais d'entretien varieront d'une saison a l'autre.

Le très hon. M. HOWE: Quand vous achetez un moteur tout neuf, les frais d'entretien ne sont pas très lourds, mais ils deviennent plus élevés dès la deuxième année.

M. DREW: Tenons-nous-en au sujet même. J'estime que la remarque du ministre est assez fondée, mais pour ce qui regarde l'affirmation que le Comité ne possède pas la compétence voulue pour se prononcer, je tiendrais à signaler que nul tribunal ne pourrait jamais siéger s'il ne pouvait s'occuper que des sujets concernant lesquels le juge constitue une autorité. Et nul comité ne ferait jamais une constation s'il ne tentait de se former une opinion à la lumière des connaissances, d'experts en la matière. Le Comité est bien l'endroit où se procurer ces avis d'experts sur les éléments constitutifs des frais d'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada.

Le PRÉSIDENT: Que le Comité en décide.

M. FULTON: J'ai formulé ma conclusion, et l'on pourrait peut-être réserver toute autre discussion sur ce point jusqu'au temps où nous étudierons notre rapport.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions?

M. FULTON: Je voudrais maintenant revenir sur mes pas et parler du sujet discuté hier soir sous la rubrique générale de "Services Transatlantiques". Dans la question que j'ai posée à M. McGregor et au ministre également je demandais si nous ne nous étions pas engagés,—si la compagnie ne s'était pas engagée,—et je ne critique pas du tout l'administration,—mais si la compagnie n'avait pas été appelée à exploiter un service dont elle n'a aucune chance de réaliser des bénéfices pour plusieurs années à venir?

Je constate dans le détail des immobilisations des deux lignes que dans le cas du service transatlantique la somme imputée est de $9\frac{1}{2}$ millions, tandis que dans le cas du service continental l'imputation se chiffre à $15\frac{1}{2}$ millions. Avant d'en venir à ma question je signalerai que l'on débite à la compagnie les intérêts sur cette partie de ses capitaux affectés au services de l'Atlantique-Nord et que cela augmente énormément son déficit sous ce rapport. Et je signalerai aussi que si une plus forte proportion de ses capitaux et de son attention était consacrée

au service continental,—et je voudrais obtenir une réponse à cette question,—si l'on procédait de cette façon, ne serait-il pas plus facile de réduire le déficit au chapitre de l'exploitation domestique, et de réduire en même temps le déficit d'exploitation du service transatlantique?

Le très hon. M. HOWE: La difficulté réside dans le fait que vous ne pouvez diriger un service transatlantique si vous n'avez quelques avions et quelques bases, et aussi les capitaux nécessaires à son exploitation. Je ne conçois pas comment vous pourriez débiter cela à quelque autre entreprise.

M. FULTON: Je suis d'opinion que l'on pourrait exploiter ce service avec beaucoup moins de capitaux et de matériel que ceux que l'on y affecte maintenant. Laissez-moi dire que la déclaration faite par le ministre hier soir, savoir qu'il ne voudrait pas prendre sur lui de prédire des résultats profitables pour ce service avant cinq ans, m'a fort impressionné. Je voudrais maintenant lui rappeler la déclaration qu'il fit l'an dernier au Comité et que l'on relève à la page 67, fascicule 4 du compte rendu; il a dit:

> Le très hon. M. HOWE: Le problème de cette ligne aérienne tient à l'augmentation de ses recettes d'au moins 2 millions de dollars. Je n'exploiterai guère longtemps une ligne dont les opérations se soldent par des déficits.

Je conviens parfaitement de ce que le ministre a dit dans le temps et dont les paroles sont dans la phrase que j'ai citée. Vu qu'il n'entrevoit pas la perspective d'éviter d'ici très longtemps des déficits au chapitre du Service Transatlantique, je lui demanderais s'il modifierait sa déclaration antérieure?

Je ne puis concevoir qu'il existe quelque justification à demander aux contribuables canadiens de subventionner un service que relativement peu d'entre eux utilisent jamais. Par contre, si l'on se préoccupait davantage de l'exploitation du service continental et si l'on affectait de plus fortes immobilisations en matériel à un service qu'ils peuvent utiliser, nous réduirions de ce chef notre déficit.

Le très hon. M. HOWE: Je ne suis pas prêt à recommander au gouvernement que nous abandonnions le service de l'Atlantique-Nord. Les *British Overseas Airways* exploitent des lignes semblables aux nôtres et je n'ai pas entendu des propositions à l'effet qu'il conviendrait de réduire leur service transatlantique parce qu'ils n'est pas profitable. Je crois que leurs pertes l'an dernier se sont totalisée à 40 millions environ.

M. DREW: Non, pas dans le cas des B.O.A.C.; ces chiffres se rapportaient à leurs services réunis.

Le très hon. M. HOWE: C'est vrai.

M. DREW: Les B.O.A.C. ont perdu moins l'an dernier que les Lignes aériennes Trans-Canada.

Le très hon. M. HOWE: Non!

M. DREW: Si, et je puis vous produire le rapport.

Le très hon. M. HOWE: Je serais heureux que vous le produisiez.

M. FULTON: Je mentionnerai particulièrement le service Bermudes-Antilles dont les chiffres indiquent un écart très marqué entre le coût de l'exploitation et les recettes obtenues. Le déficit du service Bermudes-Antilles constitue un pourcentage fort élevé des revenus totaux de $1,160,000. Ce déficit se chiffre à $832,000. Dans le cas du service de l'Atlantique-Nord, le déficit a constitué un pourcentage bien moins élevé des revenus d'exploitation. Mes remarques s'appliquent particulièrement au service Bermudes-Antilles qui, j'estime, est de la nature d'un service de luxe.

Le très hon. M. HOWE: Ce service utilise des avions et des équipages qui seraient oisifs autrement. Ce sont des équipages des Services de l'Atlantique-Nord qui seraient inoccupés autrement parce qu'il n'y aurait pas de trafic pour

justifier leur emploi durant les mois d'hiver. Il en résulterait probablement la mise à pied de pilotes. Nous devrions nous rappeler qu'il en coûte $25,000 pour former chaque pilote. Nous ne pouvons garder des personnels navigants immobilisés pendant six mois de l'année. Ce service procure du travail à ces équipages pendant quelques mois de l'année; il est nouveau et je crois qu'il est en train de se développer d'une manière très satisfaisante.

M. FULTON: Mais ce n'est pas ce que vous avez dit l'an dernier.

Le très hon. M. HOWE: Je ne suis pas intéressé du tout à ce que j'ai dit l'an dernier.

M. FULTON: Mais je le suis.

Le très hon. M. HOWE: Alors, je vais vous laisser citer mes paroles et je ne m'en tourmenterai pas.

M. FULTON: Vous êtes un ministre responsable et je serais intéressé aux commentaires et aux remarques que vous avez faits l'an dernier, quand vous avez dit: "Je n'exploiterai guère longtemps une ligne dont les opérations se soldent par des déficits".

Le très hon. M. HOWE: Mais je n'ai pas spécifié ce que "guère longtemps" implique. Cette expression pourrait vouloir dire deux ou trois ans. Elle pourrait peut-être vouloir dire cinq ans. Nous essayons de mettre d'aplomb ces Services de l'Atlantique-Nord. Ce sera une entreprise de longue haleine. Le Canada ne peut maintenir les artères de trafic comme peuvent le faire les États-Unis grâce à leur population quinze fois plus nombreuse que la nôtre. Nous rendons des services dignes d'éloges en effectuant des traversées nord-atlantiques et nous essayons d'établis d'autres routes aériennes qui nous seraient précieuses. Nous avons toujours considéré les Antilles comme notre enfant. Nous avons construit des navires pour y effectuer la navigation. Nous avons perdu des navires durant la guerre et nous ne les remplaçons pas. Cependant, nous essayons de compenser pour leur perte en exploitant plutôt des avions. Nous exploitons un service d'avions là-bas l'été avec un minimum d'avions et nous exploitons, durant la saison d'hiver, un service dans toute la limite où le trafic le justifie. En ce faisant, nous allégeons le fardeau des frais fixes des Services de l'Atlantique-Nord et nous espérons obtenir une exploitation qui finira par être payante, mais cela prendra du temps.

M. FULTON: Je ne vois aucune comparaison entre le service de navires et le service constitué par une ligne aérienne. On nous a dit que le service des paquebots a été exploité pour remplir une obligation contractée primitivement en vertu d'un accord commercial. Par ailleurs, ce service est un service de fret.

Le très hon. M. HOWE: Il s'occupe aussi du transport de passagers, bien que moins de passagers soient transportés que par le passé, parce que nous avons moins de paquebots. Conséquemment, nous suppléons au service des navires par l'emploi d'avions.

M. FULTON: Votre service d'avions constitue un service d'un genre tout à fait nouveau.

Le très hon. M. HOWE: Mais il transporte les gens entre le Canada et les Antilles comme le faisaient les navires.

Le PRÉSIDENT: Cette discussion ne devrait-elle pas avoir lieu quand le temps sera venu de préparer notre rapport?

Si vous entendez proposer que les Services de l'Atlantique-Nord soient discontinués, alors il va sans dire que la discussion serait conforme au règlement. Mais ne devrions-nous pas faire un effort sérieux? Je crois que nous avons virtuellement terminé l'étude du bilan d'ensemble, le dernier poste qu'il nous reste à examiner avant de congédier les fonctionnaires supérieurs des Lignes aériennes Trans-Canada. Aussi, ne pourrions-nous pas faire un effort sincère pour en finir avec cette question et les congédier?

M. FULTON: Il y a un sujet que je voudrais reprendre. Vous persistez à parler des services transatlantiques. Je me suis efforcé d'établir clairement que je parle particulièrement du service Bermudes-Antilles, et je pose une question à laquelle je n'ai pas encore reçu de réponse directe. J'ai demandé si nous ne pourrions pas réduire ces services et donner ainsi plus d'attention et affecter plus de matériel au service continental dans l'espoir de fournir un service meilleur et plus complet aux citoyens du Canada, un service qu'ils utilisent et un service dont l'exploitation aiderait à éliminer une partie de notre déficit?

Le très hon. M. HOWE: Nous comptons dans le service continental plus de personnels navigants et d'avions que nous n'en pouvons utiliser l'hiver. Il serait tout à fait impossible de prendre les avions des services transatlantiques et de les affecter au service continental pendant l'hiver. Il va sans dire que nous pourrions mettre ces équipages à pied avec l'espoir qu'ils nous reviendraient au printemps, et nous pourrions aussi remiser les avions. Cependant, en faisant cela, vous ne réduiriez pas les frais de dépréciation au compte des avions. Il va sans dire que vous épargneriez les salaires des personnels navigants si vous les congédiiez, mais il vaut mieux maintenir les avions et les personnels navigants en état d'activité et c'est là le but des lignes aux Indes Occidentales.

M. DREW: Le point qui a été soulevé n'est-il pas celui-ci? On ne propose pas l'abandon des services transatlatniques ou du service Bermudes-Antilles. Ainsi que M. McGregor l'a signalé hier, le gros trafic des services transatlantiques survient à l'époque du faible trafic du service des Antilles, et le gros trafic du service des Antilles surgit quand celui des services transatlantiques est à son plus bas niveau. L'idée que je me fais de la chose, et c'est le point concernant lequel, je pense, M. Fulton désire des précisions, c'est la possibilité d'un rajustement des horaires qui permettrait l'utilisation des avions au maximum en réduisant le nombre des services dans la zone des Antilles et du sud à l'époque du faible trafic et le transfert de ces avions aux services transatlantiques et vice versa.

Le très hon. M. HOWE: C'est précisément ce que nous faisons.

M. DREW: Pas dans la mesure où ce régime se traduit apparemment par l'emploi des avions. N'est-il pas vrai que vous avez des avions affectés au service des Antilles qui transportent de faibles charges durant les mois d'été?

M. MCGREGOR: De très faibles charges, si je puis répondre à la question, monsieur Howe. Cependant, il faut maintenir un nombre minimum d'envolées et nous avons réduit les envolées à une par semaine durant la morte-saison. Si vous réduisez le service davantage l'exploitation n'est pas considérée comme régulière.

M. DREW: Les envolées ont été réduites à une l'été dernier?

M. MCGREGOR: Oui, et je suis encore d'opinion que le manque de trafic tient surtout à la situation monétaire entre la zone sterling et le Canada. Voilà une situation qui, je l'espère, pourrait se corriger ou être corrigée dans un avenir pas trop lointain.

M. FULTON: Vous avez parlé d'établir un autre service continental l'été. Je ne conçois pas pourquoi vous ne pouvez pas réduire votre service de l'Atlantique-Nord ou celui de l'Atlantique-Sud et utilisez vos avions ici même, au pays et, par l'application plus étendue de votre programme domestique de taux spéciaux réduits l'hiver, augmenter ce trafic et graduellement diminuer votre service des Antilles, et en augmentant votre service continental obtenir un meilleur rendement des sommes que les contribuables canadiens sont appelés à payer.

M. MCGREGOR: J'ai dû faillir lamentablement parce que j'ai essayé pendant deux jours de faire comprendre l'opinion entretenue fermement, non seulement par l'administration de cette ligne aérienne, mais aussi par toutes les autres personnes que je connais, à savoir, que des opérations profitables dépendent de

l'habileté à rendre aussi uniforme que possible le graphique faisant voir le trafic effectué douze mois de l'année. Vous proposez, ai-je compris, que nous prenions les mesures qui aboutiraient à pouvoir indiquer des sommets plus élevés sur ce graphique durant la saison d'été, en réduisant les prix du voyage.

M. FULTON: Ce que j'ai proposé était tout l'opposé. Votre période de gros trafic sur le service continental, tel que je le comprends, survient durant les mois d'hiver. Vous dites que vous augmentez le nombre de vos passagers par l'application de votre programme actuel de tarifs spéciaux et vous nous avez dit, ai-je compris, que vous anticipiez des résultats et des avantages encore meilleurs de l'application de ce programme. Eh bien! j'essaie de faire comprendre que vous devriez porter toute votre attention sur cela à l'exclusion des efforts que vous déployez pour améliorer le service des Antilles qui, il me semble, sur la foi du relevé des recettes et des frais d'exploitation pour l'an dernier, est un service dont l'exploitation s'est soldée par un déficit. J'essaie simplement de dire qu'à mon avis il serait préférable de consacrer vos efforts à améliorer votre service domestique et à réduire graduellement vos autres services parce que le premier, il me semble, s'avère une entreprise appelée à être beaucoup plus profitable que la deuxième.

Le très hon. M. HOWE: Nous utiliserons en juin à plein rendement tous les avions que nous possédons et nous refuserons des passagers, sauf sur les avions, ou peut-être un ou deux utilisés dans les Antilles durant l'inter-saison à effectuer l'unique envolée par semaine. Or, je ne crois pas que nous puissions faire mieux que cela.

M. DREW: Vous parlez de l'an dernier?

Le très hon. M. HOWE: Oui, et de ce que nous anticipons cette année. Nous n'avons jamais assez de places pour tous les voyageurs qui se présentent de juin à septembre et nous en avons beaucoup trop durant l'hiver. Conséquemment, durant l'hiver, nous affectons les avions aux routes du sud, où nous comptons trouver des passagers. J'ignore si nous pouvons faire mieux que cela. En fait, je crois que vous nous demandez de faire ce que précisément nous faisons.

M. FRASER: Cette envolée aux Antilles sera la seule effectuée chaque semaine durant les mois d'été?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Combien d'envolées effectuez-vous maintenant?

M. MCGREGOR: Trois par semaine.

M. FRASER: Avez-vous un terrain d'atterrissage entre Toronto et Tampa où vous pourriez y atterrir en cas de besoin?

M. MCGREGOR: Nous ne pourrions le faire à des fins de trafic.

M. FRASER: Je le sais, mais vous auriez pris des dispositions à ce sujet, n'est-ce pas? Supposons qu'il se produise un orage ou que quelque autre chose survienne? Je sais que vous pouvez survoler beaucoup les perturbations atmosphériques, mais pourriez-vous atterrir à n'importe quel endroit si vous le vouliez?

M. MCGREGOR: Tout avion a le droit d'atterrir à n'importe quel champ d'atterrissage.

M. FRASER: Et les passagers devront simplement demeurer dans l'avion; vous ne pouvez pas les laisser là?

Le très hon. M. HOWE: Nous traversons bien l'Atlantique sans amérir; nous pouvons donc faire une envolée de Toronto à Tampa sans être contraints d'atterrir.

M. FRASER: Je voulais faire ressortir qu'il est interdit aux passagers de descendre de l'avion. Il faudrait qu'ils y demeurent jusqu'à ce qu'ils puissent continuer leur voyage.

M. MCGREGOR: Il est interdit de vendre un billet pour une destination autre que Tampa.

M. FRASER: Je sais qu'ils ne pourraient quitter l'avion, mais vous auriez le droit d'atterrir dans un champ si vous jugiez la chose nécessaire?

M. MCGREGOR: C'est un droit universel.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions concernant la page 7? Le poste est-il adopté?

M. DREW: En répondant à certaines questions posées par M. Fulton, vous traitiez il y a un instant de l'entretien des moteurs, monsieur McGregor. Or, je constate par les chiffres changeants relatifs aux moteurs utilisés qu'il y a manifestement des fluctuations. Avez-vous les données quant au nombre total de moteurs que les Lignes aériennes Trans-Canada ont achetés, des moteurs Pratt et Whitney pour les avions DC-3 et les moteurs Rolls Royce pour les avions *North Star*?

M. MCGREGOR: Vous voulez dire les moteurs autres que ceux que nous utilisons présentement?

M. DREW: Je parle du nombre total de moteurs Pratt et Whitney qui ont été achetés, soit avec les avions soit autrement pour usage dans les avions DC-3 et *North Star*.

M. MCGREGOR: Je me demandais pourquoi le nombre de moteurs achetés différerait a un moment donné du nombre de moteurs en service. Il y eut un moteur Rolls Royce qui a été mis au rebut et je ne me souviens pas qu'un moteur Pratt et Whitney employé dans des avions DC-3 ait été mis au rebut. Des moteurs Pratt et Whitney utilisés dans des avions *Lockheed Lodestar* ont été détruits. Autrement, je dirais que le nombre des moteurs achetés et celui des moteurs en service serait le même.

M. DREW: Vous comprenez, cela n'explique guère la situation parce que les chiffres pour juillet 1948 font voir 76 bimoteurs Pratt et Whitney en service et 148 moteurs Rolls Royce. Les chiffres que vous avez fournis dans votre réponse font voir 76 bimoteurs Pratt et Whitney et 132 moteurs Rolls Royce, soit une réduction de 16 dans le nombre de moteurs Rolls Royce. A quoi tient la différence?

M. MCGREGOR: Cela vient des cinq avions quadrimoteurs remis au C.A.R.C., c'est-à-dire, les M-1, et on a effectué certains achats en plus.

M. DREW: Alors, si des moteurs ont été achetés, il est manifeste qu'il y eut des achats d'effectués durant cette période?

M. MCGREGOR: Pardon?

M. DREW: Si des moteurs ont été achetés, on a dû acheter des moteurs indépendamment des avions.

M. MCGREGOR: J'ai dit, monsieur Drew, que je ne pouvais concevoir pourquoi le nombre de moteurs achetés différerait de celui des moteurs en service présentement. Il va sans dire que nous avons retourné les moteurs avec les avions M-I que nous avons rendus au C.A.R.C., et il y en avait vingt.

M. FULTON: Alors, vous en avez acheté huit autres?

M. DREW: Indiquez-vous dans votre relevé les moteurs des avions que vous aviez empruntés comme étant des moteurs des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: Ces chiffres se rapportent à des moteurs en service.

M. DREW: Ce ne doit pas être un chiffre difficile à obtenir. Si vous pouviez donner un chiffre à même vos dossiers, donnez-le, vous pouvez le donner personnellement, ou faites-le consigner au compte rendu du Comité, un relevé faisant voir les achats de moteurs Rolls Royce à différentes époques?

M. MCGREGOR: Je puis faire cela, mais si cela répond à vos fins, monsieur Drew, je pense qu'il est presque certain, que nos achats de moteurs Rolls Royce se chiffreraient à 132, y compris les moteurs livrés et installés.

M. DREW: Voudriez-vous vérifier cela et nous donner les chiffres ainsi que les dates d'achat, et s'il est constaté que quelques-uns de ces moteurs sont devenus hors d'usage pour une raison quelconque que vous mentionnez, donnez-nous la date de leur mise au rancart?

Avant que nous passions à un sujet inscrit à une autre page, il a été mentionné que d'autres fonctionnaires supérieurs des Lignes aériennes Trans-Canada sont présents. Quels autres fonctionnaires supérieurs se proposait-on de convoquer comme témoins, monsieur le président? La réponse à cette question déterminera les questions qui vont suîvre.

LE PRÉSIDENT: Les témoins présents en plus de M. McGregor sont le vice-maréchal de l'air Cowley, directeur des services aériens et M. C. P. Edwards sous-ministre du département du Transport aérien.

M. FULTON: N'avons-nous pas ici présents d'autres employés des Lignes aériennes Trans-Canada?

LE PRÉSIDENT: D'autres fonctionnaires supérieurs sont ici. Je vous ai donné les noms des fonctionnaires qui comparaissent habituellement devant le Comité. Je puis vous donner les noms de tous les fonctionnaires supérieurs qui sont ici.

M. DREW: Avez-vous la liste?

LE PRÉSIDENT: Je ne l'ai pas, monsieur Drew, mais je puis l'obtenir.

M. DREW: M. Cooper est-il ici?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: M. McKim?

M. MCGREGOR: Non.

LE PRÉSIDENT: M. Cooper était ici la semaine dernière pour le compte des chemins de fer Nationaux du Canada mais il n'est pas revenu. Le seul membre de l'administration des Lignes aériennes Trans-Canada qui soit à notre disposition c'est le vérificateur général, M. Harvey, qui est à ma droite.

M. DREW: Monsieur McGregor, voyez si vous pouvez vérifier la chose de mémoire et laissez-moi savoir si vous pouvez répondre à cette question: dites moi si vous pouvez confirmer ou non les réponses que je vais lire à même le rapport de la demande des Lignes aériennes Trans-Canada présenté au *Civil Aeronautics Board*, à Washington, le 30 août 1949. Je lis la matière figurant à la page 147. A cette page, M. Cooper faisait une certaine déclaration relativement à la préparation des chiffres des frais. On m'apprend que vous étiez présent dans le temps et vous pouvez dire si oui ou non votre souvenir de ce qui s'est passé cadre avec ce que je vais lire à l'instant. Je lirai seulement les questions et réponses suivantes qui vous donneront une idée de ce que j'ai à l'esprit, et vous pouvez dire ensuite si vous vous en souvenez.

M. MCGREGOR. Je crois que je serai en mesure de vous dire si cela s'est passé ou non alors que j'étais présent. Il y eut trois séances relativement à cette demande.

M. DREW: Vous étiez présent dans la matinée du 30 août, et M. Cooper était présent l'après-midi de ce même jour. Je commence à lire à la 19e ligne, page 147:

> D. Avez-vous des pièces qui indiqueraient si l'exploitation de vos services trans-frontières, indépendamment du reste de vos services nord-américains, est profitable ou non?—R. Je ne pourrais répondre à cette question. Non. Nous n'établissons pas cette distinction en matière de comptabilité. Je ne saurais dire si l'administration des Lignes aériennes Trans-Canada a fait des calculs estimatifs quant à ces résultats distincts des opérations.

D. Alors, en votre qualité de celui qui est probablement préposé à la direction des états de recettes et des bilans d'ensemble, ne sauriez-vous pas si vos envolées Toronto-Chicago ou Toronto-New-York sont profitables par elles-mêmes?—R. Je ne le saurais.

D. Vous n'avez pas de chiffres quelconques en matière de recettes et de dépenses qui indiqueraient cela?—R. Nous pourrions facilement déterminer les recettes, mais la préparation d'un relevé des dépenses comporterait énormément de travail.

D. Vous n'avez pas ces données—R. Je ne les ai pas.

D. Pensez-vous, qu'à titre d'expert en matière de comptabilité, qu'il existe quelque moyen d'établir si vous réalisez des bénéfices ou non sur une route en particulier à moins que vous n'ayez des chiffres à cet égard? Je crois que la régie saurait cela.

D. Elle le saurait?—R. Oui, je le pense.

D. Comment le saurait-elle si elle n'avait pas les chiffres?—R. Elle a des employés autres que les comptables.

D. A-t-elle des chiffres qui lui sont soumis qui indiqueraient si la ligne Toronto-New-York lui rapporte des bénéfices?—R. Je l'ignore.

D. Je vous demande, en votre qualité d'expert en matière de comptabilité et de régie, si vous accepteriez jamais l'opinion d'une personne sur un tel sujet sans chiffres à l'appui.—R. Ma réponse devra se faire sous forme explicative. Au début, nous avons demandé à notre régie dans quelle mesure elle voulait que nous décomposions les comptes des Lignes aériennes Trans-Canada par routes, et nous avons signalé que cela entraînerait des frais mais que la chose serait possible, en divisant les frais, c'est-à-dire, les frais communs, d'après certaines formules arbitraires convenues. Et la régie a répondu, "Non, nous ne tenons pas à ce que vous entrepreniez ce travail", et nous ne l'avons pas entrepris.

Cela constitue-t-il, à votre avis, un exposé fidèle de la situation?

M. McGregor: Oui.

M. Drew: Il dit dans la dernière réponse que j'ai lue qu'ils ont demandé à la régie si elle tenait à avoir un état détaillé faisant voir les frais d'exploitation de cette route et la régie a dit qu'elle ne le voulait pas; est-ce exact?

M. McGregor: Oui, c'est exact, parce que je ne crois pas que la chose soit humainement possible, et cette opinion est partagée par les exploitants d'autres lignes aériennes qui ont de plus grandes ramifications que les nôtres: il est impossible de séparer le coût d'exploitation d'une route, et je ne connais pas de cas où cela ait été fait. Il est possible de partager les frais, disons, entre nos Services Transatlantiques, notre service Nord-Américain et notre service du Sud, sous le rapport des principales subdivisions. Cependant, je ne crois pas qu'il soit possible de pousser le partage plus loin, aux routes particulières ou à des parties d'une exploitation, et même si vous voulez essayer de le faire, de faire le calcul de la somme réelle affectée à une opération sur une route en particulier, je doute fort que le chiffre final que vous obtiendriez vous serait de quelque utilité, parce son exactitude serait extrêmement douteuse.

M. Drew: Monsieur McGregor, sans discuter d'aucune façon la question avec vous, vous conviendrez, que les administrateurs, les hommes d'affaires d'aujourd'hui, ont pris pour règle générale d'établir dans leurs entreprises commerciales un système de comptabilité des frais indiquant le résultat net de chaque opération et tous les aspects de l'opération à laquelle ces entreprises sont intéressées. Comme vous le laissez entendre, il peut s'agir dans ce cas-ci d'une opération relativement peu importante par comparaison avec votre système, mais je ne crois pas qu'il existe une seule compagnie aujourd'hui qui ne possède pas un système de comptabilité des frais assignant avec la plus grande

exactitude possible à chaque département une proposition des frais fixes, du coût d'administration et de tous les autres frais. Il va sans dire que ce système a pour but de permettre aux exploitants de l'entreprise de savoir à la fin de chaque période d'exploitation, que ce soit un mois ou six mois, combien ils perdent ou combien ils réalisent. Pouvez-vous nous dire pourquoi un système analogue ne devrait pas être adapté à l'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. McGREGOR: Ce même système est appliqué d'une façon très détaillée aux opérations des Lignes aériennes Trans-Canada, mais vous ne pouvez décomposer des chiffres et établir combien il en coûte pour exploiter un avion en particulier sur une route qui s'échelonne sur 280 degrés par comparaison avec une autre qui couvre 180 degrés. Cependant, nous évaluons de la façon la plus détaillée le coût d'opération par rapport à cet avion au moyen de subdivisions majeures, disons entre la division de l'Atlantique, la division du sud, et le service continental.

M. DREW: Cela semble un peu difficile à comprendre. Je crois vous avoir entendu affirmer que les frais sont plus élevés dans le cas du court trajet que vous effectuez entre Vancouver et Victoria.

M. McGREGOR: Faites-vous allusion à ma déclaration au sujet du tarif applicable entre des deux endroits?

M. DREW: Oui.

M. McGREGOR: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que le coût de la vente des billets et la stimulation des affaires ainsi que l'annonce constituent une somme fixe et est semblable par tout le pays, et quand ces frais sont appliqués à un plus grand nombre de milles l'effet diffère de celui qui résulte des frais que comporte l'exploitation d'un court trajet.

M. DREW: Monsieur McGregor, pourquoi exigez-vous un tarif plus élevé par mille sur cette partie de la ligne?

Le très hon. M. HOWE: Il vient justement d'expliquer cela. Nous connaissons les frais de la station, le coût de la vente des billets et ainsi de suite, et nous savons que ces frais sont plus élevés dans le cas d'une courte envolée que dans celui d'une longue.

M. DREW: Vous n'avez pas décomposé les chiffres.

M. McGREGOR: J'ai dit cela. Nous avons fait une analyse très détaillée mais il était impossible de décomposer les chiffres par application aux routes.

Le très hon. M. HOWE: Comme il a établi qu'il n'a pas de chiffres pour chaque route, abandonnons ce sujet.

M. DREW: Je ne veux pas laisser entendre qu'il n'avait pas de chiffres.

Le très hon. M. HOWE: Il vous a dit ce qu'il en coûte pour vendre les billets, que le coût était proportionnellement plus élevé dans le cas d'un court trajet et plus bas dans le cas des longues envolées.

M. FULTON: Alors, supposons que vous vendiez plus de billets.

Le très hon. M. HOWE: On établi le coût moyen de la vente des billets par application à tout le pays.

M. FULTON: Il me semble que cela constitue un procédé de répartition tout à fait arbitraire.

Le très hon. H. HOWE: En tout cas, quelle importance cela a-t-il? Nous savons ce que cela coûte à la compagnie, nous ne nous préoccupons pas de la zone à laquelle les frais se rapportent.

M. FULTON: Mais les contribuables sont intéressés.

Le très hon. M. HOWE: Voyons, voyons!

M. DREW: Je suis plutôt surpris d'entendre le ministre dire que cela importe peu. C'est une des raisons pour lesquelles nous devrions nous enquérir de cette opération particulière du gouvernement. Comme membres du comité,

nous devrions tous nous en occuper à titre d'opération pratique, une entreprise de l'État, et non pas comme s'il s'agissait d'un organisme éphémère sur lequel on ne peut poser une question.

Le très hon. M. HOWE: Mais M. Drew ne posait pas de questions; il faisait des déclarations en lisant des extraits d'un rapport. Il ne peut faire cela.

M. DREW: Convenez-vous, monsieur McGregor, qu'il n'existe pas de chiffres qui vous permettent de répartir raisonnablement les frais estimatifs entre chacune des routes exploitées?

M. MCGREGOR: Absolument, je dis qu'il est impossible d'établir le chiffre des frais, sauf par rapport à l'exploitation des avions *North Star*, répartis entre les grandes divisions de la compagnie.

M. DREW: Mais vous pouvez fournir les chiffres par rapport aux grandes divisions de la compagnie?

M. MCGREGOR: Oui; mais je dis que l'application des frais comme frais moyens relativement à une affectation particulière à une route donnerait des résultats absolument inexacts.

M. DREW: Monsieur McGregor, si vous vous présentiez devant votre conseil de direction, comment pourriez-vous lui dire qu'à votre avis il conviendrait de fournir un certain service sur telle route ou il conviendrait de continuer ou de discontinuer l'emploi d'un certain modèle d'avion sur telle autre à moins que vous ne soyez en mesure de lui présenter votre estimation sur l'état effectif des recettes et des dépenses par rapport à cette route?

M. MCGREGOR: Cela serait très facile à faire au regard d'une série donnée de facteurs. Si nous avons les avions et le personnel navigant voulus pour l'exploitation d'une route en particulier nous pouvons calculer les déboursés et le chiffre des recettes que rapportera l'exploitation, et si une comparaison des déboursés et des recettes indiquait que l'exploitation se solde par un déficit, elle ne serait pas approuvée. Par contre, si une comparaison de ces chiffres indiquait la possibilité de réaliser des bénéfices, il y aurait là un motif d'approuver l'entreprise.

M. FULTON: Quand vous vous présentez devant la Commission des transports aériens pour faire approuver votre échelle de tarifs, quels chiffres employez-vous? Vous devez certainement indiquer ce qu'il en coûte pour exploiter une ligne, quel sera le chiffre des revenus anticipés, combien de voyageurs vous comptez obtenir et les recettes que vous calculez en retirer. Vous devez savoir également ce qu'il en coûtera pour solder les frais d'exploitation de la ligne, et partant, déterminer si oui ou non les tarifs que vous demandez sont justifiés.

M. MCGREGOR: Monsieur Fulton, tel que je comprends la situation, lorsque la Commission des transports aériens est appelée à approuver notre échelle de tarifs, elle fonde ses décisions surtout sur le besoin du public. Si nous formulons une proposition qui, à son avis, est dans l'intérêt public, celle l'approuve, et si elle est d'avis que cette proposition n'est pas dans l'intérêt public elle ne l'approuverait pas. Je ne crois pas que la Commission du transport aérien soit intéressée à l'efficacité ou à l'inefficacité de l'exploitation.

M. GEORGE: Il semble que nous ne faisons que répéter les mêmes choses. Je propose donc, s'il m'est permis de le faire, l'adoption de la partie du rapport figurant aux pages 16 et 17. J'ignore si ma proposition est régulière.

M. DREW: Monsieur le président, j'entretenais l'espoir que le Comité pourrait formuler des recommandations qui seraient de nature à aider les Lignes aériennes Trans-Canada, et je veux communiquer au Comité certains renseignements qui, je crois, indiquent le très grand besoin d'un examen des méthodes d'affaires des Lignes aériennes Trans-Canada. En ce faisant, je ne critique aucun fonctionnaire supérieur. Je signale que cette compagnie est une filiale possédée entièrement par les chemins de fer Nationaux du Canada et que,

pendant un certain temps, alors que les chemins de fer Nationaux du Canada en avaient la direction, son exploitation rapportait des bénéfices. Les chemins de fer Nationaux du Canada l'exploitent encore comme leur compagnie, bien qu'il semblerait durant la majeure partie du temps que le ministre la considère comme sa propre entreprise. Je veux lire de nouveau à même ce rapport et demander à M. McGregor s'il se souvient de ces délibérations, car il était présent quand les délibérations ont été notées. Je voudrais consigner au compte rendu ce que dit le procès-verbal concernant la situation de cette compagnie. Je lis maintenant à même le texte de la page 148 du rapport de la séance du *Civil Aeronautics Board* relativement à la demande des Lignes aériennes Trans-Canada en date du 30 août 1949.

D. Pensez-vous, à titre d'expert en matière de comptabilité, qu'il existe quelque moyen d'établir si vous réalisez des bénéfices ou non sur une route en particulier à moins que vous n'ayez des chiffres à cet égard? —R. Je crois que la régie saurait cela.

D. Elle le saurait?—R. Oui, je crois qu'elle le saurait.

D. Comment le saurait-elle si elle n'avait pas les chiffres?—R. Elle a des employés autres que les comptables.

D. A-t-elle des chiffres, qui lui sont soumis, indiquant si la ligne Toronto-New York lui rapporte des bénéfices?—R. Je ne le sais.

Le très hon. M. HOWE: Monsieur le président, je me demande combien de fois mon honorable ami va consigner cette partie de témoignage en particulier au compte rendu? C'est pour le moins la deuxième fois.

M. DREW: Je n'ai pas l'intention de la lire une deuxième fois. Laissez-moi commencer au bas de la page.

Le PRÉSIDENT: Une résolution a été présentée.

M. DREW: Je voudrais que la résolution fût mise aux voix afin que l'on constate si la discussion va être étouffée.

M. MCCULLOUGH: J'appuie la résolution de M. George.

M. DREW: Je voudrais que l'on se prononce afin que je sache si la discussion va être étouffée.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé par M. George que la matière contenue aux pages 16 et 17, les pages renfermant le bilan d'ensemble au 31 décembre 1949, soit maintenant adoptée.

M. GILLIS: Avant la mise aux voix de cette résolution, nous ne voulons pas qu'il paraisse que le Comité applique une "loi du baillon". La résolution présentée par M. George se rapporte aux deux pages dont le contenu est à l'étude, mais, à mon avis, le sujet dont traite M. Drew ne se rapporte pas à ces deux pages.

M. DREW: Oh! si.

M. GILLIS: Non, il ne s'y rapporte pas. M. Drew discute la méthode de comptabilité qu'emploient les Lignes aériennes Trans-Canada et il a lu des passages d'un document concernant une enquête tenue aux États-Unis. Cela se rapportait à des routes dont l'exploitation a été contestée récemment. Ce sont deux sujets qui n'ont aucun rapport entre eux. Je suis tout disposé à adopter ce bilan d'ensemble, mais je ne suis pas disposé à étouffer la discussion sur le sujet qui est débattu présentement.

Je crois que le président aurait dû décider il y a longtemps si ce document en particulier avait quelque rapport avec notre Comité. Je ne le crois pas. Cependant, nous avons écouté, tout cet après-midi, une discussion technique sur la comptabilité et je sais que la plupart des membres ne sont pas des autorités en ce domaine. Quant à moi, je suis bien persuadé que les Lignes aériennes Trans-Canada ont des experts comptables et je ne trouve rien à redire aux méthodes qu'ils emploient.

Toutefois, je voudrais que M. Drew procède de cette façon. Au lieu de s'engager dans une discussion avec M. McGregor sur ce sujet en particulier, s'il a des idées en tête au sujet de changements, serait-il disposé à formuler des recommandations précises au Comité afin que nous puissions nous prononcer sur leur valeur? Je veux qu'il soit compris que je suis tout disposé à adopter le contenu de ces deux pages pour le motif qu'il n'a rien à voir à la discussion à laquelle M. Drew se livre, et si le président décide que le document est admissible, alors je désire que M. Drew formule des recommandations relatives à la matière figurant au document. Nous ne lui coupons pas la parole, mais nous voulons en finir avec ce rapport.

M. FRASER: La résolution a pour effet de supprimer la discussion.

M. GILLIS: Non.

M. FRASER: Si, elle l'a.

Le PRÉSIDENT: Répondant à votre question, monsieur Gillis, je dirai que tout membre du Comité a parfaitement le droit de lire à même un document, puis de demander ensuite au témoin s'il l'approuve ou non, et de dire pourquoi. Je conclus que c'est ce que M. Drew faisait.

Je sais qu'il ne veut pas, disons, "abuser de la bonne volonté du Comité", mais je me demande si vous pourriez nous dire, monsieur Drew, combien de temps vous croyez qu'il vous faudrait exactement pour développer les points que vous désirez aborder, à condition qu'il n'y ait pas d'interruption? J'espère que ce n'est pas là la mise à exécution de la menace que vous avez proférée hier soir.

M. DREW: Je n'ai fait aucune menace hier soir; j'ai simplement déclaré que nous ne finirions pas avant Pâques, car nous devons interroger bon nombre de témoins.

Le PRÉSIDENT: Vous avez dit que la séance d'hier soir n'accélérerait pas notre tâche.

M. DREW: J'ai dit qu'elle ne faciliterait pas les délibérations du Comité, et vous vous souviendrez que je faisais allusion par là à l'opinion exprimée antérieurement, savoir que nous aurions terminé notre tâche demain. J'ai fait remarquer que c'était impossible car certains témoins que nous devons entendre sont absents.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous nous donner une idée du temps dont vous auriez besoin pour développer votre point, si vous aviez le champ libre, si vous n'étiez pas interrompu et sans vous presser inutilement?

M. DREW: Je dirais qu'il me faudrait environ quinze minutes pour traiter ces points, si l'on me permet de lire et d'interroger par la suite; mais je ferais également remarquer, à propos des remarques qui ont été faites, qu'il existe dans cet état du bilan d'ensemble . . .

Le PRÉSIDENT: Je n'ai posé aucune décision contre vous à ce sujet.

M. DREW: Mais je veux que ce soit consigné au compte rendu, vu la déclaration faite, que nous constatons sur cette page un déficit de $4,317,593 et que tout ce qui y entre contribue ou non à créer un déficit, ce qui fait l'objet de la présente étude.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai discuté ce point en aucune façon et si dix ou quinze minutes suffisent à éclaircir cette question à la satisfaction de chacun, je suis d'avis qu'il est préférable de procéder. Si les parrains me le permettent je réserverai la motion.

M. DREW: J'ai lu ce document pour la simple raison qu'il se rapporte à la méthode de comptabilité et je suis d'avis que nous devrions savoir à quoi nous en tenir à ce sujet. Je m'excuse d'avoir lu la page avant d'en avoir reçu permission et j'admets qu'en prenant ce livre, j'ai lu la page précédente; j'en suis maintenant à la page 149, ligne 16.

Le très hon. M. HOWE: Puis-je vous demander qui interroge?

M. DREW: M. COOPER.

Le très hon. M. HOWE: Non, qui pose les questions?

M. DREW: M. Gerwirtz.

M. MCGREGOR: Il était l'avocat des *Colonial Air Lines.*

Le très hon. H. HOWE: Il était un avocat hostile.

M. DREW: Voice des questions et réponses données au cours de témoignages à Washington. Je me contente de lire les déclarations qui ont été faites.

D. Monsieur Cooper, vous êtes le contrôleur, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Sauriez-vous si quelqu'un d'autre dans l'organisation se mêle d'établir des statistiques de ce genre?—R. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec votre emploi des mots "se mêle".

D. Interprétez-les de la façon que vous voulez.—R. Pour répondre sincèrement à votre question, j'ignore si la direction établit, autrement que par l'intermédiaire du service de comptabilité, des statistiques sur ces lignes prises séparément.

D. Vous parlez de la direction de Trans-Canada. N'en faites-vous pas partie?—R. J'en suis le contrôleur.

D. Quelqu'un d'autre que vous possède-t-il une responsabilité, officielle ou autre, des données financières?—R. Pas pour les données financières finales. Je suis responsable des comptes de Trans-Canada.

D. Êtes-vous responsable des opérations de comptabilité par lesquelles on peut démontrer, dans une certaine mesure, si Trans-Canada fait ou non des profits dans l'ensemble de son exploitation?—R. Oui.

D. Vous avez déclaré, que pour autant que vous le sachiez, vous n'avez jamais été autorisé, pour certaines raisons qui ne sont pas particulièrement importantes présentement, à établir un détail de chaque route aérienne?—R. En effet.

D. De la façon dont fonctionne l'administration des Lignes aériennes Trans-Canada, vous serait-il possible de savoir si quelqu'un d'autre dans l'organisation ou dans la direction de la compagnie est engagé dans l'étude ou l'analyse de statistiques de ce genre?—R. Que je doive le savoir ou non est peut-être une question d'opinion. Mais je soutiens que je ne le sais pas, et si on prétend que je devrais être au courant je suppose que je devrais alors remplir mon devoir.

D. Je vous demande si vous croyez que la préparation de données de ce genre fait partie du cadre normal de vos responsabilités?—
R. Non. Vous parlez du détail?

D. Oui.

—R. Ce ne serait pas là une de mes responsabilités.

D. En dépit du fait que vous ayez dit ne pas établir ces détails à cause des frais qu'ils commanderaient, vous soutenez que quiconque dans l'organisation de Trans-Canada pourrait employer le temps de la compagnie à l'élaboration de n'importe quel genre de détails, s'il le désire, sans vous en aviser?—R. C'est possible.

D. La compagnie est-elle administrée normalement de cette façon?
R. Je ne sais de quelle manière les autres compagnies le sont.

D. Les responsabilités sont-elle réparties selon des problèmes particuliers?—R. Ce serait là mon opinion. La compagnie est administrée sur une base de service. Je ne suis pas au courant de ce qu'accomplit le service d'achat; je ne sais pas ce que le contentieux fait; j'ignore ce que le service des recherches effectue. Ils peuvent établir des données.

Dans ce cas, je n'ai rien à redire. Cela ne relève pas de mes responsabilités qui sont la certification des comptes de la compagnie. Si la direction, le gouvernement ou quiconque de l'extérieur me demandait une telle chose, je commencerais alors par les renseigner sur les revenus et les frais concernant chaque route aérienne, mais on ne m'a jamais demandé rien de semblable.

D. Donc, en ce qui vous concerne et pour autant que vous sachiez, il n'existe pas de données disponibles sur cette question?—R. Pas à ma connaissance.

D. Savez-vous quelle différence il existe entre la moyenne des salaires mensuels payés aux États-Unis et celle de ceux payés aux pilotes par Trans-Canada?—R. Je ne pourrais dire.

En premier lieu, monsieur McGregor, vous vous souvenez de ces questions et réponses, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Vous conviendrez que le contrôleur est la personne responsable des méthodes de comptabilité employées par la compagnie?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Et vous reconnaissez que ce sont là ses explications sur la façon dont il remplit ses fonctions de contrôleur?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Maintenant, en ce qui concerne sa dernière déclaration à propos des salaires comparatifs payés aux pilotes, aux membres des équipages aériens et au personnel de terre, possédez-vous les chiffres qui montreraient les rétributions comparatives des pilotes, des équipages aériens et du personnel de terre canadiens?

Le très hon. M. HOWE: Nous avons simplement décidé de ne pas donner ces renseignements.

M. DREW: Plaît-il?

Le très hon. M. HOWE: Nous avons simplement décidé de ne pas donner ces renseignements.

M. DREW: J'ignore si cette question a été soulevée ce matin? Après tout, nous discutons de la relation du coût d'exploitation des autres lignes aériennes avec le nôtre, et il me semble que c'est là un aspect très important de cette question.

Le PRÉSIDENT: On a discuté d'une façon générale de cet aspect de la question au début de notre enquête et, si je me souviens bien, M. McGregor a déclaré au sujet de la moyenne d'ensemble que les salaires aux États-Unis étaient supérieurs à ceux payés au Canada.

M. KNIGHT: De 15 p. 100.

M. GILLIS: De façon à obtenir une vue d'ensemble, puis-je savoir quel est ce document que vous avez lu?

M. DREW: C'est le compte rendu officiel des témoignages déposés les 30 et 31 août à Washington à propos d'une demande de Trans-Canada au *Civil Aeronautics Board*, demande visant l'autorisation d'exploiter une route aérienne entre Montréal et New-York.

M. GILLIS: Quel est ce compte rendu que vous lisez, monsieur Drew? Est-ce le compte rendu d'une cour des États-Unis?

M. DREW: Je l'ai obtenu de la *Columbia Reporting Company*, sténographes officiels à Washington.

Le PRÉSIDENT: Le dossier dont vous venez de donner lecture, monsieur Drew, est un interrogatoire contradictoire d'un témoin des L.A.T.-C. par l'avocat des *Colonial*?

M. DREW: Exactement.

M. GILLIS: Et les *Colonial* contestaient le droit du Canada d'établir une route aérienne entre ces deux villes?

M. DREW: Il y avait là un certain nombre d'avocats, je peux vérifier avec vous.

M. GILLIS: Ces questions et réponses étaient destinées à aider les L.A.T.-C.?

M. MCGREGOR: Tout à fait le contraire. Cet interrogatoire était conduit par les avocats représentant la compagnie qui était intervenu dans la demande des L.A.T.-C.

M. DREW: Je suppose que celui qui était interrogé a dit la vérité.

M. GILLIS: J'aimerais connaître l'intention qu'on avait en poursuivant cet interrogatoire.

M. DREW: Et moi, j'aimerais savoir si les réponses étaient exactes.

Le PRÉSIDENT: M. McGrégor a dit qu'elles l'étaient, et je pense qu'il a informé le Comité que la moyenne des traitements et des salaires du personnel de terre et des équipages aériens étaient, dans l'ensemble, de 15 p. 100 plus élevés aux États-Unis qu'au Canada.

M. MCGREGOR: Approximativement 10 à 15 p. 100, si je me souviens de ma réponse.

Je pense que nous pourrions aider M. Drew au sujet de la question du traitement des pilotes car on ne peut répondre à la question telle que posée. La base des salaires des pilotes aux États-Unis est complètement différente de la nôtre et je dirais que la déclaration du contrôleur à l'effet qu'il n'était pas en mesure de les comparer était entièrement exacte car elles ne peuvent pas plus être comparées que des pommes et des citrons.

M. DREW: Nos pilotes sont-ils syndiqués?

M. MCGREGOR: Oui, ils appartiennent à une association.

M. DREW: Est-ce un syndicat?

M. MCGREGOR: Elle a le même effet mais elle n'est pas désignée comme tel.

M. DREW: Je croyais qu'elle était désignée comme syndicat.

M. GILLIS: C'est une association d'employés.

M. DREW: Est-ce une organisation internationale?

M. MCGREGOR: Non. C'est l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes.

M. DREW: Il n'existe pas d'association, je veux dire d'association semblable aux États-Unis?

M. MCGREGOR: Elle n'est pas affiliée.

M. DREW: Parfait.

M. GILLIS: C'est strictement un syndicat de compagnie?

M. MCGREGOR: Non, elle comprend tous les pilotes des lignes aériennes canadiennes.

Le PRÉSIDENT: S'il vous plaît, n'interrompez M. Drew que dans la mesure où il est strictement nécessaire de le faire car le temps presse.

M. DREW: Pourriez-vous nous expliquer, aussi exactement que possible, comment on peut arriver au pourcentage mentionné représentant la différence des traitements, et expliquer à votre façon comment on pourrait établir une comparaison entre les salaires payés par les lignes des États-Unis et ceux payés par celles du Canada?

M. MCGREGOR: Non, je ne crois pas que ce soit possible pour la raison que j'ai donnée. J'ai conclu que la différence était approximativement de 10 à 15 p.100 après avoir discuté avec les représentants des lignes aériennes américaines de différentes positions qui sont directement comparables, par la descrip-

tion, avec celles existant dans nos lignes. J'ignore si elles supposent actuellement le même travail. Mais je connais la base de compensation pour les pilotes des lignes aériennes importantes des États-Unis et celle des L.A.T.-C.—j'inclus ici les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien—et je peux déclarer qu'elles sont entièrement différentes.

M. DREW: Il n'y a rien de mystérieux dans ce qui constitue l'importance de cette question. Si le Comité doit examiner les points soulevés, il doit être au courant des faits. On a pu obtenir certains renseignements sur la proportion des frais affectés à la consommation d'essence et à d'autres facteurs de ce genre, et de toute évidence ces questions nous sont soumises pour étude. Et en obtenant une évaluation de la différence entre les traitements et salaires payés au Canada et ceux payés aux États-Unis, on peut arriver à une conclusion dans le résultat net, en considérant le total des salaires versés à ces personnes, ainsi que certains autres facteurs. Pourriez-vous nous donner avec quelque exactitude les proportions comparatives pour chaque classement suivant: pilotes, équipages aériens, personnel de terre?

M. MCGREGOR: J'ai dit que cela était impossible de les donner avec quelque exactitude et je pourrais vous en indiquer la raison. C'est la pratique britannique, et je pense, européenne, et la pratique à travers le Canada, non pas seulement dans les L.A.T.-C., de payer aux pilotes une somme mensuelle fixe supposant l'obligation d'un certain nombre d'heures de vol que chacun doit effectuer.

Ce salaire varie selon le classement du pilote, selon qu'il est premier officier ou capitaine, et selon ses responsabilités, s'il est affecté au service atlantique ou continental, s'il vole en plaine ou en montagne dans le service continental. Notre base de compensation est totalement différente de celle en vigueur dans les lignes aériennes importantes des États-Unis telle que je la comprends, et où une somme fixe est versée selon le classement, somme qui est considérablement inférieure à celle que j'ai mentionnée pour le Canada, mais qui est substantiellement augmentée par ce qu'on pourrait appeler le travail à la pièce, c'est-à-dire par la rétribution porportionnelle au nombre d'heures dans les airs. Le salaire des pilotes américains, qui varie passablement pour cette raison, est en fonction du montant de travail que leur donne la compagnie. En retour, la somme de travail varie avec la saison. Voilà pourquoi je maintiens toujours qu'il est impossible d'établir une relation entre les lignes des deux pays.

M. DREW: Je ne pousserai pas plus loin ma question. Vous diriez donc que le 10 à 15 p.100 représentant la comparaison entre les salaires des lignes américaines et canadiennes n'est qu'une évaluation très vague?

M. MCGREGOR: En ce qui concerne l'ensemble du classement du personnel.

M. DREW: Pouvez-vous établir des comparaisons dans le cas des catégories autres que les pilotes et le personnel de terre, mais comprises dans l'équipage aérien?

M. MCGREGOR: Les données seraient encore approximatives car la question du type d'attributions joue encore.

M. DREW: Êtes-vous en mesure alors d'établir ce que vous considérez comme une base comparative passablement exacte?

M. MCGREGOR: Je dirais que la rémunération d'un préposé au service des passagers aux États-Unis qui aurait, en général, effectué un plein mois de travail serait environ 15 à 20 p. 100 plus élevée que celle de l'employé de la même classe des L.A.T.C.

M. DREW: Et en ce qui concerne les autres?

M. MCGREGOR: Ainsi que je l'ai mentionné antérieurement, l'ensemble du personnel des lignes aériennes du Canada reçoit probablement une rétribution inférieure de 10 à 15 p. 100 à celle des employés de lignes aériennes de même importance aux États-Unis.

M. DREW: Si nous avions un système de comptabilité de prix de revient comme en possède l'industrie ou toute autre organisation semblable, ne croyez-vous pas qu'il serait utile, étant donné ce qui a déjà été dit et indépendamment de ce qui a été accompli dans le passé, qu'on nous donne un détail qui nous permettrait d'évaluer exactement notre exploitation réelle de chacune des routes suivantes: Toronto-Montréal, Montréal-New-York, Victoria-Seattle et autres?

M. MCGREGOR: Je le répète, ces statistiques seraient d'une grande utilité si elles pouvaient être établies avec exactitude. Mais le problème que crée l'établissement de statistiques pour chaque ligne a été discuté en de nombreuses occasions par tous ceux que touchent la question, y compris M. Cooper dont vous avez parlé. Après une étude très sérieuse du problème, tous ceux qui sont en mesure d'avoir une opinion bien formée de la question et avec qui j'ai pu causer, sont d'avis que ces données seraient trompeuses et décevantes pour les raisons que j'ai déjà mentionnées.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous maintenant terminé, monsieur Drew?

M. DREW: Oui.

M. FULTON: Puis-je m'informer si les pilotes des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien reçoivent le même traitement que ceux des L.A.T.C.?

M. MCGREGOR: Non.

M. FRASER: Est-il supérieur ou inférieur?

Le très hon. M. HOWE: Je propose que vous convoquiez les fonctionnaires des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien pour les interroger à ce propos.

M. FULTON: M. McGregor a répondu "non".

M. MCGREGOR: L'association négocie des accords séparés avec les compagnies dont ses membres sont les employés.

M. FULTON: Il n'existe pas de taux fixe par mille parcouru?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Pour en revenir à la Commission du transport aérien et à la base sur laquelle vos taux sont approuvés, vous avez dit que la Commission du transport aérien ne prend en considération que l'intérêt public.

M. MCGREGOR: C'est ce que je crois comprendre.

Le PRÉSIDENT: Si vous revenez à votre opinion que les personnes voyageant entre Vancouver et Victoria paient un taux trop élevé, j'aimerais proposer, vu l'étude très attentive que nous avons déjà faite de la question et vu votre opinion que le service est trop dispendieux, que nous soumettions ce problème à la Commission du transport aérien, après avoir obtenu une idée des taux prévalant aux États-Unis sur une route aérienne de même longueur.

M. FULTON: Ma question se rapporte à la base sur laquelle la compagnie fonde sa demande d'approbation de son échelle de taux à la Commission du transport aérien et M. McGregor a répondu en donnant des explications sur la route Vancouver-Victoria. Je ne soulève pas encore une fois cette question en particulier. Je me reporte au détail des frais.

Le très hon. M. HOWE: M. McGregor a également déclaré qu'il croyait que la Commission du transport aérien ne considérait pas le coût de l'exploitation. Son étude se base sur l'intérêt public et sur la nécessité d'une route en particulier et elle compare les tarifs soumis par le demandeur avec ceux d'autres compagnies pour un service du même genre.

M. FULTON: Mais lorsqu'il n'existe pas de service au Canada, aucun service semblable, comme c'est souvent le cas, la Commission du transport aérien déterminera sûrement si le tarif imposé est une rémunération raisonnable pour le service rendu.

M. MCGREGOR: J'en doute.

M. FULTON: Comment peut-elle alors en arriver "à l'intérêt public et à la nécessité"?

M. MCGREGOR: Je doute que la Commission du transport aérien soit intéressée dans les questions financières de la compagnie qui soumet ses tarifs pour approbation; elle prend plutôt en considération la valeur du service offert au public.

M. FULTON: Ne s'informe-t-elle pas de votre coût d'exploitation d'une certaine route aérienne, monsieur McGregor.

M. MCGREGOR: Absolument pas.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous tous d'accord pour adopter les pages 16 et 17 maintenant?

Adoptées.

Le PRÉSIDENT: Page 18 "États de revenus". Je pense que cette page a été passablement bien étudiée déjà.

ÉTATS DE REVENUS

Services Nord-Américains			Services Transatlantiques	
Année 1949	Année 1948		Année 1949	Année 1948
		Recettes d'exploitation:		
$19,460,394.52	$14,869,577.63	Passagers	$ 7,095,687.04	$ 6,771,646.61
5,400,000.00	4,648,775.41	Courrier	1,178,653.41	1,109,731.51
1,005,803.36	764,175.18	Messageries et fret	792,243.28	514,217.02
155,809.07	124,742.89	Excédents de bagage	55,017.83	40,877.66
106,257.92	99,801.10	Nolisements et autres	879,190.82	2,146,916.71
395,704.38	359,864.12	Services imprévus—net	221,594.24	277,720.84
$26,523,969.25	$20,866,936.33	Total	$10,222,386.62	$10,861,110.35
		Frais d'exploitation—non compris la dépréciation:		
6,334,459.95	$ 5,596,608.14	Exploitation des avions	$ 3,022,061.39	$ 3,278,511.71
4,583,226.35	2,694,508.91	Entretien des avions	2,113,024.54	1,924,371.88
4,158,908.72	3,623,019.48	Exploitation au sol	1,848,764.77	1,693,462.09
3,260,681.07	2,566,751.24	Entretien au sol et indirect	1,796,806.08	1,552,445.37
1,508,178.15	1,346,680.46	Service des passagers	603,875.22	619,462.49
2,769,949.30	2,043,684.09	Trafic et ventes	1,184,296.65	1,201,804.38
586,719.39	416,194.28	Publicité	250,842.09	244,746.30
1,504,368.17	974,635.76	Généraux et d'administration	667,785.93	596,960.40
101,189.53	*12,111.68*	Revenus divers—net	114,929.20	14,672.39
$24,605,301.57	$19,249,970.68	Total	$11,602,385.87	$11,126,437.01
$ 1,918,667.68	$ 1,616,965.65	Surplus ou *deficit* des recettes sur opération non compris la dépréciation et l'intérêt	$ *1,379,999.25*	$ *265,326.66*
2,867,426.18	2,374,085.64	Dépréciation	1,227,369.02	1,244,407.10
$ *948,759.13*	$ *757,119.99*	*Perte* d'exploitation	$ *2,607,368.27*	$ *1,509,733.76*
470,684.77	425,902.17	Intérêt sur le capital engagé	290,780.99	240,484.46
$ *1,419,443.90*	$ *1,183,022.16*	*Deficit*	$ *2,898,149.26*	$ *1,750,218.22*

Le PRÉSIDENT: Est-ce adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Page 19 "Exploitation des avions".

5100 EXPLOITATION DES AVIONS

Services Nord-Américains			Services Transatlantiques	
Année 1949	Année 1948		Année 1949	Année 1948
$1,682,547.81	$1,484,644.26	23 Capitaines et seconds	$ 489,256.71	$ 549,851.46
.....	.....	24 Autre personnel navigant	273,014.35	289,573.89
72,560.51	215,172.24	38 Entraînement—salaires et frais	14,946.69	59,198.12
164,464.19	190,852.42	36 Frais de voyages et incidents	100,053.38	100,768.22
4,094,937.68	3,215,780.92	45 Essence et lubrifiant à moteurs	1,730,743.97	1,867,067.34
9,263.88	16,089.35	53 Autres fournitures	6,919.16	8,642.87
296,183.29	472,241.76	55 Assurance des avions	404,418.27	403,042.16
.....	1,381.94	67 Permis de sortie	152.06	113.95
14,502.59	445.25	74 Autres frais	2,556.80	253.70
$6,334,459.95	$5,596,608.14		$3,022,061.39	$3,278,511.71

M. DREW: Combien aviez-vous de capitaines et de seconds en 1949?

Le PRÉSIDENT: Vous trouverez ces chiffres ci-haut monsieur Drew.

M. DREW: Ce sont là les chiffres, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Je vous les donne en date de fin d'année. Les services Nord-Américains comptaient 130 capitaines et 126 seconds formant un total de 256.

M. DREW: Pour les services Transatlantiques?

M. MCGREGOR: Non, pour le service Nord-Américain. Les services Transatlantiques comptaient 22 capitaines et 23 seconds.

M. FULTON: Les autres membres des équipages aériens dans le service Transatlantique sont les navigateurs?

M. MCGREGOR: Les navigateurs, sans-filistes et préposés au service des passagers.

M. DREW: Possédez-vous le total des membres de ces classes?

M. MCGREGOR: Oui. Navigateurs 31, sans-filistes 18, commissaires et hôtesses 25 et 24 respectivement.

M. DREW: Il y a un poste ici, assurance des avions $404,418.27 pour les services Transatlantiques et $296,183.29 pour les services Nord-Américains. De quelle façon cette assurance est-elle payée?

M. MCGREGOR: Ce sont là les frais totaux d'assurance imputés sur les frais d'exploitation. Dans le cas du service Transatlantique, la compagnie effectue encore des versements à la caisse d'assurance personnelle par le moyen de primes qui seraient prélevées si nous étions assurés par une compagnie privée. Dans le cas du service continental, la compagnie a cessé sa contribution à la caisse d'assurance personnelle quand elle a atteint le montant fixé de 3 millions. Cette somme avait été établie par le conseil d'administration.

Les primes d'assurance payées aux professionnels auxquelles j'ai fait allusion dans une réponse précédente sont versées aux compagnies d'assurance par lesquelles nous sommes assurés.

M. FULTON: Monsieur McGregor, comment se fait-il qu'il n'y ait pas de commissaires et d'hôtesses compris dans le poste autre personnel navigant du service Transatlantique?

M. MCGREGOR: Nous en avons. Vous n'avez pas demandé si nous en avions.

M. FULTON: Mais il n'y a pas d'inscription dans le rapport de 1949 ou 1948.

Le PRÉSIDENT: Poste 24, monsieur McGregor.

"Autre personnel navigant" est le poste dont vous parlez monsieur Fulton?

M. MCGREGOR: Les commissaires et hôtesses sont compris sous la rubrique services des passagers.

Le très hon. M. HOWE: Ils constituent un poste sous la rubrique service des passagers à la page 20.

M. FULTON: Je vois. Sous la rubrique service Transatlantique ils sont compris dans le poste autre personnel navigant.

M. MCGREGOR: Seuls les navigateurs et les sans-filistes sont compris dans ce poste.

M. FULTON: Je voulais dire, monsieur McGregor qu'on vous avait demandé le nombre d'autres membres du personnel navigant compris dans ce poste.

M. MCGREGOR: Je n'ai pas mentionné les commissaires et les hôtesses du service continental parce que je ne croyais pas qu'on me les avait demandés. On m'avait demandé le nombre de capitaines et de seconds et je l'ai mentionné pour le service continental et ensuite pour celui de l'Atlantique. J'ai ensuite mentionné les autres membres du personnel comprenant les commissaires et les

hôtesses dans le service Transatlantique. Nous avons 44 commissaires et 120 hôtesses dans le service Nord-Américain.

M. DREW: Pour bien établir les faits, si je comprends bien, la raison pour laquelle ils ne sont pas dans le poste autre personnel navigant dans le service Nord-Américain est que dans ce service il n'y a que le pilote, le co-pilote et le commissaire. N'est-ce pas?

M. MCGREGOR: En effet, cependant le commissaire et l'hôtesse sont compris sous la rubrique service des passagers dans les deux cas et sous le poste autre personnel navigant dans le service Transatlantique on comprend les navigateurs et les sans-filistes.

Le PRÉSIDENT: L'exploitation des avions est-elle adoptée?

Adoptée.

Nous en arrivons maintenant à l'entretien des avions.

5200 ENTRETIEN DES AVIONS

Services Nord-Américains Année 1949	Année 1948		Services transatlantiques Année 1949	Année 1948
$ 796,479.49	$ 526,346.05	25 Avions—main-d'œuvre	$ 276,289.57	$ 342,834.85
864,295.56	575,652.69	26 Moteurs d'avions—main-d'œuvre	413,475.02	408,016.28
210,838.78	121,731.49	27 Autre équipementd'avions—main-d'œuvre	73,860.86	36,100.40
667,842.29	485,125.19	46 Avions—matériel, etc	269,279.78	332,273.96
1,894,115.69	890,515.13	47 Moteur d'avions—matériel, etc	994,671.38	741,850.03
149,654.54	95,138.36	48 Autre équipement d'avions—matériel, etc.	85,447.93	63,296.36
$4,583,226.35	$2,694,508.91		$2,113,024.54	$1,924,371.88

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

Adoptée.

Exploitation au sol.

6100 EXPLOITATION AU SOL

Services Nord-Américains Année 1949	Année 1948		Services Transatlantiques Année 1949	Année 1948
$ 228,547.58	$ 210,527.74	21 Hauts fonctionnaires et surintendants	$ 181,494.91	$ 199,482.18
259,569.85	205,592.62	22 Gérants de stations et assistants	110,963.29	55,567.27
32,787.95	25,028.32	28 Entraînement—salaires	21,657.96	36,046.43
360,338.35	359,382.34	29 Employés au sol—service de la mécanique	171,122.19	115,841.34
700,248.69	495,710.55	29 Employés au sol—service du fret	161,556.98	104,423.14
147,212.84	132,727.20	30 Contrôleurs du vol	85,190.47	79,002.21
310,559.68	287,306.74	30 Sans-filistes	16,218.03	3,261.82
171,906.29	131,323.49	30 Télétypistes	25,742.91	17,525.51
255,861.39	206,714.98	35 Autres employés	175,044.54	130,805.05
116,838.39	132,971.28	36 Frais de voyages et incidents	110,936.33	136,610.52
199,847.18	204,469.22	37 Téléphone, télégraphe et télétype	76,067.42	49,969.97
48,002.87	64,567.41	38 Éclairage, chauffage, énergie et eau	7,464.11	23,406.25
225,405.46	185,088.06	39 Frais des messageries	154,292.27	148,619.22
95,711.92	75,078.66	40 Services des agences et exploitations en commun	33,744.31	19,635.08
180,139.22	190,806.48	43 Autres services	107,777.23	118,808.07
135,539.40	115,754.70	44 Aéroports, édifices et bureaux	55,773.59	48,424.19
524,992.15	410,145.90	44 Location d'aéroports	213,141.87	240,199.56
18,856.53	36,378.65	49 Fournitures des services	17,546.66	43,182.30
55,136.27	73,688.81	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	40,822.62	46,325.78
49,030.22	39,832.56	53 Autres fournitures	17,547.14	15,227.86
625.00	861.56	64 Sociétariat	.....	.....
41,751.49	39,242.21	74 Autres frais	64,659.94	61,098.34
$4,158,908.72	$3,623,019.48		$1,848,764.77	$1,693,462.09

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

Adoptée.

M. FRASER: Un moment. Le coût de votre essence serait compris dans cette rubrique n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Non, dans celle de l'exploitation des avions.

M. FRASER: Vous nous avez dit hier que votre essence était fournie par différentes compagnies utilisant leurs propres camions desquels ils font le plein d'essence des avions directement Calcule-t-on que cela est moins dispendieux que d'avoir son propre matériel de camions citernes?

M. McGREGOR: Non, il est plus économique de faire le plein d'essence de nos appareils de cette façon que d'avoir à chaque aéroport notre propre matériel pour effectuer cette opération.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

Adoptée?

Entretien au sol et indirect.

6200 ENTRETIEN AU SOL ET INDIRECT

Services Nord-Américains Année 1949	Services Nord-Américains Année 1948		Services Transatlantiques Année 1949	Services Transatlantiques Année 1948
$ 160,654.54	$ 149,481.76	21 Hauts fonctionnaires et surintendants	$ 53,300.19	$ 54,102.59
555,734.81	378,601.65	22 Direction de l'entretien et des magasins	295,276.93	258,373.40
241,512.09	212,234.48	27 Equipement et installations—main-d'œuvre	135,894.24	97,294.52
21,786.20	23,982.16	28 Entraînement—salaires	20,720.86	32,719.64
276,759.13	310,396.97	28 Ouvriers d'ateliers inaffectés	178,251.67	180,930.71
207,227.31	174,631.15	29 Surveillants des édifices	73,896.52	70,722.46
192,306.38	147,534.41	31 Employés des magasins	111,856.24	102,349.60
204,210.07	219,502.88	35 Employés du génie	130,193.38	115,926.66
386,433.23	207,484.15	35 Autres employés	257,001.92	237,083.06
99,707.63	101,691.78	36 Frais de voyages et incidents	40,748.49	53,131.23
21,939.59	15,254.81	37 Téléphone et télégraphe	16,382.34	15,877.24
115,522.54	88,809.79	38 Eclairage, chauffage, énergie et eau	60,920.76	33,982.81
168,641.19	8,986.75	43 Autres services	98,201.56	10,859.33
43,307.75	26,771.02	44 Location d'édifices et de bureaux	11,946.20	32,343.43
258,043.34	218,067.90	48 Equipement et installations—matériel, etc	140,598.80	104,363.24
163,203.43	168,289.49	49 Fournitures des ateliers	89,084.27	67,998.54
41,847.85	35,875.46	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	23,877.15	23,817.66
37,988.22	24,853.74	53 Autres fournitures	15,313.79	9,202.29
14,301.23	17,733.24	54 Règlement des inventaires de magasins	*14,868.31*	15,619.24
104.94	263.10	64 Sociétariat	10.04	3.00
78,052.06	36,304.55	74 Autres frais	58,199.04	35,744.72
$3,260,681.07	$1,566,751.24		$1,796,806.08	$1,552,445.37

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

Adoptée.

Service des passagers.

6300 SERVICE DES PASSAGERS

Services Nord-Américains Année 1949	Services Nord-Américains Année 1948		Services Transatlantiques Année 1949	Services Transatlantiques Année 1948
$ 34,327.25	$ 35,439.40	21 Hauts fonctionnaires et surintendants	$ 18,189.04	$ 18,741.77
398,964.65	289,576.20	24 Commissaires et hôtesses	169,158.82	150,615.94
7,320.04	6,178.19	28 Entraînement—salaires	4,685.18	2,832.38
6,861.51	5,512.44	35 Autres employés	3,158.48	2,768.61
103,595.65	112,461.26	36 Frais de voyages et incidents	57,723.80	49,489.06
32,858.21	37,059.75	43 Autres services	22,825.92	13,150.30
1,115.29	578.24	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	514.27	593.43
542,477.94	414,842.20	51 Nourriture des passagers	120,802.42	127,612.40
128,164.24	133,773.32	52 Fournitures pour passagers	29,707.10	46,122.40
71,070.58	121,647.59	56 Assurance de responsabilité—passagers	38,653.88	47,823.77
101,918.36	119,129.22	63 Frais d'envolées interrompues	118,373.20	144,888.49
58,690.89	66,130.14	67 Frais de douane	11,811.84	13,746.24
20,813.54	4,352.51	74 Autres frais	8,271.27	1,077.70
$1,508,178.15	$1,346,680.46		$ 603,875.22	$ 619,462.49

Le PRÉSIDENT: Le service des passagers est-il adopté?

Adopté.

Avez-vous une question à poser à ce sujet, monsieur Fulton?

M. FULTON: Non.

M. FRASER: A propos de cette rubrique, vous avez mentionné que la nourriture placée à bord des avions est maintenant congelée?

M. MCGREGOR: Dans le cas des avions *North Star*.

M. FRASER: Les repas servis à bord sont maintenant meilleurs?

M. MCGREGOR: Je pense que la qualité est supérieure et le coût des repas a diminué à cause du peu de perte. Les repas chauds qui sont placés à bord et qui ne sont pas consommés doivent être jétés à la fin de l'envolée tandis que la nourriture congelée n'étant pas chauffée, retourne dans les entrepôts de congélation.

M. FRASER: On n'emploie que ce dont on a besoin. Par exemple, si un passager ne désirait pas de nourriture, on peut la remettre dans le congélateur.

Le PRÉSIDENT: Le service des passagers est-il adopté?

Adopté.

Trafic et vente.

6400 TRAFIC ET VENTES

Services Nord-Américains Année 1949	Services Nord-Américains Année 1948		Services Transatlantiques Année 1949	Services Transatlantiques Année 1948
$ 122,158.07	$ 85,151.15	21 Hauts fonctionnaires et surintendants	$ 52,228.89	$ 50,073.80
174,524.69	129,603.30	22 Direction du trafic	74,618.34	76,214.23
21,922.89	11,840.63	28 Entraînement—salaires	9,373.17	6,962.97
1,344.96	1,076.79	29 Surveillants des édifices	575.04	633.21
462,518.21	355,169.18	32 Préposées aux billets	197,750.47	208,860.00
469,316.59	359,278.71	32 Préposés à la réservation des places	200,657.13	211,276.66
178,911.86	115,781.42	33 Solliciteurs de trafic	76,494.08	68,086.17
244,148.10	151,127.08	35 Autres employés	104,385.94	88,871.46
180,098.49	128,880.08	36 Frais de voyages et incidents	77,001.42	75,788.93
205,481.37	166,664.51	37 Téléphone, télégraphe et télétype	87,853.92	98,008.37
11,655.00	8,061.16	38 Éclairage, chauffage, énergie et eau	4,983.11	4,740.43
405,602.14	296,489.16	40 Services des agences et exploitations en commun	173,415.90	174,352.76
45,278.86	34,613.51	43 Autres services	19,359.05	20,354.75
143,976.33	112,581.00	44 Location de bureaux	61,557.33	66,204.14
71,564.10	71,398.27	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	30,597.36	41,986.31
1,940.10	2,867.38	53 Autres fournitures	829.50	1,686.19
2,938.06	3,155.04	64 Sociétariat	1,256.17	1,855.34
26,569.48	9,945.72	74 Autres frais	11,359.83	5,848.66
$2,769,949.30	$2,043,684.09		$1,184,296.65	$1,201,804.38

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

Adoptée.

Publicité.

6500 PUBLICITÉ

Services Nord-Américains Année 1949	Services Nord-Américains Année 1948		Services Transatlantiques Année 1949	Services Transatlantiques Année 1948
$ 21,352.19	$.....	21 Hauts fonctionnaires et autres employés	$ 9,129.17	$.....
42,193.59	28,962.48	59 Indicateurs et leur distribution	18,039.94	17,031.61
288,720.86	248,356.51	60 Annonces dans périodiques	123,443.11	146,047.98
185,334.30	97,836.28	61 Autres annonces	79,229.19	57,533.39
49,118.45	41,039.01	62 Frais d'établissement et de publicité	21,000.68	24,133.32
$ 586,719.39	$ 416,194.28		$ 250,842.09	$ 244,746.30

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

Adoptée.

Frais généraux et d'administration.

6600 FRAIS GÉNÉREAUX ET D'ADMINISTRATION

Services Nord-Américains Année 1949	Année 1948		Services Transatlantiques Année 1949	Année 1948
$ 71,296.45	$ 72,523.19	21 Hauts fonctionnaires et surintendants	$ 30,686.74	$ 45,785.43
61,188.77	23,192.85	22 Surintendance administrative—autres	26,336.29	14,642.15
358,755.44	243,309.72	35 Autres employés	154,429.21	153,925.10
164,685.50	19,059.65	36 Frais de voyages et incidents	70,882.37	12,032.76
13,072.23	9,004.10	37 Téléphone et télégraphe	5,626.43	5,684.45
5,649.16	.....	38 Éclairage, chauffage, énergie et eau	2,431.46	.....
27,964.00	30,830.00	39 Frais des filiales	12,036.00	19,170.00
11,795.34	7,814.25	41 Honoraires professionnels et frais	5,076.84	4,933.28
34,912.58	18,591.28	44 Location de bureaux	15,026.74	11,737.01
34,803.16	26,656.11	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	14,979.65	16,828.54
45,685.86	31,683.09	55 Assurance—responsabilité envers le public et générale	17,372.83	8,891.12
83,614.69	63,513.87	57 Assurance—bien-être des employés	76,832.57	90,604.83
390,458.42	298,342.67	57 Caisse de retraite	156,947.20	149,386.93
15,287.12	10,983.96	64 Sociétariat	6,579.73	6,934.24
78,683.27	46,688.73	68 Impôts-rémunération	24,180.30	22,425.14
61,846.66	45,287.96	69 Impôts généraux	29,135.33	16,836.36
44,669.52	27,154.33	74 Autres frais	19,226.24	17,143.06
$1,504,368.17	$ 974,635.76		$ 667,785.93	$ 596,960.40

M. FULTON: J'allais poser une question à propos de votre plan de pension. Comment fonctionne le plan de pension des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: Il est partiellement contributoire. La compagnie verse l'équivalent de la contribution de l'employé jusqu'à concurrence de 5 p. 100 du salaire payé. Ces sommes sont versées dans une caisse qui, à son tour, est placée.

M. FULTON: Et ces contributions sont versées dans la caisse au fur et à mesure? C'est différent dans le cas des chemins de fer Nationaux du Canada, n'est-ce pas, car je crois savoir que leur contribution n'est versée dans la caisse qu'au moment où l'employé prend sa retraite. Alors, ils contribuent le montant qui avait été fixé, tandis que vous payez la contribution en même temps que celle de l'employé.

M. MCGREGOR: Je ne sais comment est constitué le fonds des chemins de fer Nationaux, mais nous y contribuons au fur et à mesure et il fonctionne présentement et nous le plaçons.

M. FULTON: Combien de vos anciens employés sont à la pension?

M. MCGREGOR: Nous n'en avons aucun encore.

M. FULTON: Pourriez-vous me donner le montant total? Je ne crois pas qu'il soit inscrit dans le bilan. Pourriez-vous me donner le montant total de votre fonds de pension?

M. MCGREGOR: Le solde du fonds de pension s'élève à $4,794,878.35.

M. FRASER: Qui l'administre?

M. MCGREGOR: Un comité.

M. FRASER: Le comité compte combien de membres?

M. MCGREGOR: Un membre représentant l'administration supérieure; je ferais mieux de vous donner la constitution réelle du comité; le comité administratif se compose de 7 membres, dont quatre représentant la compagnie et trois les employés et je pourrais ajouter qu'aucun des membres du comité ne reçoit de rémunération ou d'allocation d'aucune sorte.

M. FRASER: Et le comité a la main haute sur le placement des fonds?

M. MCGREGOR: Non.

M. FRASER: Qui contrôle?

M. MCGREGOR: Le trésorier est responsable du placement de ces fonds qui se limite aux valeurs du gouvernement canadien et à ses obligations garanties.

M. GILLIS: Et ce poste d'assurance, est-ce une assurance-maladie?

M. McGREGOR: Je crois qu'il s'agit du fonds prévu pour les engagements envers les employés.

M. FRASER: Et ce poste 68 "Impôts-rémunération"?

M. McGREGOR: Il s'agit de l'assurance-chômage.

Le PRÉSIDENT: Le poste "Frais généraux et d'administration" est-il adopté? Adopté.

M. DREW: Non, non, un instant, j'aurais une question à poser au sujet du premier poste: hauts fonctionnaires et surintendants. Qui sont ces gens, monsieur McGregor?

M. McGREGOR: Je crois que M. Harvey peut répondre à cette question, il est au courant de la composition de ce personnel.

M. HARVEY: Ce poste 6621,—bureau, comprend: le président et les fonctionnaires relevant directement de lui comme le directeur du personnel et régisseur de l'organisation, le directeur des recherches et du développement, le directeur des intallations et approvisionnements, le directeur des relations extérieures, l'auditeur général et les membres du personnel reliés à ces fonctions.

M. DREW: Je remarque que ce poste est bas cette année comparé à celui de 1948.

M. McGREGOR: Vous voulez parler du service de l'Atlantique?

M. DREW: Oui.

M. McGREGOR: La portion des frais généraux et d'administration du service de l'Atlantique est moindre en raison du faible volume d'opérations des deux compagnies. Le montant total des frais généraux et d'administration diminue.

M. DREW: Ce poste ne se rapporte à aucun des officiers supérieurs, comme le vice-président de la compagnie?

M. McGREGOR: Non. Le traitement de ces derniers est indiqué dans les frais de leur service respectif.

M. DREW: Ce montant ne comprend pas le traitement du président et des fonctionnaires supérieurs?

M. McGREGOR: Non, ces traitements sont compris dans le poste 6621 dont j'ai donné le détail.

Le PRÉSIDENT: Le traitement du président, si je comprend bien, n'est pas inclu dans ce poste.

M. McGREGOR: Dans le poste 6621, oui. Le n° 6600 se rapporte aux frais généraux et d'administration. Les petits chiffres directement au dessous indiquent les différents postes compris dans les frais généraux et d'administration.

M. DREW: Je ne m'étais pas rendu compte que ces chiffres 6621 et le reste étaient des parties constituantes du poste 6600.

Le PRÉSIDENT: Oui, cela était dans le poste 6621.

M. DREW: Mais ceci n'inclue par les traitements du secrétaire, du contrôleur et du trésorier?

M. McGREGOR: Si.

M. DREW: Ils sont compris dans ce poste?

M. McGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Dépréciation des avions:

5900 DÉPRÉCIATION DES AVIONS

Services Nord-Américains			Services Transatlantiques	
Année 1949	Année 1948		Année 1949	Année 1948
$1,544,890.73	$1,370,951.01	75 Avions	$ 582,100.18	$ 669,417.96
393,724.08	265,045.52	75 Moteurs d'avions	248,726.88	224,287.88
374,850.24	303,184.64	77 Pièces de rechange des avions	156,955.80	155,580.35
301,618.12	220,874.67	77 Autre équipement des avions	130,572.36	116,865.24

Adopté.

Dépréciation des installations au sol.

6900 DÉPRÉCIATION DES INSTALLATIONS AU SOL

Services Nord-Américains			Services Transatlantiques	
Année 1949	Année 1948		Année 1949	Année 1948
252,343.64	214,029.80	78 Installations au sol et équipement...	109,103.80	78,255.67
$2,867,426.81	$2,374,085.64		$1,227,369.02	$1,244,407.10

Adopté.

M. FRASER: Ces chiffres sont tenus dans des comptes séparés à cette fin?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Ainsi vous savez en tout temps de quel matériel vous disposez pour le renouvellement de votre équipement?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Au sujet de votre nouveau service pour New-York, avez-vous besoin de nouveaux crédits ou d'équipage de terre ou de matériel à l'aéroport La Guardia?

M. MCGREGOR: Non, je crois qu'il est correct de dire qu'il n'y a aucune dépense supplémentaire de la sorte. C'est un des points les plus avantageux de cette ligne que d'avoir à ses deux extrémités un terminus déjà établi. Je n'ai entendu parler d'aucuns frais supplémentaires.

M. FRASER: Vos atterrissages et décollages seraient préparés par le personnel présentement prépose à cette tâche?

M. MCGREGOR: Oui.

STATISTIQUES COMPARATIVES D'EXPLOITATION POUR LES SERVICES NORD-AMÉRICAINS DE TCA ET DE SEIZE LIGNES AÉRIENNES IMPORTANTES AUX ÉTATS-UNIS DURANT LES ANNÉES 1949 ET 1948

—	Air-Canada (T.C.A.)			16 Lignes Principales—États-Unis		
	1949	1948	% Augmentation ou *Baisse*	1949*	1948	% Augmentation ou *Baisse*
Milles productifs parcourus	16,364,733	15,270,649	7·16	326,376,000	317,428,179	2·82
Passagers payants transportés	648,574	532,555	21·79	14,332,000	12,375,083	15·81
Milles avec passagers payants	310,699,767	249,575,544	24·49	6,688,700,000	5,851,846,000	14·30
Milles—places disponibles	459,842,123	367,455,955	25·14	11,234,200,000	10,016,286,000	12·16
Indice de chargement des passagers payants	67·57	67·92	*0.52*	59·54	58·42	1·92
Moyenne des passagers transportés par mille productif	18·99	16·34	16·22	20·49	18·44	11·12
Moyenne de places disponibles par mille productif	28·10	24·06	16·79	34·42	31·55	9·10
Parcours moyen par passager-milles	479·05	468·64	2·22	466·70	472·88	*1.31*
Tonnes-milles de messageries et fret	1,938,108	1,412,982	37·20	121,698,000	100,206,694	21·45
Tonnes-milles de courrier	3,403,810	2,294,088	48·37	40,972,000	37,509,922	9·23
Tonnes-milles disponibles	63,449,171	48,800,587	30·02	1,521,667,000	1,357,882,154	12·06
Tonnes-milles productifs	35,843,949	28,195,275	27·13	815,523,000	706,247,233	15·47
Indice de chargement du poids transporté	56·49	57·78	*2·23*	53·59	52·01	3·04

* Estimation pour décembre.

M. DREW: Avant de laisser cette question, il y a un point au sujet duquel je désirerais obtenir certains renseignements. Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner ces chiffres par le détail, mais j'ai le tableau devant moi; pourrions-nous obtenir les chiffres montrant le nombre total de milles parcourus en 1949 par les DC-3 et les *North Star*?

M. MCGREGOR: Pas séparément. Les milles productifs parcourus sont indiqués par services, aux pages 6 et 10 du présent rapport, cependant, les chiffres ne sont pas répartis entre les différents types d'avions employés.

M. DREW: Vous possédez ces chiffres, n'est-ce-pas? Vous devez les avoir?

M. MCGREGOR: Oui, nous les possédons, mais ils représentent les heures de vol des avions.

M. DREW: Je crois qu'il serait très utile de posséder en relation avec ce rapport le nombre total de milles parcourus par les DC-3 et les *North Star*. Si vous ne pouvez nous les donner immédiatement, ne pourriez-vous pas les faire parvenir au Comité?

M. MCGREGOR: Accepteriez-vous les chiffres représentant le nombre d'heures de vol évalué d'après le vitesse de croisière?

M. DREW: Non. Vous possédez certainement dans vos dossiers le nombre véritable de milles parcourus par chacun de ces avions.

M. MCGREGOR: Non. je ne les ai pas.

M. DREW: Mais le journal de bord de chaque avion vous donne ces chiffres.

M. MCGREGOR: Je n'ai aucune idée de la distance parcourue par nos avions, à cause des envolées d'entraînement.

M. DREW: Je ne parle pas des milles productifs, je parle des milles parcourus.

M. MCGREGOR: Moi de même.

M. DREW: Le livre de bord des avions nous donnerait ces chiffres.

M. MCGREGOR: Il indiquera le nombre d'heures passées dans les airs, c'est pourquoi je vous demande si vous seriez satisfaits d'obtenir le nombre d'heures de vol de chaque avion, établi d'après sa vitesse de croisière.

M. DREW: Je vois ce que vous voulez dire. Vous parlez du fait qu'un pilote pourrait avoir fait une envolée d'essai et qu'il devrait prendre note du temps consacré à cet essai ou autre envolée du genre, et cela devrait apparaître dans le livre de bord, n'est-ce-pas? Dans un tout autre domaine, n'auriez-vous pas un relevé des envolées régulières de vos DC-3 et de vos *North Star*, démontrant la distance parcourue sur une route en particulier?

M. MCGREGOR: Oui, nous en possédons, mais nous ne l'utiliserions à aucune fin parce que les avions peuvent prendre trois heures à parcourir un nombre donné de milles, et deux heures, le lendemain, à parcourir le même nombre de milles. Nous sommes intéressés à connaître le nombre d'heures de vol, à trouver comment ces heures se comparent à un certain travail de vérification, d'entretien, d'examen, d'entretien des moteurs, et le reste. Nos chiffres concernant l'exploitation sont établis d'après les heures de vol, plutôt que d'après les milles parcourus.

M. DREW: Maintenant, n'est-il pas exact,—je dis ceci parce que j'ai réellement vu des chiffres de cette nature,—n'est-ce-pas que vous obtiendriez un très juste relevé des milles parcourus par chaque avion, indépendamment de toute envolée d'épreuve qui fut effectuée simplement dans le but d'essai ou autre envolée du genre?

M. MCGREGOR: Nous avons ces chiffres calculés en heures, oui.

M. DREW: Je ne demande pas ces chiffres sur-le-champ, mais je crois que je ne me trompe pas,—vous me corrigerez si je fais erreur,—si j'ai bien compris, les livres de bord contiennent les détails des envolées des avions; et ces livres de bord établissent aussi une distinction entre les envolées d'exploitation et

toute envolée qui peut être faite pour vérifier une pièce quelconque de l'équipement ou pour toute raison de cette nature.

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Et vous trouverez dans ces livres l'exploitation totale des avions, le nombre total de milles parcourus; je veux dire le nombre de milles consacrés aux envolées commerciales séparé du nombre de milles de ces envolées d'essai?

M. McGREGOR: Pas dans les livres de bord.

M. DREW: Je parle de vos filières.

M. McGREGOR: Si le livre de bord nous indique une envolée quelconque, disons de Winnipeg à Toronto, il indiquera le nombre d'heures qu'a pris l'avion pour effectuer ce voyage, et cela se rapporterait à une distance connue, et nous déduirons que l'avion a parcouru tant de milles. Je veux dire qu'il n'est pas question d'établir des données en ce qui concerne la ligne aérienne, car le nombre d'heures de vol est la chose importante; les heures de vol sont divisées entre les heures consacrées aux envolées d'essai et celles consacrées aux envolées commerciales.

M. DREW: Je parle des envolées commerciales.

M. McGREGOR: Un avion peut être obligé de survoler l'aéroport La Guardia pendant une heure, mais cela n'affectera en rien la distance. Cependant, cela serait de grande importance en ce qui concerne le nombre d'heures de vol.

M. DREW: Mais il me semble que les chiffres que vous préparez sont nécessairement basés sur le fait que vous possédez un relevé des envolées prévues ou envolées commerciales, appelez-les comme vous voudrez, envolées distinctes de tout autre genre d'envolées qu'un avion pourrait effectuer.

M. McGREGOR: Je veux dire qu'en ce qui concerne les lignes aériennes, ce point ne fait pas l'objet de compilation de données. Il est certain que le genre de renseignements que vous demandez pourrait être recueilli s'il était de quelque signification. Les heures de vol sont ce à quoi nous sommes particulièrement intéressés et ce que nous enregistrons soigneusement. L'enregistrement du temps des envolées d'un point à l'autre est aussi fait, et pour cette raison, les chiffres pourraient être obtenus.

M. DREW: C'est au vol d'un point à l'autre du service que je m'intéresse. Vous devez avoir ces chiffres ou vous pourriez les obtenir sans trop de peine?

M. McGREGOR: Il est possible de les obtenir.

M. DREW: Les obtiendriez-vous?

Le PRÉSIDENT: Pendant les vacances de Pâques. Nous avons terminé l'étude du rapport. Le rapport du vérificateur est-il adopté?

M. FULTON: Non, un instant s'il vous plaît. Je désire poser une ou deux questions au sujet des statistiques comparatives d'exploitation entre nos lignes et les lignes des États-Unis. Je me reporte à la fin du rapport, page 22.

Le PRÉSIDENT: Si vous désirez poser des questions, très bien, mais il ne s'agit pas d'un poste que nous devons adopter.

M. FULTON: Voici une autre question que je désire poser. Je n'ai vu figurer nulle part dans cet état de compte les versements au fonds d'entretien que vous vous imposez vous-mêmes, annuellement, si j'ai bien compris.

M. McGREGOR: Non.

Le très hon. M. HOWE: Les Lignes aériennes Trans-Canada ont établi un fonds spécial d'amortissement pour les six *North Star* empruntés de l'aviation militaire. La raison pour laquelle ce fonds fut établi a été qu'aucune dépréciation n'a été comptée pour ces avions, les lignes aériennes Trans-Canada n'en étant pas propriétaire,—et par conséquent n'ont pas établi de dépréciation pour ces avions. Cependant, nous avons créé un fonds de dépréciation pour les avions que possèdent les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. FULTON: Au sujet de de fonds d'amortissement, nous lisons dans le rapport: "Ce reliquat s'élevait au 31 décembre 1949 à $523,426, et étant donné le programme d'entretien anticipé, il est suffisant comme noyau d'un revenu qui pourra être augmenté plus tard".

Le très hon. M. HOWE: Pourra être augmenté.

M. FULTON: Vous ne faites pas nécessairement de telles réserves chaque année? Aucun paiement n'a été fait en 1949?

M. MCGREGOR: Sauf le montant dont nous vous avons donné le détail.

Le PRÉSIDENT: Nous ajournerons la séance jusqu'à 8 heures.

M. CARTER: Je voudrais apporter certaines rectifications à mes remarques citées à la page 59 du rapport fascicule nº 1?

Le PRÉSIDENT: M. Carter demande la permission de déposer ces corrections. Convenu.

La séance est suspendue jusqu'à 8 heures du soir.

REPRISE DE LA SÉANCE

A 8 heures du soir, la séance est reprise sous la présidence de M. H. B. McCulloch, vice-président.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, le président sera quelques minutes en retard et m'a demandé d'occuper le fauteuil jusqu'à son arrivée. Nous en sommes au bas de la page 22, si je me souviens.

M. FULTON: Monsieur le président, M. McGregor possède-t-il quelques chiffres, en plus de ceux publiés ici, sur la comparaison entre Air-Canada et les seize lignes aériennes importantes des États-Unis, chiffres qui nous montreraient la moyenne de ce que rapporte le capital placé, et qui établiraient une comparaison entre les Lignes aériennes Trans-Canada et ces seize lignes des États-Unis.

M. MCGREGOR: Non, je regrette, je ne possède pas ces chiffres.

M. FULTON: N'y aurait-il aucun moyen de les obtenir? Vous possédez des renseignements passablement complets sur les autres statistiques des seize lignes aériennes des États-Unis? Ces renseignements donnent-ils la moyenne de ce que rapportent les sommes placées?

M. MCGREGOR: Non, ces statistiques se rapportent au relevé que les lignes aériennes présentent à ce qu'on appelle l'*A.T.A.*, organisme central des lignes aériennes des États-Unis. Ce sont des données statistiques sur le rendement et les statistiques financières ne font pas partie de ce genre de rapport,—comme je m'en suis rendu compte.

M. FULTON: Vous nous donnez ici les chiffres du déficit net ou ceux des excédents, mais les avez-vous exprimés en pourcentage du capital placé?

M. MCGREGOR: Parlez-vous du chiffre d'ensemble ou de celui d'une année quelconque?

M. FULTON: Du chiffre d'ensemble.

M. MCGREGOR: Non, mais ceci peut se faire assez rapidement.

M. FULTON: Ainsi, vous ne le possédez pas. Je ne vous presserai pas de l'obtenir, car il ne peut être comparé avec quoi que ce soit des lignes des États-Unis?

M. MCGREGOR: Il ne peut être comparé à aucun des chiffres des lignes américaines car ces derniers sont continuellement modifiés par le paiement rétroactif du courrier.

M. FULTON: Vous dites que leurs chiffres sont modifiés par le paiement rétroactif du courrier?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Ceci m'intéresse beaucoup, pouvez-vous ajouter quelques détails?

M. MCGREGOR: Voici, si je comprends bien,—et je crois qu'il s'agit là d'un procédé assez courant, du moins en ce qui concerne les lignes aériennes,—le paiement pour l'expédition du courrier est considéré, outre frontière, comme le moyen courant de combler les déficits des lignes aériennes.

Avant chaque année d'exploitation une entente postale est conclue et la ligne reçoit au cours de l'année le prix fixé lors de l'accord pour le transport du courrier. Si, à la fin de l'année, les dépenses ont excédé les revenus, la ligne aérienne, se trouvant dans cette malheureuse situation, demande au Bureau de l'aviation civile de procéder à un remaniement de l'entente postale et demande qu'on lui verse une certaine quantité de dollars de ce qu'on appelle le paiement rétroactif du courrier pour cette année d'exploitation. Du point de vue technique, voici ce qui se produit: le Bureau de l'aviation civile fait enquête sur l'exploitation de la ligne et en vient à la conslusion qui, pour autant que je sache, a toujours été affirmative, que la ligne était efficacement exploitée. Le fait établi, un versement rétroactif est effectué pour le transport du courrier, réduisant à zéro la situation déficitaire.

(*M. Cleaver reprend le fauteuil*)

C'est une coutume si bien établie que je crois comprendre que dans quelques-uns des rapports compliqués des lignes aériennes, ce paiement rétroactif pour transport du courrier est inscrit comme revenu financier, avant même qu'on soit convenu de le payer.

M. FULTON: Dois-je comprendre d'après ce que vous dites que le gouvernement des États-Unis subventionne en fait les lignes aériennes continentales par de très importants et ajustables paiements à forfait de courrier aérien?

M. MCGREGOR: Dans le cas des lignes qui en ont besoin, et, au meilleur de ma connaissance, dans le cas de toutes les lignes internationales.

M. FULTON: Vous êtes dans une situation toute différente à l'égard de notre ministère des Postes.

M. MCGREGOR: Très différente.

M. GILLIS: En ce qui concerne l'ensemble de l'exploitation, au lieu d'avoir à se présenter devant un comité pour expliquer les détails du déficit, les lignes américaines se présentent devant un Bureau pour faire compenser leur déficit par un paiement rétroactif de transport de courrier.

M. FULTON: Il y a une légère différence en ce qu'aucune des lignes aériennes américaines ne sont propriétés du gouvernement et par conséquent, n'ont pas à se présenter devant un comité du Congrès. Cependant, je crois que le point important est que les lignes américaines qui peuvent être en situation déficitaire sont presque assurées de voir ce déficit comblé par un remaniement rétroactif du tarif postal.

M. MCGREGOR: Ce qui fait que quelques-unes des plus petites lignes qui exploitent des routes difficiles reçoivent de très sensibles rémunérations postales. Prenons le cas de nos amis des *Colonial Air Lines* qui reçoivent, il me semble, $13.72 par avion-mille.

M. FULTON: Pour l'ensemble de l'exploitation?

M. MCGREGOR: Je m'excuse, je crois que c'est par route-mille entre New-York et Montréal. J'ai les chiffres si vous aimez les voir.

M. FULTON: Cela m'intéresserait, car je me prépare à présenter une recommandation concernant les questions postales lorsque viendra le temps de rédiger notre rapport.

M. GILLIS: Le problème du déficit est résolu.

M. MCGREGOR: Le revenu postal des lignes *Colonial* par tonne-mille est de $12·9301; celui d'Air-Canada pour la même tâche est de $1·5865.

M. FULTON: C'est-à-dire $1.58 contre $12?

M. MCGREGOR: Oui, quelque chose comme huit fois plus.

M. FULTON: Cela sur une base de route-mille?

M. MCGREGOR: Non, sur une base de tonne-mille de matière postale.

M. FULTON: Vous nous avez dit à combien s'élevait l'augmentation de tonnes-milles de matière postale transportée par les Lignes aériennes Trans-Canada en plus de ce à quoi vous vous attendiez?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: En faisant l'analyse des chiffres comparatifs publiés en dernière page du rapport, la comparaison que vous faites avec les lignes américaines nous est favorable sauf peut-être pour quatre exceptions. La comparaison nous favorise en ce qui concerne le nombre de places disponibles par mille, si on le compare au nombre de milles avec passagers payants et j'aimerais savoir si je suis exact en disant que les lignes américaines ont moins augmenté leurs sièges disponibles par mille que nous? Par contre, l'utilisation de ces sièges a été chez eux augmentée d'un pourcentage plus élevé. Autrement dit, vous avez augmenté votre parcours et le nombre de vos places disponibles par mille d'une façon très considérable, mais l'utilisation de ces mêmes places n'a pas augmenté dans la même proportion qu'aux États-Unis?

M. MCGREGOR: D'après les chiffres que j'ai lus et dont vous parlez, notre augmentation des milles avec passagers payants est de beaucoup plus élevée que celle des lignes aériennes des États-Unis.

M. FULTON: Oui, pris absolument, mais pas proportionnellement.

M. MCGREGOR: Oui, je vois ce que vous voulez dire. Je crois que nous avons déjà abordé la question plus tôt au cours de la session, alors que j'ai parlé de l'effet de l'établissement de trois envolées transcontinentales au printemps et de leur maintien pendant l'hiver parce que trois envolées étaient un peu trop et que deux étaient évidemment trop peu.

M. FULTON: Je ne veux pas soulever de nouveau de discussion, mais attribuez-vous entièrement l'augmentation aux lignes continentales ou ne l'attribuez-vous pas en partie aux lignes de l'Atlantique?

M. MCGREGOR: Non, je crois que l'indice de chargement de l'Atlantique a été plus élevé qu'au cours des années précédentes.

M. FULTON: Le nombre de milles est plus élevé.

M. MCGREGOR: Oui, mais l'indice de chargement des passagers est la mesure de la proportion des sièges occupés. Le fait que l'indice de chargement augmente indique que la proportion des sièges occupés est meilleure.

M. FULTON: J'examinerai ceci, mais entretemps, j'aimerais parler d'une autre comparaison relative à l'indice de chargement du poids transporté. La lecture des chiffres me montre que l'indice a augmenté dans les lignes américaines et qu'il a légèrement décru pour Air-Canada.

M. MCGREGOR: C'est là une constatation due aux mêmes effets.

M. FULTON: Votre indice de chargement utile en 1948 était de 57·78 p. 100; en 1949, il était de 56·49 p. 100,—il y a donc diminution de 2·23 p. 100.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FULTON: L'indice de chargement utile par les lignes américaines en 1949 est de 63·59 p. 100, soit une augmentation de 3·04 p. 100 sur 1948, augmentation comparée à la diminution de 2·23 p. 100 des lignes canadiennes?

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. FULTON: Alors pourquoi dites-vous que ce que j'ai tout d'abord dit est faux?

M. MCGREGOR: Qu'avez-vous dit?

M. FULTON: Que notre indice de chargement utile a diminué alors que celui des États-Unis a augmenté.

M. MCGREGOR: Vous avez dit l'indice de chargement des passagers,—je croyais que vous parliez des passagers.

M. FULTON: Je regrette; j'ai dit que j'examinerais les chiffres que vous m'aviez donnés et que laissant cette question de côté, je parlerais ensuite de l'indice de chargement utile. Alors nous nous sommes mal compris. J'ai dit que l'indice de chargement utile des avions canadiens avait diminué alors que celui des américains avait augmenté et j'ai cru vous entendre dire que je me trompais?

M. MCGREGOR: Je croyais que nous parlions des voyageurs.

M. FULTON: L'indice de chargement utile comprend, si je ne me trompe, les passagers, les marchandises et le courrier?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FULTON: Ainsi, une diminution de l'indice de chargement utile porte sur l'ensemble de quoi, devrais-je dire?

M. MCGREGOR: De l'utilisation.

M. FULTON: De l'utilisation. Je reviens à ma première question. Connaissant ce que nous savons au sujet du revenu prévu et de l'utilité du service, n'avons-nous pas tenté de trop étendre notre service?

M. MCGREGOR: Dans le cas de nos envolées transcontinentales, qui constituent la plus grande partie de notre service, nous sommes obligés de n'établir qu'une ligne à la fois, et lorsque nous passons de deux à trois envolées nous ne faisons qu'augmenter le rendement de 50 p. 100, évidemment. Lorsque nous ajoutons une quatrième envolée,—quand cet heureux jour arrive,—le rendement est augmenté de 33 p. 100. Si nous en ajoutons une cinquième, nous l'augmentons de 25 p. 100. Voilà une des raisons pour lesquelles un service plus étendu donne un meilleur rendement.

M. FULTON: Seulement si au nombre d'envolées correspond une augmentation de passagers.

M. MCGREGOR: Certainement, mais vous ne pouvez lier étroitement la somme du rendement que vous établissez au nombre de passagers lorsque le nombre d'envolées est bas. Il n'existe aucun moyen terme entre deux et trois envolées. Vous ne pouvez ajouter une demi-envolée parce que vous avez à transporter un chargement équivalent à celui d'une demi-envolée.

M. FULTON: Soit dit pour le besoin de la discussion, vous pouvez sûrement établir une envolée entre stations. Prenez par exemple votre service Calgary-Winnipeg, si l'utilisation est plus élevée ou si la demande de sièges est plus élevée dans cette partie de la ligne, pourquoi ne pas étendre cette section spéciale plutôt que d'organiser un nouveau service complet transcontinental?

M. MCGREGOR: Si le chargement variait à travers le pays, cela serait possible. Mais actuellement, le cas que vous mentionnez est le seul point faible de toute la ligne transcontinentale.

M. FULTON: Il y avait un tableau donnant l'indice de chargement du public voyageur entre les divers aéroports du service transcontinental. Il m'a semblé que quelques-uns des points intermédiaires de la ligne donnaient aux avions des chargements beaucoup plus élevés que l'ensemble des points d'escale d'une côte à l'autre. Vous dites que vous êtes sur le point d'établir un quatrième service transcontinental. Ne serait-il pas préférable d'établir un service intermédiaire par des avions locaux.

M. MCGREGOR: Je crois que la demande de service pour points intermédiaires est très peu élevée, particulièrement en ce qui concerne les voyageurs qui désirent un service direct et rapide; et les difficultés d'entretien seraient élevées car les avions devraient se poser à des endroits autres que ceux où un service

d'entretien existe déjà. Le quatrième service dont vous parlez sera un service rapide d'été, à proprement parler, ne comprenant qu'un arrêt à Winnipeg entre Toronto et Vancouver.

Adopté.

M. DREW: Non, un instant. Monsieur McGregor, l'association des pilotes de lignes aériennes ne vous a-t-elle pas fait certaines observations sur les moyens d'améliorer les services des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Vous n'avez pas discuté avec cette association?

M. MCGREGOR: J'ai eu plusieurs entretiens avec les représentants de l'association, mais pas sur ce point.

M. DREW: Et ils ne vous ont fait aucune recommandation au sujet des détails d'exploitation ou des améliorations à apporter qu'ils avaient proposés?

M. MCGREGOR: Ils n'ont fait de recommandations qu'en ce qui concerne leurs traitements et leurs conditions de travail.

M. DREW: Avez-vous vu quelques recommandations ou rapports qu'ils ont présentés à d'autres fonctionnaires au sujet de l'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: Je n'ai vu aucun rapport. Je ne puis dire qu'aucun rapport n'a été fait, mais certainement aucun n'a été fait à ma connaissance.

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

Passons au rapport des vérificateurs.

M. FULTON: Monsieur le président, je ne veux pas prolonger la discussion, mais au moment ou vous avez prononcé le mot adopté, je regardais les chiffres et j'ai un autre point à soulever.

A la page 15 du rapport annuel, nous lisons:

> "La Direction suivra de près les progrès dans l'avionnerie qui semblent offrir la promesse d'un transport supérieur et plus économique."

A la lecture de l'ensemble du rapport, je me demandais s'il s'agissait là d'une observation à caractère général ou si elle signifiait quelque chose de particulier?

M. MCGREGOR: Non, en écrivant ceci, je songeais spécialement au très intéressant développement qui s'effectue dans le domaine de l'avionnerie.

Le PRÉSIDENT: M. McGregor a déjà mentionné cela et en a discuté, monsieur Fulton.

M. MCGREGOR: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Il a mentionné les trois nouveaux types d'avions plutôt intéressants qui seront bientôt mis en service, mais qui n'ont pas encore subi d'essai. Ne vous en souvenez-vous pas, monsieur Fulton? C'est bien, donnez-lui la réponse de nouveau, monsieur McGregor.

M. MCGREGOR: Il s'agit d'une étape particulièrement intéressante dans le développement de l'avionnerie. Il existe deux tout nouveaux genres de forces en voie de développement et arrivés aux stades préliminaires des envolées d'essai. Je veux parler d'avion à propulsion entièrement thermique et d'appareil à turbo-propulseur. Et de plus, il y a certains nouveaux modèles d'avions actionnés par pistons qui sont sur le point d'être lancés sur le marché. Le but de cet alinéa est de mentionner que la compagnie est au courant de l'existence de cette très intéressante et très récente évolution de l'avionnerie et qu'elle suit ses progrès.

M. FULTON: Il me semble que vous avez dit l'an dernier qu'aucun avion ne menaçait ou ne promettait de surpasser ou de déclasser notre service d'alors et de nous enlever ainsi les passagers qui autrement voyageraient sur nos lignes. Cette situation prévaut-elle encore?

M. McGREGOR: En ce qui concerne les *North Star*, c'est juste, mais pour ce qui est des DC-3, la compagnie est maintenant 12 mois plus près du moment où il lui faudra les remplacer qu'elle l'était alors.

M. FULTON: Avez-vous songé à un type spécial pour les remplacer?

M. McGREGOR: Nous n'y avons pas songé. Mais nous sommes des observateurs très intéressés aux questions d'avionnerie.

M. FULTON: Vous avez un fonds de quelques quatre millions pour renouvellement, montant qui vous permettra de prendre une décision? Il s'agit d'un montant de près de quatre millions, n'est-ce-pas?

M. McGREGOR: Non. Le montant dont nous disposons présentement est de deux millions et demi.

M. DREW: Monsieur McGregor, je ne sais si vous préféreriez répondre à cette question lors de l'étude du rapport de la présente année ou si vous aimeriez y répondre présentement, mais je me demandais si vous aviez établi des prévisions sur le nombre de voyageurs à transporter au cours des mois qui restent de la présente année?

M. McGREGOR: Oui, nous gardons une estimation continuelle du nombre de voyageurs à transporter, douze mois d'avance, estimation que nous répartissons par trimestre. Cela prend la forme de prévisions du nombre de voyageurs payants.

M. DREW: Alors, vous avez ces chiffres pour cette année-ci?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Et vous possédez aussi ces chiffres pour 1949?

M. McGREGOR: Les prévisions?

M. DREW: Oui.

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Pourriez-vous nous les communiquer à un moment propice?

M. McGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Maintenant étude du rapport des vérificateurs.

M. FULTON: Un instant, s'il vous plaît.

M. McGREGOR: M. F. P. Turville de la firme George A. Touche et compagnie présentera ce rapport.

Le PRÉSIDENT: C'est bien, faites-le asseoir près de vous.

M. DREW: Lèverez-vous la séance à 9 heures, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Si le rapport des vérificateurs est adopté aussi promptement que l'a été le rapport du National-Canadien, j'espère que nous pourrons lever la séance à 9 heures.

M. FULTON: Pouvons-nous en obtenir l'assurance? Je me souviens qu'hier soir, nous avons siégé jusqu'à onze heures moins un quart, et personnellement, je ne crois pas qu'on ait résolu avec toute la clarté voulue toutes les questions à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Je suis à votre disposition et c'est de vous que dépendra le temps qu'il faudra pour adopter le rapport des vérificateurs. Personnellement, puisqu'il ne contient aucune recommandation et puisque nous avons étudié à fond les questions qu'il traite, je souhaiterais que nous adoptions très rapidement le rapport des vérificateurs; nous pourrons ainsi lever la séance de bonne heure.

M. FRASER: Le vérificateur est-il ici?

Le PRÉSIDENT: Oui, il y est. Étude du rapport du vérificateur.

M. FRASER: Qui va nous le présenter?

Le PRÉSIDENT: C'est M. F. P. Turville; il est le représentant de la firme George A. Touche et Compagnie.

M. FULTON: Ferons-nous lire le rapport?

M. GILLIS: Pourquoi?

M. FULTON: Je n'ai fait que demander si nous ferions lire le rapport.

Le PRÉSIDENT: Nous nous sommes dispensés de la lecture du rapport du National-Canadien et je suppose que vous désirez aussi qu'on ne fasse pas la lecture de celui-ci. Cependant, si vous le désirez, nous pouvons le faire lire.

M. FULTON: Je préférerais qu'on le lise, car je crois que la lecture nous donne une meilleure connaissance du rapport.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Voulez-vous lire le rapport, s'il vous plaît, monsieur Turville.

M. TURVILLE: Le rapport se lit comme il suit:

Le 7 mars 1950.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

MONSIEUR LE MINISTRE DU COMMERCE,

OTTAWA, CANADA.

Monsieur le ministre:—

Nous avons vérifié les comptes des Lignes aériennes Trans-Canada et de sa compagnie subsidiaire pour l'exercice terminé le 31 décembre 1949, en conformité de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada 1937 et ses modifications, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

PORTÉE GÉNÉRALE DE LA VÉRIFICATION

En quelques mots, notre vérification des comptes des Lignes aériennes pour 1949 comprend:

a) Examen des autorisations d'importantes dépenses d'après les décisions enregistrées des administrateurs ensuite sanctionnées par des statuts, des arrêtés en conseil et des lois du Parlement;

b) Preuves de vérification dans les bureaux des Lignes aériennes, limitées à une coupe transversale des importantes dépenses autorisées;

c) Examen portant sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne en général exercé par le personnel de comptabilité des Lignes aériennes. A cet égard, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité et notre but commun est d'assurer aux Lignes aériennes le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Les Lignes aériennes sont protégées en outre au moyen de cautionnements par des compagnies d'assurance extérieures;

d) Vérification des États de revenus et du Bilan d'ensemble, et certification.

ÉTATS DE REVENUS

Dépréciation et Entretien

La réserve pour dépréciation des Immobilisations a été établie sur les bases suivantes au cours de l'exercice:

a) Matériel volant en service—

North Star M2—durée approximative de 7 ans à partir de la mise en service.

DC3—durée approximative de 4 ans à partir de la mise en service.

b) Installations au sol—durée approximative selon le genre de matériel.

Nous avons reçu, de la part d'un fonctionnaire compétent, des certificats à l'effet que tout le Matériel volant et les Installations au sol ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice; que les retraits rendus nécessaires pendant l'année par l'usage et la désuétude, ont été effectués, et qu'avis de ces retraits a été donné au service de la Comptabilité.

Intérêt sur le Placement

Le montant total de l'intérêt sur le Capital-actions et les Avances pour immobilisations au cours de l'exercice s'élève à $761,000. Intérêt au taux de 3% a été payé à la *Canadian National Railway Company* sur son placement en actions de la Compagnie, et au taux de 1½% sur les Avances pour immobilisations du Gouvernement par l'entremise de la Compagnie. Les Avances pour immobilisations ont été remboursées au cours de l'exercice.

Revenus Divers—Net

Le compte net des Services de l'Amérique du Nord est composé principalement d'escomptes sur des achats et de primes sur la vente de devises des États-Unis. Dans le cas des Services transatlantiques, les dépenses proviennent en grande partie de la dévaluation des soldes en sterling.

BILAN D'ENSEMBLE

Actif

Les placements temporaires consistent en Obligations garanties 2⅞% des chemins de fer Nationaux du Canada, échéance du 15 septembre 1969, au prix de revient qui égale à peu près la valeur courante à la fin de l'année.

Les Comptes à recevoir et à payer de toutes les catégories ont fait l'objet de preuves de notre part au moyen des registres subsidiaires et de contrôle, des opérations de caisse et autres après la fin de l'année, des dossiers des départements et de pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes au moyen de communications directes avec les débiteurs et les créanciers.

Un inventaire des Matériaux et approvisionnements a été effectué sous la surveillance de la Direction vers la fin de 1949. Les fonctionnaires compétents nous ont remis un certificat attestant:

a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées, ou bien estimées au bas mot quand il n'a été possible de les compter, peser ou mesurer, et

b) Que la valeur d'inventaire est basée sur le prix des plus récentes factures pour les nouveaux matériaux, et qu'en fixant la valeur des matériaux usagés encore utisables et de ceux démodés et au rebut, il a été tenu compte de leur état.

Un crédit de $29,000 a été porté aux Frais d'exploitation pour faire concorder les chiffres du grand-livre avec cet inventaire.

Le compte Divers, sous la rubrique Disponibilités, consiste de récupérations en suspens représentant l'inventaire de pièces de rechange précédemment comprises dans Matériaux et approvisionnements. Le montant est net, après avoir appliqué la réserve de $100,000 créée les années précédentes en prévision de pertes sur cet inventaire.

Les placements du Fonds d'assurance consistent en valeurs du Gouvernement du Canada et du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada (garanties par le Gouvernement du Canada) ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. Le cours de ces valeurs à la fin de l'année excédait la valeur comptable calculée au prix de revient.

Les Immobilisations figurent au prix de revient.

Réserves

La Réserve pour assurance s'élève à $3,660,000. Les administrateurs sont d'avis que le maximum nécessaire dans cette Réserve est de $3,000,000 chacun pour les Services de l'Amérique du Nord et les Services transatlantiques. La Réserve des Services de l'Amérique du Nord a atteint ce montant au cours de l'exercice et les provisions ont été réduites en conséquence. Pleine provision est encore effectuée pour les Services transatlantiques.

La Réserve pour revision s'applique à l'avion North Star M2. Cette réserve a été créée au moyen du résidu de la réserve qui n'est plus requise pour le North Star M1 et de crédits pour modifications de moteur et d'appareil, et elle a été débitée des frais de conversion du North Star M1. Nous avons été informés par des fonctionnaires comptétents des Lignes aériennes que le programme de conversion de l'avion North Star M1 a été achevé le 30 novembre 1949.

Dans les cas de monnaies étrangères, les comptes du Bilan des Lignes aériennes sont généralement convertis comme suit:

a) Dollars des États-Unis—au taux du pair du dollar.

b) Livres sterling—au taux de $3.0875 la livre.

Les montants mentionnés au présent rapport sont exprimés en chiffres ronds au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de notre considération très distinguée.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Turville. États de revenus.

M. FULTON: Avant de passer aux états de revenus, j'aimerais souligner le paragraphe intitulé: "portée générale de la vérification", et plus spécialement l'alinéa *c*). Je remarque que le même paragraphe apparaissait intégralement dans le rapport du vérificateur au Parlement, l'an dernier. Je regrette de n'avoir pu pousser plus loin mes recherches, mais je suppose qu'à peu près la même chose figure chaque année dans le rapport. Maintenant j'aimerais demander à M. Turville s'il est satisfait de la vérification interne.

M. TURVILLE: J'en suis nettement satisfait, monsieur Fulton, et j'aimerais faire consigner au compte rendu qu'à titre de vérificateur de la compagnie, je trouve que les livres et les registres des lignes aériennes Trans-Canada sont bien tenus.

M. FULTON: En d'autres mots, vous seriez prêt à dire qu'ils donnent en outre une idée exacte de la situation d'Air-Canada.

M. TURVILLE: Oui, et une preuve que les livres sont bien tenus réside en ce que vous pouvez remarquer que le rapport est daté du 7 mars 1950, ce qui est antérieur à la date de signature du rapport du réseau National-Canadien. Ce qui signifie que les comptes étaient prêts pour vérification pas mal avant cette date.

M. DREW: Qui est comptable des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. TURVILLE: De notre compagnie?

M. DREW: Non, des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. TURVILLE: M. Harvey.

M. FRASER: Y a-t-il d'autres hommes qui vont d'un bureau à l'autre pour effectuer la comptabilité? Y a-t-il d'autres comptables?

M. TURVILLE: Oui. Air-Canada possède lui-même ce qu'on appelle un personnel de vérificateurs ambulants.

Le PRÉSIDENT: États de revenus?

M. FRASER: Au sujet des états de revenus, je crois avoir interrogé M. McGregor sur ces montants de dépréciations. Ils sont portés à un compte entièrement séparé, n'est-ce-pas?

M. TURVILLE: Oui, ils sont tenus séparément.

M. FRASER: Pour chaque avion?

M. TURVILLE: Pour chaque avion. On indique indépendamment la dépréciation de chaque avion en se basant sur le temps qu'il a été en service.

M. FRASER: Oui, et en ce qui concerne la dépréciation de l'équipement de bureau et autre matériel de la sorte, celui des pistes d'atterrissage, comment se calcule la dépréciation?

M. TURVILLE: Parlez-vous des installations au sol?

M. FRASER: Oui.

M. TURVILLE: Elle est aussi établie selon la durée de l'utilisation.

M. FRASER: Et séparément?

M. TURVILLE: Oui.

M. FRASER: La dépréciation est-elle enregistrée séparément pour chaque endroit, ou est-elle établie sur l'ensemble?

M. TURVILLE: Elle est établie séparément pour chaque endroit.

M. FRASER: Et cela comprendrait?

M. TURVILLE: Winnipeg, Montréal, et le reste.

M. FRASER: Et nos bases du Royaume-Uni aussi?

M. TURVILLE: Pour autant que je sache, les Lignes aériennes Trans-Canada n'ont au Royaume-Uni qu'un bureau loué.

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

M. DREW: Où se fait votre vérification des livres; dans les bureaux des Lignes aériennes ou dans ceux des chemins de fer Nationaux?

M. TURVILLE: Aux bureaux d'Air-Canada.

M. HATFIELD: Combien de temps prend la vérification?

M. TURVILLE: Elle se poursuit continuellement, monsieur Hatfield.

M. HATFIELD: Vous êtes rémunérés sur une base annuelle?

M. TURVILLE: Oui.

M. HATFIELD: Combien coûte la vérification?

M. TURVILLE: Les frais de vérification des livres des Lignes aériennes sont compris dans ceux des chemins de fer Nationaux du Canada et se totalisent à $55,000.

M. DREW: Quels frais?

M. TURVILLE: En ce qui nous concerne, nous, comptables professionnels, les frais inscrits au compte des chemins de fer Nationaux du Canada comprennent ceux des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. DREW: Ne recevez-vous pas un traitement séparé des Lignes aériennes?

M. TURVILLE: Non, nous n'en recevons pas.

L'hon. M. CHEVRIER: J'allais dire que la Chambre est présentement saisie d'un projet de loi prévoyant que cette firme recevrait une somme d'argent couvrant les frais de vérification des livres d'Air-Canada comme ceux des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. TURVILLE: J'ignore si ma remarque est irrégulière, mais je dois attirer l'attention du Comité sur le fait que les frais n'ont pas changé depuis 1923, sauf en ce qui concerne une légère addition survenue à cause de la vérification des livres d'Air-Canada.

M. FRASER: Ces frais couvrent aussi la vérification des livres des lignes de la *Canadian National Steamship*?

M. TURVILLE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Bilan d'ensemble.

M. FULTON: Intérêt sur le placement. Je ferai remarquer que dans votre rapport, vous avez attiré l'attention sur le fait que l'intérêt payé sur le capital-actions se chiffre cette année à $761,000. Avez-vous fait quelques recherches sur la répartition des immobilisations entre le service continental et celui de l'Atlantique?

M. TURVILLE: Il ne nous était pas nécessaire d'établir cette répartition, monsieur Fulton. Nous savons que le montant du capital-actions est de 25 millions; nous connaissons le taux d'intérêt de 3 p. 100; nous savons aussi que le paiement des avances pour immobilisations se totalisant à un million et demi était en suspens une partie de l'année et que ces avances nécessitaient le paiement d'un intérêt de 1½ p. 100. En ce qui concerne le vérificateur, il n'est pas nécessaire que nous nous donnions la peine de diviser les immobilisations entre le service trans-Atlantique et le service Nord-Américain.

M. FULTON: Dans votre rapport annuel, ne devriez-vous pas vous intéresser au montant d'intérêts à payer pour le service trans-Atlantique?

M. TURNVILLE: Il nous faudrait en faire l'examen et si nous le trouvions hors de proportion dans le cas des deux lignes, nous ferions de profondes recherches, mais nous n'avons pas trouvé que tel est le cas.

M. FULTON: Vous avez fait l'examen, et vous avez trouvé qu'il y avait juste répartition?

M. TURVILLE: Oui.

M. FULTON: Qui détermine le taux de l'intérêt?

M. TURVILLE: Vous voulez dire le taux de l'intérêt sur le capital?

M. FULTON: Oui.

M. TURVILLE: Lors de l'incorporation des lignes aériennes, le taux payé sur le capital était de 5 p. 100 et je crois que c'est en 1947 que le taux fut réduit à 3 p. 100 qui, je suppose, était le taux courant de l'intérêt à l'époque.

M. FULTON: Que pensez-vous du taux de 1½ p. 100 sur les avances pour immobilisations?

M. TURVILLE: Pardon, je n'ai pas compris.

M. FULTON: Que pensez-vous du taux de 1½ p. 100 sur les avances pour immobilisations?

M. TURVILLE: Pour un emprunt de courte durée, c'est un taux raisonnable.

M. HATFIELD: S'agit-il d'obligations ordinaires ou d'obligations privilégiées?

M. TURVILLE: D'obligations ordinaires.

M. HATFIELD: De quelle façon payez-vous ce que rapporte des obligations; sous forme d'intérêts ou de dividendes, ou y a-t-il eu entente à ce sujet?

M. TURVILLE: Je m'attendais plutôt à cette question, car il n'est pas dans l'habitude, évidemment, de payer des intérêts sur le capital-actions, mais je crois que M. McGregor a tranché la question au cours de la séance.

M. DREW: De quelle façon?

M. TURVILLE: En disant que le taux de 3 p. 100 était le taux sur lequel on s'était entendu.

M. DREW: Y a-t-il quelque disposition à cet effet, soit dans l'entente, soit dans les obligations elles-mêmes?

M. TURVILLE: Dans les obligations?

M. DREW: Oui.

M. TURVILLE: C'est dans la Loi.

Le PRÉSIDENT: Dans la Loi d'incorporation.

M. DREW: Y a-t-il quelque disposition établissant ce taux de 3 p. 100?

M. FULTON: Pouvez-vous nous dire à quelle partie de la Loi?

Le PRÉSIDENT: Vous dites que la Loi a été modifiée en 1937? Je vérifierai cela.

M. FULTON: Je me souviens avoir posé cette question lors de l'étude du rapport général annuel. Cela ne place-t-il pas ces obligations dans la catégorie des actions privilégiées? Elles rapportent un bénéfice annuel?

M. TURVILLE: Du fait que l'intérêt est payable annuellement, en dépit du résultat de l'exploitation de la compagnie, on peut dire que bien que ces actions ne soient pas privilégiées, on peut au moins les appeler des actions de préférence.

Le PRÉSIDENT: Ce sont même plus que des actions privilégiées. Cela ressemble à de l'intérêt sur obligation, car même dans le cas des actions privilégiées dont le taux d'intérêt est établi, vous ne versez de dividendes que si la compagnie fait des profits.

M. FULTON: Monsieur Turville, le gouvernement a-t-il des obligations semblables pour les chemins de fer Nationaux du Canada?

M. TURVILLE: Non, nous ne devons jamais oublier que les Lignes aériennes Trans-Canada constituent une compagnie limitée séparée.

M. FULTON: C'est une filiale du National-Canadien.

M. TURVILLE: Oui, une compagnie séparée.

M. FULTON: On peut croire que l'actionnaire des Lignes aériennes Trans-Canada est en meilleure position financière que ne l'est le gouvernement envers les chemins de fer Nationaux du Canada, car il touche un intérêt sur ses obligations.

M. TURVILLE: Je ne puis dire cela. Si cet argent n'avait pas été souscrit sous forme de capital-actions, il l'aurait été sous forme de prêts de quelque espèce.

M. FULTON: Puis-je vous poser une question? En 1937, lors de l'incorporation de la compagnie, les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils réellement avancé 25 millions comptants aux Lignes aériennes Trans-Canada?

M.TURVILLE: Non, ce montant fut réparti sur une certaine période.

M. FULTON: Des paiements comptants furent reçus pendant une certaine période.

M. TURVILLE: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Ces montants figuraient au budget de temps à autre. L'an dernier, un montant de cinq ou dix millions fut souscrit. De temps à autres les chemins de fer souscrivaient cinq millions, une année, ils ont versé dix millions.

M. FULTON: La question qui m'intéressait était de savoir qu'Air-Canada avait reçu en espèces 25 millions des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. TURVILLE: C'est exact.

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

M. FRASER: Au sujet de ces revenus divers des services de l'Amérique du Nord, selon votre rapport, il y aurait $91,000 d'escomptes ou de primes en devises des États-Unis? Est-ce exact?

M. TURVILLE: Vous voulez parler des revenus divers?

M. FRASER: Oui, au sujet des services de l'Amérique du Nord, il y aurait environ $91,000 d'escomptes et environ $100,000 pour les services trans-Atlantique, en passant par le change étranger.

M. TURVILLE: Oui, ce serait à peu près cela.

M. FRASER: De quoi est constituée cette balance?

M. TURVILLE: Comme je l'ai dit dans le rapport, elle est en partie constituée d'escomptes sur des achats de matériels pour les services de l'Amérique du Nord.

M. FRASER: Un instant. Escomptes sur achats. Que voulez-vous dire au juste par escomptes comptants? S'agit-il d'escomptes accordés pour paiements comptants?

M. TURVILLE: Oui. Certaines compagnies, lorsqu'elles font des achats inscrivent un escompte à titre de réduction sur les achats. Les lignes aériennes Trans-Canada inscrivent cet escompte séparément; et je dirais que c'est un bon indice de l'efficacité du service de la trésorerie de voir à ce que les comptes soient soldés rapidement de façon à jouir de l'escompte.

M. FRASER: Je crois que c'est une bonne réponse.

M. DREW: Monsieur Turville, diriez-vous que cette pratique de ne pas produire de bilan d'ensemble indiquant les surplus ou les déficits est une bonne pratique? Ne croyez-vous pas qu'au cours des années ou il y a des déficits ou des surplus, ils devraient être reportés dans cet état de comptes? Que diriez-vous de ceci comme mode de comptabilité?

M. TURVILLE: Du point de vue comptabilité, sans dire que je disapprouve cette pratique, elle relevait réellement du Ministère, et le montant du déficit leur était remboursé et les surplus étaient versés ou Ministère et il ne leur était nullement nécessaire de les reporter au bilan.

M. DREW: Lorsqu'il y a surplus gagné. Y aurait-il quelque surplus?

M. TURVILLE: Je crois savoir qu'il y en a eu.

M. DREW: Et ils furent reportés, selon ce bilan?

M. TURVILLE: J'ai fait erreur, je regrette, monsieur Drew; ces surplus se sont éventuellement changés en déficits.

M. DREW: Et s'ils avaient été reportés chaque année comme déficits, les surplus servaient à solder les déficits jusqu'à ce que les déficits accumulés se transforment en déficits nets.

M. TURVILLE: C'est bien cela, n'est-ce-pas, monsieur Drew; c'est donc un fait qu'il faut les inscrire dans les comptes.

M. DREW: Vous voyez, à titre de comptable, vous pouvez déterminer le coût réel de l'exploitation et des biens matériels achetés et capitalisés qui ne s'inscrivent pas en contre-partie des déficits, et ce compte est un montant qui comprend le déficit.

M. TURVILLE: Je dirais certainement que vous pourriez rendre compte indifféremment d'un surplus ou d'un déficit d'exploitation, en dépit du fait que le compte s'équilibre. Ces surplus ou déficits s'accumulent et s'accumuleront annuellement.

M. DREW: Oui. Prenons maintenant ce qui se produit dans le cas de la route Montréal-New-York. Il a été franchement admis par certains fonctionnaires d'Air-Canada que les avions qu'on mettra en service sur cette ligne ne sont pas en eux-mêmes aussi économiques que le seraient d'autres avions qu'on pourrait utiliser, et l'on est sur le point de se servir de ces avions à cause du fait que leur utilisation encouragera les affaires sur cette ligne. Alors, s'il en est ainsi, la compagnie est à se constituer un actif commercial qui contribue à établir son achalandage, comme on l'entend dans tout commerce régulier de toute société et cet achalandage est capitalisé dans l'état de compte de la compagnie. Le déficit est inscrit en contre-partie de cette capitalisation qui est purement théorique et qui a pour but de justifier pareil résultat. Il me semble du point de vue comptable, que vous ne pouvez réellement attribuer une valeur en capital à cet achalandage à moins que vous n'établissiez en contre-partie le déficit accumulé lorsque vous en avez subi un, du moins partiellement dans le but de chercher à stimuler de nouvelles affaires.

M. TURVILLE: Je crois que nous envisageons la question d'un point de vue différent, monsieur Drew, car lorsque j'examine le bilan des Lignes aériennes Trans-Canada, ou de toute autre compagnie, j'envisage leur situation en examinant leur actif ou leur passif, fixes ou courants, et j'obtiens une bonne vue d'ensemble de toute la situation. En examinant le bilan d'une compagnie, je vois un fort crédit représentant le profit accumulé d'une part, et à l'examen des livres d'une autre compagnie, je trouve d'autre part un déficit élevé, représentant le déficit accumulé. Je regarde le bilan des Lignes aériennes et je remarque que leur actif se compare à leur passif, car Air-Canada n'a pas de déficit, le déficit est payé par le Ministère.

M. DREW: Et à la fin de l'année, le Parlement est saisi d'un projet de loi couvrant le déficit.

M. TURVILLE: Précisément, telle est la situation.

M. DREW: Voici où je veux en venir; ces déficits accumulés ne sont pas portés au bilan d'année en année. Dans le cas d'une compagnie ordinaire, s'il y a un déficit, il doit être porté au compte de l'année suivante, en vertu de la Loi des compagnies.

M. TURVILLE: Et la raison pour laquelle il est reporté est que, dans le cas d'une compagnie ordinaire, les détenteurs d'obligations ne solderont pas le déficit.

M. DREW: C'est exact, et évidemment, le déficit doit être comptabilisé.

M. TURVILLE: Oui.

M. DREW: Je m'efforce simplement de signaler que lorsqu'une compagnie, aux fins de se constituer à la longue un achalandage avantageux (et je ne critique pas la méthode), se lance, les yeux bien ouverts, dans une exploitation qui, sans aucun doute, accusera un déficit, elle établit ainsi un système de comptabilité fort peu orthodoxe, à moins qu'elle n'inscrive les déficits en contre-partie de l'achalandage qu'elle constitue de cette façon.

M. TURVILLE: Proposez-vous, monsieur Drew, que cette compagnie inscrive un fort actif pour son bon achalandage?

M. DREW: En l'occurrence, la question était de constituer un achalandage, mais s'il était agi d'une compagnie ordinaire, cet item d'achalandage figurerait comme actif à son bilan et, elle aurait inscrit en contre-partie son déficit accumulé, n'est-ce pas?

M. TURVILLE: C'est juste.

M. DREW: Vous conviendrez que votre compagnie aurait dû inscrire un déficit considérable, si cette méthode avait été suivie, n'est-ce pas?

M. TURVILLE: J'en conviens.

M. DREW: Donc, si la compagnie était capable de constituer quelque actif pour compenser ces déficits d'exploitation,—je ne parle de ceci que du point de vue comptabilité, et non pas comme d'une chose qui réellement devrait se produire,—mais si elle pouvait indiquer cet achalandage comme actif dans son bilan, elle pourrait présenter en contre-partie le déficit accumulé.

M. TURVILLE: Je suis toujours d'avis que le Comité ou quelqu'un d'autre devrait, en faisant une revue de la situation d'Air-Canada, remonter au début de l'organisation, en 1937, et déduire des profits les déficits déjà encourus, mais sans que cela paraisse dans le bilan au 31 décembre, 1949.

M. DREW: Non, mais cela devrait y figurer.

M. MATTHEWS: Monsieur le président, je conviens que ce qu'a dit M. Drew est juste, mais je dois faire observer que toute comparaison que l'on peut faire entre l'exploitation d'une compagnie privée et l'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada n'a gure de valeur. Vous vous souviendrez, monsieur Drew, que lors d'une étude sur les chemins de fer Nationaux du Canada, en 1933, une commission royale et le ministre des Finances du temps, M. Rhodes, ont défini-

tivement adopté la politique de ne pas capitaliser les déficits. Maintenant, à cause du fait que l'entreprise privée doit nécessairement suivre cette pratique, à mon sens, après avoir suivi la situation de près depuis 25 ans, je crois que c'est aborder une très sérieuse question que de tenter de prouver que la capacité de gagner d'Air-Canada ou du National-Canadien puisse être déterminée contrairement à la régie souveraine du Parlement. Affirmer que c'est un bon ou un mauvais principe de comptabilité que d'inscrire un déficit à l'actif ou au passif me semble absolument contraire aux décisions prises par le ministre des Finances en 1934 et par le Parlement lui-même, en ce qui concerne l'exploitation de cette compagnie. Et, comme vous le savez, monsieur Drew, cette question d'achalandage repose uniquement sur la capacité de réaliser des recettes. Maintenant, quel avantage y aurait-il à ce que, contrairement aux ordonnances du gouvernement, le déficit d'Air-Canada soit établi sur une base cumulative. En 1937, la structure financière des chemins de fer Nationaux du Canada fut revisée en ce qui concerne les actionnaires et la compagnie, et un des points approuvés par le Parlement fut l'abolition du déficit existant alors et des intérêts accumulés sur le déficit, et le reste. Et si vous étiez intéressé à la situation à l'époque, vous vous souviendrez de la controverse publique. Mais je vous ferai observer, monsieur Drew, qu'il n'est ni logique ni raisonnable, du point de vue comptable, d'établir une comparaison entre les méthodes des Lignes aériennes Trans-Canada et celles des autres entreprises commerciales.

M. DREW: Je regrette, je ne suis plus d'accord avec vous, monsieur Matthews; je crois qu'il y a de nombreux points communs entre la pratique des affaires et ce qui concerne cette compagnie, et je crois que le mode de comptabilité devrait être organisé sur une base semblable.

M. MATTHEWS: Mais vous aviez le fait, monsieur Drew, que ce mode de comptabilité a été adopté conformément aux décisions du Parlement et de l'avis de plusieurs autorités qui avaient étudié la question pendant des années et qui ont décidé que les méthodes de comptabilité d'Air-Canada devaient être les mêmes que celles du National-Canadien, et vous remarquerez qu'il en est ainsi sur tout ce qui regarde les Lignes aériennes Trans-Canada. La seule différence est que les gains d'Air-Canada, de 1940 à 1945 ont été accumulés, les excédents ont été accumulés au cours de ces années et à cause de cela ont pu servir à réduire le déficit qui s'est produit en 1946 et qui a balayé le surplus accumulé et nous a placé dans une nouvelle situation déficitaire. On a suivi le même mode de comptabilité que celui suivi en 1934 pour les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. FULTON: Mais il me semble qu'au moins les déficits devraient être inscrits de quelque façon.

M. MATTHEWS: Le Parlement a appuyé cette recommandation et il en fut décidé ainsi.

M. DREW: Mais il devrait apparaître dans les comptes de la compagnie comme déficit cumulatif.

M. TURVILLE: Je ne partage pas votre opinion à ce sujet, monsieur Drew, car dans le cas présent, les actionnaires comblent le déficit. Dans ce cas-ci, les actionnaires entreprennent de solder le déficit et comment pourriez-vous espérer que les actionnaires d'une compagnie soldent un déficit de cet ordre.

M. FULTON: Je reconnais avec vous qu'ordinairement vous ne trouveriez pas d'actionnaires qui solderaient un déficit résultant d'opération de cette nature.

Le PRÉSIDENT: Le problème ainsi que je le vois du point de vue comptabilité est que lorsque le gouvernement solde le déficit, aux yeux des vérificateurs, il n'y a plus de déficit. Selon moi, la seule façon dont le rapport des vérificateurs pourrait enregistrer ces renseignements serait donc que les vérificateurs, à la demande du gouvernement ou du Comité, attachent à leur rapport un relevé résumé des crédits accordés par le Parlement à cette compagnie.

M. FULTON: Ou encore qu'ils les indiquent au bilan.

Le PRÉSIDENT: Non, si vous inscrivez au bilan un déficit qui ne peut y figurer, aucune compagnie de vérificateurs ne voudra signer le rapport.

M. DREW: Vous voyez, c'est tout à fait différent.

Le PRÉSIDENT: Je sais ce que vous voulez dire.

M. DREW: Si j'ai soulevé la question, c'est dans l'espoir que quelques recommandations seront faites pour la régler d'une façon réaliste. Au cours des premières années de son existence, Air-Canada a accusé un excédent qui plus tard a été absorbé et s'est transformé en déficit. Le déficit est apparu dans les comptes les premières années, puis a été soldé par le gouvernement avec l'approbation habituelle du Parlement. Ces déficits n'ont pas été accumulés et reportés d'année en année et en conséquence, dès la toute première année qu'un profit serait fait un excédent serait inscrit et l'année suivante il y aurait un surplus cumulatif et l'année suivante un nouveau surplus cumulatif, ce qui aurait comme résultat de laisser croire à tout non-initié aux affaires et que la compagnie a été exploitée de la même façon qu'une compagnie ordinaire, et il dirait naturellement que la compagnie accuse un bon excédent alors qu'en réalité, ce surplus ne pourrait pas même contre-balancer un peu le déficit accumulé depuis des années. Pour cette raison, ne pensez-vous pas qu'une véritable idée de la situation déficitaire devrait être donnée dans les comptes?

M. MATTHEWS: C'est juste, monsieur Drew; dans notre rapport de 1947, nous avons clairement établi la situation en disant qu'au cours de l'année, le déficit des lignes aériennes couvrait les excédents des années 1940 à 1945, moins tous les déficits des années 1946 et 1947. Avant 1940, le solde des déficits annuels était voté par le Parlement en conformité de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937. Vous trouverez cela à la page 21 du rapport.

M. DREW: C'est ce que vous avez déclaré alors, et je ne mets nullement en doute notre état, monsieur Matthews; vous faites simplement ce qu'on vous a demandé de faire, mais vous reconnaîtrez que les autres états ne comprennent pas ces comptes.

M. MATTHEWS: Quels états de comptes?

M. DREW: Les états de comptes des autres années, alors qu'on accusait des excédents.

M. TURVILLE: Puis-je faire remarquer qu'on ne nous a pas demandé de faire quoi que ce soit à ce sujet. Le bilan présenté à cette séance est signé par nous et est un état de comptes exact et ne peut être présenté d'aucune autre façon?

M. DREW: Certainement qu'il pourrait être présenté d'une autre façon si—

M. TURVILLE: Il y a un "si".

M. DREW: —si, lorsqu'on vous a demandé de faire la vérification, on vous avait demandé de montrer le déficit accumulé. Comme on l'a signalé, l'état de comptes de 1947 fait mention des accumulations, montrant tout d'abord les premiers déficits, puis les excédents, puis enfin, les nouveaux déficits.

Je crois qu'un état de comptes, d'une certaine façon, devrait toujours indiquer la position exacte en regard de toute la durée d'exploitation, ainsi, celui qui jetterait un coup d'œil sur les états de comptes pourrait voir la situation qui a prévalu au cours des années d'existence des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. TURVILLE: N'importe qui peut prendre l'état de comptes présentement et trouver la situation financière exacte d'Air-Canada au 31 décembre 1949.

M. DREW: Où est cet état de comptes?

M. TURVILLE: Dans le rapport présenté à la séance.

M. DREW: A quel endroit du bilan trouvons-nous quelque chose qui indique—

M. MATTHEWS: Mais, monsieur Drew—

M. DREW: Je désire savoir où cela se trouve.

L'hon. M. CHEVRIER: Laissez répondre le témoin.

M. DREW: M. Matthews a dit qu'il n'y avait pas—

M. TURVILLE: Tout au contraire.

M. DREW: Alors, arrangez-vous entre vous deux.

M. TURVILLE: Le bilan d'ensemble de l'année 1949 donne la situation exacte des Lignes aériennes Trans-Canada à la date indiquée. Il donne l'actif et le passif et montre que le déficit de l'année a été mis au compte du gouvernement du Canada et il indique du côté de l'actif le montant du déficit que doit encore solder le gouvernement et se chiffrant à $603,283.

M. FULTON: Je ne pense pas que personne doute de l'exactitude du bilan et que le rapport du vérificateur représente la situation véritable d'Air-Canada, mais ce qu'on fait ressortir est qu'en vertu du mode de comptabilité adopté—

M. TURVILLE: Qui est un mode recommandable pour tout bilan,—celui-ci ou un autre.

M. FULTON: Me réservant le droit de faire des commentaires plus tard au sujet de votre opinion, je dirai qu'en vertu du mode de comptabilité adopté, on désire souligner que l'ensemble du déficit ou de l'excédent d'Air-Canada n'apparaît pas au bilan ou dans le rapport de l'auditeur. Je conviens avec vous que la situation financière présente nous est donnée en vertu du mode de comptabilité adopté, mais il se présente ici un tout autre facteur, devrait-on ou non annexer un état du passif donnant l'ensemble de la position déficitaire ou, d'autre part, un actif indiquant le montant payé par le gouvernement; ou encore, tour à tour, le rapport de l'auditeur pourrait chaque année signaler qu'il y a eu un déficit net accumulé se chiffrant par tant, soldé par le gouvernement, ou, à certaines autres années, qu'il y eut un excédent net que s'est approprié le gouvernement.

M. TURVILLE: En fait, un relevé pourrait être préparé et annexé aux comptes eux-mêmes.

M. DREW: Ce serait très simple de faire cela.

M. TURVILLE: Oui, mais je désire que tout ce qui concerne la comptabilité soit parfaitement clair.

Le PRÉSIDENT: Vous adressez vos reproches à la mauvaise personne.

M. TURVILLE: Je ne prends pas ces remarques comme des reproches, monsieur Fulton,—mais en vertu du mode de comptabilité suivi, l'état de comptes est préparé en conformité des faits.

M. FULTON: Dans le cas dont vous vous occupez.

M. DREW: Personne ne met en doute l'exactitude des chiffres, mais je fais remarquer que personne, en prenant le rapport de 1949 pour la première fois, ne pourrait savoir ce qu'a été le résultat accumulé de l'exploitation d'Air-Canada depuis sa formation,—comme vous l'obtiendriez dans l'état de comptes d'une compagnie ordinaire. Il y a un fait tout à fait inhabituel dans le bilan d'ensemble du 31 décembre 1949, on indique comme actif "gouvernement du Canada,—balance de déficit, $603.283". Avez-vous déjà vu un déficit parmi les disponibilités?

M. TURVILLE: Cette question a déjà été posée, et je suis surpris que vous y reveniez, monsieur Drew.

M. DREW: Je suis surpris de voir ce montant parmi les disponibilités; je ne serais pas surpris de le voir figurer au bas du passif.

M. TURVILLE: C'est le montant du déficit de 1949 qui n'a pas encore été versé à Air-Canada. C'est un compte à recevoir et c'est un montant disponible.

M. FULTON: Sur ce point, je crains de ne pas partager votre point de vue, monsieur Turville. Ce montant n'est pas encore un compte à recevoir. Ce n'est pas un compte à recevoir tant qu'il n'a pas été adopté par le Parlement dans le budget supplémentaire.

M. DREW: Vous anticipez beaucoup trop, ne vous imaginez pas que le Parlement va payer des comptes qui ne lui ont pas encore été présentés.

M. TURVILLE: C'est un compte à recevoir avec l'autorisation du Parlement. Si le gouvernement le refuse, il se transformera en mauvaise dette.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la proposition de monsieur Drew d'annexer au rapport du vérificateur un relevé indiquant d'année en année les dons, subventions, crédits ou argent ou quoi que ce soit, accordés par le Parlement du Canada à la compagnie réponderait au besoin signalé.

M. DREW: Non, non, il faudrait que ce soit un relevé montrant le résultat d'exploitation de chaque année donnant ainsi la situation financière nette. Les premières années, il y eut déficit; puis il y eut des années d'excédents, et enfin de nouveaux déficits. Nous pouvons espérer que la situation ne demeurera pas ainsi, et si un tel relevé était établi, et s'il s'agissait d'un relevé cumulatif,—même s'il n'était pas cumulatif,—il serait possible à un profane de prendre un rapport et de voir ce qu'a été la position d'Air-Canada.

Le PRÉSIDENT: Je crois que si vous indiquez dans ce rapport les années où il y eut excédent,—

M. DREW: Il n'y eut pas de crédit voté les années où un excédent fut accusé et ce relevé ne donnerait pas la position financière à moins que les déficits et les surplus soient inscrits ensemble, de façon à donner le résultat net.

M. FULTON: J'aimerais signaler un point qui se présente à la lecture de la Loi se rapportant à la discussion que nous venons d'avoir. Comme je le lis dans la Loi, ce n'est pas le National-Canadien qui détermine le trois pour cent de l'intérêt fixe sur le capital avancé, c'est le gouvernement lui-même,—c'est le gouverneur en Conseil.

Le PRÉSIDENT: La Loi parle d'elle même,—c'est pourquoi je vous en ai eu une copie.

M. TURVILLE: Je crois que c'est vrai.

M. FULTON: J'avais l'impression que le National-Canadien avait établi ce taux, mais je me suis rendu compte que c'est le gouvernement qui détermine le taux.

M. HATFIELD: Comment ces $603,283 peuvent-ils devenir une disponibilité avant même d'avoir été encaissé?

M. TURVILLE: Devons-nous recommencer ces explications de nouveau, monsieur Hatfield?

M. HATFIELD: Je ne crois pas que ce soit un actif si c'est un montant que vous n'avez pas encore reçu.

M. DREW: Voici ce que cela signifie réellement, monsieur Hatfield. Sans que nous le sachions, la situation est devenue ce qu'elle est, ce qui fait que tout déficit se transforme en compte recevable automatiquement, et il figure au bilan comme un actif. C'est le moyen par lequel le déficit se transforme en actif qui, je devrais dire, est entièrement une méthode unique de comptabilité.

M. TURVILLE: C'est-à-dire que la même situation existe dans le cas des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. DREW: Je n'ai aucunement l'intention de parler de la comptabilité du National-Canadien.

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

Adopté.

Bilan d'ensemble

M. FULTON: Au sous-alinéa *b*) vous dites au sujet des matériaux et approvisionnements: "la valeur d'inventaire est basée sur le prix des plus récentes factures pour les nouveaux matériaux, et qu'en fixant la valeur des matériaux usagés encore utilisables et de ceux démodés et au rebut, il a été tenu compte de leur état".

Dans ce cas, monsieur Turville, les matériaux employés pour les avions et ceux servant à leur exploitation sont-ils normalement inventoriés de la même façon, ou est-il normal de déprécier ces matériaux?

M. TURVILLE: Non, on les enregistre au prix coûtant mais si, à la suite de certaines conditions financières, le prix du marché se trouvait moindre que le prix d'achat, ils seraient enregistrés à la valeur courante si elle est moindre que le coût d'achat.

M. FULTON: Et si l'équipement avait deux ans d'usage et avait été très employé, serait-ce donner une idée précise du crédit que de l'enregistrer au prix coûtant?

Le PRÉSIDENT: Aucun article en usage n'apparaît dans l'inventaire. Dès qu'on l'utilise, il est hors d'inventaire.

M. FULTON: Oh! je vois.

M. TURVILLE: Si une pièce est entrée de quelque façon dans l'équipement, elle ne figure plus dans l'inventaire.

M. FULTON: Je vous remercie.

La phrase suivante se lit comme il suit: "Un crédit de $29,000 a été porté aux Frais d'exploitation pour faire concorder les chiffres du grand-livre avec cet inventaire". Dans votre rapport de 1948, nous lisons aux comptes rendus de 1949, fascicule 5, page 69: "un débit de $33,000 a été porté aux frais d'exploitation pour faire concorder les chiffres du grand-livre avec cet inventaire". En d'autres mots, vous aviez un passif de $33,000 l'an dernier et un crédit de $29,000 cette année. Pouvez-vous me dire ce qui s'est produit?

M. TURVILLE: Puis-je tout d'abord dire que le crédit de $29,000 représente le ·298 p. 100,—moins d'un tiers d'un pour cent des fournitures utilisées et il indique que le registre des approvisionnements et des réquisitions se totalisant à $9,308,000 pour l'année a été très très bien tenu.

M. FULTON: Où avez-vous pris ce montant de $9,308,000?

M. TURVILLE: Vous ne trouverez pas ce montant,—je vous donne la valeur totale de la marchandise sortie de nos entrepôts au cours de l'année.

M. FULTON: Dois-je comprendre qu'il ne s'agit là que d'une entrée comptable servant à balancer les comptes?

M. TURVILLE: L'inventaire qui est fait pendant l'année est comparé avec les registres et, à la date du dernier inventaire celui-ci s'élevait à $29,000 de plus que le montant des registres qui ont été en conséquence modifiés selon les chiffres de l'inventaire.

M. FULTON: Le fait que l'an dernier il y avait entre le montant des registres et celui de l'inventaire $33,000 de moins ne signifie pas qu'il y eut quelque changement?

M. TURVILLE: Non.

M. FULTON: Je me demandais si on ne s'était pas défait de quelques articles?

M. TURVILLE: Non.

Le PRÉSIDENT: Passons-nous aux réserves?

M. FULTON: Non, je vois dans l'alinéa suivant: "Le montant est net, après avoir appliqué la réserve de $100,000 créée les années précédentes en prévisions de pertes sur cet inventaire". De nouveau, le montant $100,000 est la même réserve que celle montrée l'année dernière.

M. TURVILLE: C'est vrai.

M. FULTON: Auriez-vous objection à nous dire si c'est l'habitude de constituer un tel fond et de l'augmenter d'année en année?

M. TURVILLE: Non, ce n'est pas le cas ici. Vous avez regardé le rapport de l'an dernier où un fonds de $100,000 était constitué en prévision des pertes qui pourraient se produire dans les matériaux et approvisionnements. Cette année nous mentionnons ce montant pour attirer votre attention sur le fait qu'on n'a pas eu besoin de ces $100,000 et qu'ils ont servi en prévision des pertes qui pourraient se produire sur les récupérations à recevoir. Vous remarquerez dans le bilan que les récupérations à recevoir s'élèvent à $32,000.

M. FULTON: Dans le bilan?

M. TURVILLE: $33,442. Ce montant est inscrit sous la rubrique "divers", dans le bilan.

M. FULTON: $33,442, ainsi, vous avez épuisé le fonds de réserve?

M. TURVILLE: Nous avons reporté la réserve à ce compte. Le montant aurait été de $133,442 si la réserve n'avait pas été appliquée.

M. FULTON: Serait-il nécessaire de la reconstituer?

M. TURVILLE: Non, je ne crois pas. A la suite de recherches que nous avons faites, nous sommes assurés qu'au moins $33,000 seront perçus pour le poste "divers".

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

Adopté.

Maintenant, "Réserves".

M. FRASER: Pourriez-vous me dire pourquoi vous appelez "placements temporaires en argent", ces obligations de $1,005,812.50 remboursables en septembre 1969?

M. TURVILLE: Cela, je crois, a été expliqué au cours de la séance. Il s'agit d'un placement temporaire en argent. Il s'agit d'obligations garanties du gouvernement du Canada et ce placement a été effectué à cause de la dépréciation. Il s'agit d'un montant qui était disponible et qu'on a placé dans ce fonds. Nous nous en servions probablement au cours de l'année et il a été séparé du fonds général à cette fin.

M. FRASER: Et alors il a été placé en obligations?

M. MORRISON: Il a été placé et rapporte de l'intérêt pendant qu'il est placé à titre temporaire.

Le PRÉSIDENT: "Réserves".

M. FULTON: Avez-vous quelques commentaires à faire sur cette réserve de trois millions, est-elle suffisante eu égard à l'exploitation?

M. TURVILLE: Je ne me crois pas qualifié pour faire des commentaires sur ce que pensent le président et les directeurs ou la direction des Lignes aériennes Trans-Canada à ce sujet. Comme vous le savez, ce montant n'a pas de relation directe avec les valeurs présentées au bilan. Cette réserve a été constituée pendant des années et elle représente une opinion réfléchie,—et je ne puis faire aucun commentaire si ce n'est de dire qu'elle suffit aux fins pour lesquelles elle a été constituée.

M. FULTON: Puisque vous avez un fonds total de $3,660,000 iriez-vous à l'encontre des pratiques de comptabilité en répartissant ce montant également en proportion du capital placé dans les deux services et ensuite en affectant un fort montant à l'autre service.

M. TURVILLE: Ce fonds d'assurance fut tout d'abord établi pour le service continental et ce n'est que plus tard que celui du service trans-Atlantique fut établi.

M. FULTON: Vous avez là une compagnie exploitant deux services différents. Une compagnie paie les avions des deux services?

M. TURVILLE: Oui.

M. FULTON: Ne serait-ce pas plutôt fausser l'ensemble du tableau que d'établir,—seulement parce qu'il y a vingt nouveaux avions et que vous en affectez dix au nouveau service et dix à l'autre service qui est un vieux service,—ne serait-ce pas fausser l'ensemble du tableau que de charger chaque année un fort montant au nouveau service?

M. TURVILLE: Je ne dirais pas que c'est le cas présentement. Air-Canada possède deux services comme vous l'avez dit et une somme a été prévue pour un des services jusqu'au moment ou la direction l'ayant jugée suffisante l'a supprimée. Et la somme de l'autre service n'a pas encore atteint le point jugé suffisant. Aussi, à mon sens, il ne serait pas sage de prendre la réserve de trois millions constituée pour le service Nord-Américain et de l'affecter au service trans-Atlantique.

M. FULTON: Le seul chiffre que je puis proposer pour ce fonds total serait un montant proportionnel à la valeur d'équipement du service de l'Atlantique comparée à la valeur d'équipement du service continental.

M. TURVILLE: Cette répartition se fera à la longue.

M. FULTON: Votre état de comptes ne la donne pas?

M. TURVILLE: Pas à ce stade.

M. FULTON: Et vous croyez que c'est la meilleure pratique à suivre.

M. TURVILLE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous le rapport?

M. FULTON: Non. Faites-vous la vérification du fonds de pension?

M. TURVILLE: Nous faisons la vérification du montant versé au fonds de pension. Et comme vous l'avez remarqué plus tôt, le fonds de pension n'apparaît pas au bilan d'Air-Canada. Il est administré ailleurs. Mais nous vérifions les placements qui sont compris dans le fonds en faisant le relevé des valeurs.

M. FULTON: Autrement dit, vous êtes convaincus que les valeurs apparaissant au fonds sont exactes?

M. TURVILLE: C'est exact.

M. FULTON: Et faites-vous un rapport séparé de ce fonds à la compagnie ou aux administrateurs du fonds de pension?

M. TURVILLE: Aux administrateurs du fonds.

M. FULTON: J'ai une dernière question. Au sujet de ce que vous avez dit de la rémunération versée à votre compagnie puis-je vous demander qui paie le présent rapport?

M. TURVILLE: Nous le payons en premier lieu.

M. FULTON: Je veux dire qui paie l'impression et la préparation; cela fait-il partie de votre service?

M. TURVILLE: Oui, nous payons ces frais.

Le PRÉSIDENT: Ce poste est-il adopté?

Adopté.

Maintenant, messieurs, notre travail concernant ce rapport est terminé sauf en ce qui concerne la déposition des réponses qui ont été posées pour aujourd'hui.

M. DREW: Cela termine les témoignages?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DREW: Je puis maintenant donner les noms des témoins que je désirerais qu'on appelle.

Le PRÉSIDENT: Pardon?

M. DREW: Je puis maintenant donner les noms des témoins que je désirerais voir appeler.

LE PRÉSIDENT: Y a-t-il quelques témoins que vous désireriez croir appeler?

M. DREW: Oui, et nous allons décider quand nous les ferons convoquer.

M. FULTON: Faisons-nous un examen du budget?

LE PRÉSIDENT: Nous n'en sommes pas chargés.

M. FULTON: Serait-ce le moment opportun de soulever cette question? Nous avons fait l'examen du budget des chemins de fer Nationaux du Canada. Il est compris dans l'ordre de renvoi?

LE PRÉSIDENT: Si, le budget du National-Canadien est compris dans l'ordre de renvoi.

M. FULTON: Je soulève la question pour discussion ultérieure, à savoir que le Comité étudie une recommandation à l'effet que nous examinions le budget des Lignes aériennes Trans-Canada dans les années futures.

LE PRÉSIDENT: Oui, Quand nous aborderons le rapport, je suppose que cette question et d'autres aussi seront discutées.

M. DREW: Vous dites que le budget n'est pas compris dans l'ordre de renvoi?

LE PRÉSIDENT: Non.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, et il ne l'a jamais été non plus.

M. DREW: Je n'ai pas le texte de l'ordre de renvoi devant moi.

LE PRÉSIDENT: L'ordre de renvoi est ici, monsieur Drew.

M. DREW: Oui, il comprend certainement les crédits. Voici la teneur de l'ordre de renvoi:

> Qu'un comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la présente session, afin 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. . .

L'hon. M. CHEVRIER: "Comptes et projets de loi" se rapportent aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. DREW: Oh! non, non.

L'hon. M. CHEVRIER: Si, si, ils s'y rapportent, et l'ordre de renvoi conçu en ces termes fut employé bien avant que les Lignes aériennes Trans-Canada aient jamais existé. L'ordre de renvoi était alors précisément comme il est aujourd'hui et tel que vous l'avez lu. Les Lignes aériennes Trans-Canada furent ajoutées dans la suite de sorte qu'il ne pouvait que comprendre les "comptes et projets de loi" relatifs aux chemins de fer Nationaux du Canada.

En fait, le Comité a eu pour habitude de traiter des comptes, des rapports et du budget des chemins de fer Nationaux du Canada mais non pas du budget des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. DREW: Ce n'est pas ce qui a été fait dans le passé qui m'intéresse, mais bien le texte de notre mandat qui ne peut être rédige d'une façon plus claire et plus simple. En voici le libellé:

> Qu'un comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la présente session, afin 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, cependent des droits du comité des Subsides à l'égard du vote des deniers publics; . . .

LE PRÉSIDENT: Oui. Vous lisez le texte instituant le Comité.

M. DREW: Certainement, et c'est là qu'on trouve ses attributions.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon. Après son institution le Comité n'agit pas tant que la Chambre ne lui a pas assigné certaines fonctions. Certains pouvoirs sont conférés au Comité quand il est institué et, si vous voulez bien continuer votre lecture, vous trouverez l'ordre de la Chambre déférant différentes questions au Comité. Pour autant que je sache,—et j'ai demandé au secrétaire de s'en enquérier,— la Chambre ne nous a pas confié l'étude de sujets autres que ceux que nous avons déjà étudiés.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela est clairement énoncé dans l'ordre qui suit.

Le PRÉSIDENT: Si vous lisez l'ordre de la Chambre au Comité, il est parfaitement vrai que les pouvoirs conférés au Comité sont très étendus. Cependant, nous n'exerçons pas ces pouvoirs tant que la Chambre ne nous ordonne pas de les exercer.

M. DREW: Naturellement, il va falloir que nous proposions que cet ordre qui a été incorrectement rédigé, se conforme . . .

Le PRÉSIDENT: Non, il ne comporte rien d'incorrect.

M. DREW: Il est certainement incorrect. C'est le Parlement qui possède le pouvoir. Le Parlement décide que les crédits soient soumis au Comité, et l'ordre n'est pas conforme à la résolution.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi un instant, je vais vous renseigner sur la coutume à cet égard. Elle veut que si le Comité constate que la Chambre ne lui a pas déféré un sujet quelconque qui, de l'avis du Comité, devrait lui être déféré, il prépare alors un rapport et le soumet à la Chambre avec la demande que certaines additions soient faites ou des attributions plus grandes accordées au Comité. Quant au genre de rapport, nous sommes tenus d'en proposer l'adoption.

M. DREW: Alors, je vais proposer que le Comité rédige un rapport qui sera soumis à la Chambre demain, à l'effet qu'il convient d'émettre un ordre conforme à la résolution instituant le Comité et déférant les crédits des Lignes aériennes Trans-Canada, afin que nos attributions soient logiques et que l'étude du budget des Lignes aériennes Trans-Canada soit déférée au Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drew, vous avez commencé par indiquer quels témoins vous désiriez faire convoquer.

M. DREW: Ne tenez-vous pas à étudier d'abord ma résolution?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous devrions d'abord nous occuper d'une déclaration que vous avez faite tantôt.

Le PRÉSIDENT: Il conviendrait de consigner une telle résolution par écrit et de la rédiger avec un soin raisonnable.

M. FRASER: Si j'ai bien compris M. Howe, n'a t-il pas dit, quand il a déclaré que le Comité serait institué qu'il le ferait instituer la semaine prochaine, et n'a t-il pas mentionné le fait que nous étudierions les crédits?

Le PRÉSIDENT: Je ne saurais dire.

M. FRASER: Je crois qu'il a mentionné les crédits.

Le PRÉSIDENT: Je ne le sais.

M. FRASER: Je n'ai pas le hansard en main, mais dans le temps, je crois avoir dit qu'il n'y avait qu'un comité, celui des Affaires extérieures, qui étudiait les crédits, et il a répondu que je faisais erreur.

L'hon. M. CHEVRIER: Le très hon. M. Howe a probablement dit que les affaires des Lignes aériennes Trans-Canada seraient soumises à notre Comité selon la coutume établie.

Le PRÉSIDENT: Nous ne nous préoccuperons pas de cela. Avez-vous les noms et les adresses des témoins que vous voulez faire convoquer, monsieur Drew?

M. DREW: Je voudrais que les personnes suivantes fussent convoquées: T. H. Cooper, contrôleur; W. F. English, vice-président directeur de l'exploitation; W. H. Seagrim, directeur des envolées, et James Bain, directeur du génie et de l'entretien.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drew, quelques-uns de ces témoins sont-ils présents, ou désirez-vous que le Comité prenne des dispositions pour qu'ils comparaissent?

M. DREW: Je ne crois pas qu'une quelconque de ces personnes soit présente. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas soulevé la question cet après-midi. Ce sont toutes de hauts fonctionnaires des Lignes aériennes Trans-Canada.

Le PRÉSIDENT: Oui. M. Cooper a comparu devant le Comité quand le rapport et les crédits des chemins de fer Nationaux du Canada étaient à l'étude.

M. FULTON: Je me demande si je pourrais ajouter,—M. Drew m'a donné son consentement,—les noms de M. Baldwin, de la Commission du transport aérien et de M. Turnbull, le sous-ministre des Postes.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela soulève la question de savoir si le Comité veut dépasser le cadre des opérations des Lignes aériennes Trans-Canada. Je ne veux pas dire qu'on ne devrait pas les convoquer, mais j'estime que le Comité doit décider s'il convient d'assigner des témoins qui n'exercent pas de fonctions officielles dans les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. FULTON: Afin d'éviter de la confusion, je suis disposé à incorporer cette proposition dans une motion distincte. De cette façon nous obvierons à cette complication. Je retire ma demande.

Le PRÉSIDENT: Il ne sera pas nécessaire d'adopter une motion quant aux personnes que M. Drew a mentionnées. Ce sont de hauts fonctionnaires de la société. Je me suis efforcé de savoir si certaines d'entre elles pourraient être présentes demain et je constate que c'est fort douteux.

M. DREW: Il serait bon alors que nous fixions une date pour leur convocation après le congé de Pâques.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait sage d'en agir ainsi.

M. DREW: Je puis vous assurer que les interrogatoires ne seront pas longs. Alors, pourquoi ne pas les convoquer pour le lundi après notre retour. Tous se rendront compte qu'à notre rentrée le lundi il y aura bien des détails dont il faudra s'occuper. Aussi, pourquoi ne pas choisir une date qui serait également commode? Pourquoi pas fixer leur convocation au 23 avril?

Le PRÉSIDENT: Vous savez, monsieur Drew, qu'un assez bon nombre de députés qui demeurent au loin ne seront pas de retour lundi.

M. DREW: C'est la raison pour laquelle j'ai proposé que nous ne tenions pas de séance le lundi après la rentrée de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Vous proposez la semaine suivante?

M. DREW: Oui.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, pour ce qui concerne MM. Baldwin et Turnbull qui ne sont pas à l'emploi de la compagnie, la pratique suivie habituellement au sein des comités, lorsqu'une demande est faite pour la convocation d'un témoin de l'extérieur, consiste à instituer un comité directeur qui est chargé de déterminer si le témoin doit être convoqué. Maintenant, si vous estimez que c'est important, monsieur Fulton, je vais demander l'institution d'un comité directeur. Insistez-vous pour que MM. Baldwin et Turnbull soient convoqués? Si vous insistez, je vais demander l'institution d'un comité du programme.

M. FULTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un proposera-t-il une motion en faveur de l'institution d'un comité du programme?

M. GILLIS: Monsieur le président, voudriez-vous me dire ce qui se passe maintenant? Il semble qu'il s'agit de quelque arrangement secret conclu par trois personnes. Avez-vous l'intention d'ajourner cette séance ce soir, de reprendre les délibérations après le congé et de convoquer d'autres témoins ici? Est-ce l'idée?

Le PRÉSIDENT: J'ai l'intention, monsieur Gillis, de faire ce que la pratique exige, sous réserve d'une chose seulement, le désir du Comité. M. Drew a proposé que MM. Cooper, English, Seagrim et Bain, qui sont tous de hauts fonctionnaires des Lignes aériennes Trans-Canada ou des chemins de fer Nationaux du Canada, soient appelés à venir témoigner. C'est une demande tout à fait ordinaire et raisonnable. Puis, M. Fulton a demandé que deux messieurs de l'extérieur soient convoqués, M. Baldwin, de la Commission du transport aérien, et l'autre, M. Turnbull, le sous-ministre des Postes. Quant aux deux derniers témoins proposés, j'ai indiqué qu'avant de convoquer des témoins de l'extérieur on institue habituellement un comité directeur qui est chargé de déterminer s'il convient de convoquer les témoins.

M. GILLIS: Nous avons déjà parcouru le rapport et nous en avons fini avec le rapport du vérificateur. Les rapports sont classés à toutes fins utiles. Or à quel titre ces autres témoins entrent-ils en scène? Serait-ce pour parcourir ces rapports de nouveau?

M. FULTON: Je pourrais faire des observations sur cette question. Nous avons appris au cours du témoignage rendu par M. McGregor que certaines représentations ont été faites au ministère des Postes en 1949 et les Lignes aériennes espéraient qu'un nouvel accord serait conclu. On nous a informés également que cet accord n'a pas été conclu et nous avons appris en plus que les Lignes aériennes ont demandé une somme additionnelle de $70,000 pour défrayer, à leur avis, le coût accru du transport du courrier, soit la somme additionnelle qu'il leur en coûte comparativement à la somme pour laquelle il avait été convenu primitivement de transporter le courrier. Si on accepte cela pour vrai, les exploitants des Lignes aériennes sont d'avis qu'ils perdent $70,000 par mois parce que cet accord n'a pas été conclu. J'estime que nous devrions convoquer le sous-ministre des Postes, car je voudrais qu'il soit ici. Je voudrais proposer, à défaut de toute preuve contraire, que ce Comité recommande dans son rapport que l'on donne suite à la recommandation des Lignes aériennes Trans-Canada, et je voudrais entendre le témoignage du sous-ministre des Postes afin que je sois et que d'autres membres du Comité soient en mesure de déterminer s'ils devraient appuyer ou non une recommandation en ce sens.

L'hon. M. CHEVRIER: Pourquoi convoquez-vous le président de la Commission du transport aérien?

M. FULTON: Parce que la déclaration faite par M. McGregor au sujet de la fixation des tarifs et de l'approbation des horaires par la Commission du Transport aérien me préoccupe, en ce sens que cette organisme ne fait pas entrer en ligne de compte ce qu'il en coûte aux Lignes aériennes Trans-Canada pour fournir le service. J'ai pensé qu'il ne convenait pas d'interroger M. McGregor sur des détails à cet égard et que le Comité pourrait se renseigner en convoquant un représentant de la Commission du transport aérien pour qu'il nous dise comment cet organisme fixe les tarifs.

L'hon. M. CHEVRIER: Il ne m'appartient pas de dire si le témoin devrait être convoqué. C'est au Comité de décider, mais nous avons eu le même problème lors de l'analyse des comptes des chemins de fer *Nationaux* du Canada et des *Canadian National Steamships*. Le même point que vous soulevez indirectement en ce moment a été soulevé dans le temps, à savoir que les *Canadian National Steamships* avaient fait certaines représentations au gouvernement pour l'apurement de ce vieux compte de deux millions et demi de dollars, et j'ai déclaré qu'il avait été jugé pour certains motifs qu'il ne fallait pas obtempérer à cette demande. Je suppose que vous auriez pu rétorquer en disant: convoquons

les hauts fonctionnaires du ministère des Finances qui s'opposent à cette proposition et informons-nous si nous pouvons épargner cette somme pour le compte des *Canadian National Steamships*. A ce titre, vous auriez été justifié de convoquer deux, trois ou quatre hauts fonctionnaires du ministère des Finances afin de confirmer ce point. Ne conviendrait-il pas de mettre un terme à la convocation de témoins, et où établissez-vous la ligne de démarcation? Établissez-vous la ligne de démarcation en convoquant des témoins des Lignes aériennes Trans-Canada ou allez-vous convoquer des témoins de divers ministères pour confirmer les prétentions de témoins des Lignes aériennes Trans-Canada ou du National-Canadien?

M. FULTON: J'établirais une distinction à cet égard dans ce cas-ci, en ce sens que les questions dont vous avez parlé,—c'est-à-dire l'apurement d'une dette de deux millions et demi de dollars,—se rapportent à des transactions passées et sont du domaine des choses vécues. Nous nous occupons ici d'un élément qui exerce une influence continue sur les opérations des Lignes aériennes Trans-Canada et contribue à un déficit. Nous pouvons essayer de savoir si le déficit sera supprimé par les payements accrus. C'est la différence que je vois. Quant à la question qui concerne la Commission du transport aérien, je ne crois pas qu'ils soient effectivement de hauts fonctionnaires d'un ministère. Cette Commission est entre autres choses un organisme chargé de fixer des tarifs, et je ne vois pas pourquoi le Comité ne devrait pas convoquer des représentants de cet organisme.

L'hon. M. CHEVRIER: Pourquoi ne pas convoquer de hauts fonctionnaires de la Commission des transports?

M. FULTON: On nous a dit que cette question est encore devant le tribunal. C'est un organisme chargé de fixer les tarifs pour les chemins de fer, et la Commission du transport aérien constitue un organisme qui voit à la fixation des tarifs pour les services de transport aérien.

L'hon. M. CHEVRIERS: Si je saisis bien votre raisonnement, je vous ferai alors remarquer que M. Donald Gordon a dit dans sa déclaration au Comité qu'il tenait beaucoup à ce que les tarifs pour le transport du courrier fussent augmentés, du moins en ce qui concerne les réclamations des chemins de fer Nationaux du Canada, et il a dit que des négociations avaient été entamées avec le ministre des Postes. Voilà une situation qui se rattache exactement à l'attitude que vous prenez, et si vous aviez été conséquent vous auriez dit alors: convoquons M. Turnbull. Alors, pourquoi les convoquer pour confirmer l'attitude des exploitants des Lignes aériennes Trans-Canada et ne pas les convoquer dans le but de confirmer l'attitude des dirigeants des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. GILLIS: J'en suis sur le point que nous avons terminé l'étude du rapport, et si vous décidez de convoquer une demi-douzaine d'autres témoins il faudra que vous repreniez l'étude de ces rapports et parcouriez le même terrain de nouveau. Maintenant, au sujet de cette question de tarifs pour le transport du courrier, je dirai à M. Fulton que je voudrais aussi que cette question fût réglée, mais je ne suis pas d'avis que ce soit ici le lieu où il convienne de la régler. Cette question comporte des négociations entre les Lignes aériennes Trans-Canada et le ministère des Postes, et on nous l'a déjà dit, et bien nettement, qu'un comité permanent de la Chambre des communes n'a pas le pouvoir de recommander au gouvernement une mesure quelconque comportant une affectation. Dans ce cas-ci, il s'agit d'une affectation fort considérable.

M. FULTON: On ne nous a pas dit cela.

M. GILLIS: Oh! si. Je me suis fait dire cela très souvent au sein de plusieurs comités de la Chambre, notamment du Comité d'enquête sur les affaires des anciens combattants et du Comité des relations industrielles. La question a été débattue longuement au sein du dernier comité nommé et nous avons même

pris conseil auprès d'aviseurs juridiques, mais on ne nous a pas permis d'agir. Je suis tout aussi intéressé que n'importe quel membre du Comité à obtenir des renseignements, mais je tiens compte du fait que nous avons terminé l'étude du rapport. Or, le Comité entend-t-il revenir sur ses pas quand la Chambre reprendra ses délibérations après le congé de Pâques et de s'enquérir de nouveau du contenu de ces rapports? Si on entend faire cela, je ne m'y opposerai pas, mais je ne crois pas que cela soit nécessaire. Nous avons terminé ce travail. Nous avons beaucoup de renseignements. Quant au contrat pour le transport du courrier, nous devrions discuter cette question lorsque la Chambre examinera les crédits du ministère des Transports, du ministère du Commerce et du ministère des Postes. C'est le temps où il faut débattre le fonds de la question si nous voulons aider les Lignes aériennes Trans-Canada. Dans l'intervalle, que ses dirigeants poursuivent leurs négociations directement. Il s'ensuivra des retards et de la confusion si nous commençons à débattre cette question en Comité. Quant aux autres témoins que M. Drew veut convoquer, j'ignore quelle fin leur convocation est censée servir, mais nous aurions dû suspendre l'étude du rapport si nous voulions convoquer des témoins.

M. HATFIELD: Elle est suspendue.

M. GILLIS: Non, l'étude est terminée.

M. FULTON: Je ne suis pas de l'avis de M. Gillis qui dit qu'il faut établir si nous pouvons formuler des recommandations ou non sur certaines questions. Il n'est pas loisible à un député de proposer formellement à la Chambre une mesure qui comportera un affectation, mais il est parfaitement loisible à un député quelconque ou à un groupe de députés de proposer une résolution à l'effet que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait faire telle ou telle chose. Or, il faut que nous présentions un rapport au Parlement et je conçois qu'il nous faut formuler des recommandations. Cependant, je ne crois pas que nous soyons encore en mesure de formuler des recommandations quelconques de cette nature et nous ne le serons pas tant que nous n'aurons pas les données additionnelles qui, selon moi, nous pourrions obtenir en convoquant le sous ministre des Postes. C'est la raison pour laquelle je voudrais le faire comparaître. Je ne crois pas que nous soyons actuellement en mesure de décider si nous devrions recommander la convocation des autres témoins mentionnés. Aussi, je propose que nous ajournions afin d'établir ce que nous pouvons faire à cet égard.

Le PRÉSIDENT: Je puis maintenant recevoir une motion qui sera mise aux voix. Vous aurez l'occasion de consulter le Comité. Quelqu'un proposera t-il l'institution d'un comité du programme comprenant, disons, quatre ou cinq membres? Ils sont nommés ordinairement par le président après l'adoption de la motion.

M. FULTON: Qu'avez-vous dit, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: J'ai demandé qu'on présente une motion pour l'institution d'un comité du programme, et j'ai proposé qu'il soit composé de cinq membres à être nommés par le président...

M. JAMES: Je vous demande pardon, monsieur le président; en quoi consiste un comité du programme?

Le PRÉSIDENT: Le comité du programme a pour fonction de présenter un rapport au comité général quant à la convocation de témoins eu égard à toute autre question de procédure qui surgit.

M. GEORGE: Dois-je conclure, monsieur le président, que tout membre qui désire faire convoquer un témoin doit soumettre sa demande à ce comité du programme?

Le PRÉSIDENT: Les membres ont ce droit. Tout membre du Comité peut demander la convocation de tout employé supérieur de la compagnie, ou de tout haut fonctionnaire qu'il désire faire assigner comme témoin.

M. FULTON: Et il ferait sa demande au comité du programme?

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est le procédé suivi habituellement. Je m'en remets au Comité.

M. KNIGHT: Le comité du programme a-t-il le pouvoir de repousser une demande d'un membre pour la convocation d'un témoin?

Le PRÉSIDENT: Dès qu'un comité du programme est institué, toutes les questions relatives au programme ressortissent au comité du programme.

M. KNIGHT: Cela voudrait-il dire que le comité du programme aurait le pouvoir de repousser une demande pour la convocation de témoins?

Le PRÉSIDENT: Je disais simplement que dès que le comité du programme est institué, toutes ces questions ressortiront à ce comité pour décision. Par exemple, il pourrait décider si M. Cooper ou quelque autre sera convoqué.

M. KNIGHT: Cela ressortit entièrement à ce comité?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. JAMES: Je me demandais si M. Drew nous ferait une déclaration semblable à celle qu'a faite M. Fulton quant aux raisons pour lesquelles il veut convoquer ces gens avant que nous prenions une décision concernant l'institution d'un comité du programme. Il me semble que MM. Drew et Fulton sont les seuls membres intéressés à convoquer ces personnes. M. Drew serait-il disposé à faire cela?

M. DREW: Certainement; je serais très heureux de faire une telle déclaration. Ces personnes que je voudrais faire convoquer sont les personnes munies de renseignements précis. Elles seraient en mesure de témoigner concernant les opérations technique des Lignes aériennes Trans-Canada. C'est la raison pour laquelle je crois ils devraient comparaître devant le Comité.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je poser cette question, monsieur Drew?

M. DREW: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Ne pouvez-vous obtenir des témoins qui sont ici aujourd'hui les renseignements que vous voulez obtenir de ces techniciens?

M. DREW: Non.

L'hon. M. CHEVRIER: Ils m'ont laissé entendre qu'ils ont essayé de répondre à toutes les questions que vous leur avez posées et ils estiment qu'ils ont réussi. Il se peut que vous ne soyez pas satisfait.

M. DREW: Non, je ne suis pas satisfait, étant donné ma connaissance des renseignements accessibles. Je sais parfaitement bien que le personnel technique et d'exploitation possède des renseignements qui, dans le cours ordinaire des choses, ne seraient pas mis à la portée du président de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Le président est saisi d'une motion. Êtes-vous prêts à vous prononcer?

M. FULTON: J'ai indiqué tantôt les raisons pour lesquelles je voulais que certains témoins fussent convoqués, mais après avoir discuté le sujet je serais disposé à retirer ma motion si on veut bien me le permettre.

Le PRÉSIDENT: Mais la difficulté tient au fait que, dans l'intervalle, un des membres a laissé entendre qu'il avait l'intention de proposer que pas d'autres témoins ne soient convoqués. Procédons d'une façon ordonnée, instituons un comité du programme et laissons-le faire rapport au comité principal.

M. FULTON: J'ai dit que j'ai retiré ma motion.

M. DREW: N'embrouillons pas les choses. Le président a dit il y a quelques instants qu'aucune motion n'est nécessaire aux fins de convoquer ces témoins, et si je suis parfaitement satisfait d'un ajournement au 23 avril si cela convient au Comité. Entendons-nous bien clairement et sachons si on entend procéder de cette façon ou non.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas que l'on en soit venu à une entente; le sujet est à l'étape de la discussion.

M. DREW: Que nous sachions bien clairement si on entend procéder de cette façon ou non.

Le PRÉSIDENT: Je m'en remets entièrement au Comité et j'espère que tout membre estime qu'il a été traité équitablement sous tous rapports. Vu ce qui s'est passé depuis que j'ai exprimé mon opinion, je crois que les membres du Comité en général seraient satisfaits si un comité du programme était institué et faisait rapport au comité principal à une séance subséquente.

M. FULTON: Monsieur le président, j'ai retiré ma motion.

M. DREW: Vous avez dit il y a peu de temps, ai-je compris, monsieur le président, qu'il n'était pas nécessaire d'avoir un comité du programme dans le but de faire convoquer des témoins. Si on entend faire fonctionner la guillotine qu'on le sache immédiatement.

M. HEALY: J'étais d'opinion, monsieur Gillis, que ces points que l'on soulève avaient été débattus et tranchés par l'adoption du rapport.

M. DREW: Mais il s'agit des Lignes aériennes Trans-Canada dans ce cas-ci.

Le PRÉSIDENT: La seule motion dont le président soit saisi concerne le comité du programme.

M. FULTON: Je signale que le président n'est saisi d'aucune motion.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a une ou deux questions dont je ne suis pas certain moi-même et je voudrais que le ministre du Commerce qui est principalement responsable des affaires des Lignes aériennes Trans-Canada fût ici. Je ne suis pas sûr de l'attitude qu'il convient de prendre relativement au désir de M. Drew de convoquer quatre ou cinq témoins qui sont mêlés à l'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada. Je ne suis pas certain si, de droit, ils peuvent être convoqués. S'il existe un droit, je suppose qu'il ne faudrait pas intervenir. Je ne sais s'il existe un tel droit ou non. Nous ferions peut-être mieux de prendre conseil à ce sujet. Tout ce que je puis dire c'est que cela n'a pas constitué une pratique durant les années où j'ai participé aux délibérations du Comité, mais parce que cela n'a pas constitué une coutume il ne s'ensuit pas qu'elle ne devrait pas en constituer une. Il serait peut-être opportun que nous ajournions jusqu'à demain matin afin d'avoir une occasion d'étudier davantage cette question.

M. FULTON: Il me semble que le Comité a un mandat suffisamment étendu; il est autorisé à assigner des personnes, à faire produire documents et dossiers. Je ne suis pas au courant de toutes ses attributions. Aussi, je retire ma motion, sous réserve de mon droit de la présenter de nouveau à une étape ultérieure.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je interrompre? Retirez-vous votre motion avec l'intention de la présenter de nouveau une fois que l'autre question aura été tranchée?

M. FULTON: Après qu'on aura déterminé si nous pouvons assigner ou convoquer des hauts fonctionnaires des Lignes aériennes Trans-Canada dont nous étudions les opérations, chose qu'à mon sens on peut faire de droit. Je me réserve le droit de présenter ma résolution de nouveau après qu'on aura tranché la question relative à la convocation de témoins. Je prétends que rien ne sera nécessaire sauf de donner lecture de l'ordre de renvoi. Si nous sommes autorisés à assigner les dirigents des Lignes aériennes Trans-Canada dans le but de nous enquérir davantage des affaires de la société, alors j'ai l'intention de présenter de nouveau ma motion.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je proposer que nous ajournions jusqu'à demain matin et réglions la question dont le président est saisi.

M. GEORGE: Je propose que nous ajournions jusqu'à 11 heures demain matin.

M. CARTER: Monsieur le président, je me suis mépris quant à la procédure qui s'applique ici. Il y a une ou deux questions relativement à Gander et à Goose-Bay que j'ai retardé de poser. Je vois que le rapport a été adopté, mais

je me demande si on voudrait m'accorder le privilège de poser une ou deux questions à M. McGregor.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McGregor.

M. DREW: Vous m'avez demandé si je rédigerais ma motion. Je l'ai ici.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez la présenter demain matin.

M. DREW: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Vous avez la parole, monsieur Carter. Est-ce que suffisamment de membres resteront en place pendant que M. Carter posera ses questions?

M. CARTER: Je ne crois pas que cela prenne plus d'une couple de minutes. Je suis particulièrement intéressé à la question du logement des employés à Gander. Il semble y avoir rareté de logements à l'heure actuelle et les loyers sont très élevés. On exige des loyers excessifs de ces employés, jusqu'à $100 par mois pour une hutte quonset. Je me demande si vous êtes à prendre des mesures pour remédier à cette situation?

M. MCGREGOR: Pas que je sache, monsieur Carter. L'entretien de l'aéroport et le logement des personnes à Gander relèvent du ministère des Transports.

M. CARTER: Je comprends.

M. FRASER: Le ministre des Transports est présent. Pourquoi ne vous lui posez-vous pas la question?

M. CARTER: J'aurai peut-être une autre occasion. Je ne veux pas retarder le Comité.

Le Comité s'ajourne au lendemain, 4 avril 1950, à 11 heures du matin.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 5 avril 1950.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin sous la présidence effective de M. Hughes Cleaver.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes maintenant en nombre et nous allons reprendre nos délibérations. Monsieur Drew, votre résolution est-elle prête?

M. DREW: Oui.

"Résolu que le Comité demande que l'ordre de la Chambre adopté jeudi le 23 mars soit amplifié de manière à inclure le renvoi du budget des Lignes aériennes Trans-Canada à ce Comité."

Le PRÉSIDENT: Et je pourrais ajouter ces mots: que le secrétaire du Comité soit chargé de préparer le rapport nécessaire à la Chambre.

M. DREW: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire me signale le fait que l'ordre de la Chambre a été émis vendredi le 24 mars et non jeudi; aussi, je ferai la correction voulue.

M. DREW: Le 23?

Le PRÉSIDENT: Oui, l'ordre de la Chambre relative aux Lignes aériennes Trans-Canada est daté du vendredi 24.

M. DREW: J'ai en main les procès-verbaux du 23.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire vous l'indiquera.

M. DREW: Je me contenterai de signaler que quelle que soit la date indiquée ici, l'ordre a été adopté effectivement le 23, d'après les procès-verbaux de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: M. Drew propose que le Comité demande que l'ordre de la Chambre adopté le vendredi 23 mars soit amplifié de manière à inclure le renvoi au Comité du budget des Lignes aériennes Trans-Canada pour 1950 et que le secrétaire du Comité soit prié de préparer le rapport nécessaire à la Chambre.

M. GEORGE: Au vote?

M. DREW: Je ne tiens pas à m'engager dans une discussion dont on pourrait peut-être se dispenser. Aussi, si on entend s'opposer à la motion, je voudrais en être informé maintenant; s'il n'y a pas d'objection, je n'ai pas besoin de faire d'observations.

Le PRÉSIDENT: Que tous ceux qui approuvent la motion le disent.

Adoptée.

Maintenant, le président est saisi d'une autre motion visant à l'institution d'un comité du programme. Elle n'a pas été présentée hier soir, mais je vais la présenter maintenant.

Que tous ceux qui appuient la motion le disent?

Adoptée.

M. FULTON: Monsieur le président, vous constaterez qu'il est consigné au compte rendu que j'ai retiré la motion pour les raisons que j'ai énoncées en cette circonstance.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai, mais je préférerais de beaucoup avoir un comité du programme. Nous aurions peut-être dû en instituer un en premier lieu. Il n'est pas juste que toute la responsabilité en matière de procédure retombe sur le président.

Aux termes de cette résolution c'était le président qui constituerait le personnel de ce comité. Maintenant, monsieur Drew et monsieur Fulton, auriez-vous la bienveillance de donner le nom du membre de votre parti que vous aimeriez nommer comme votre représentant?

M. DREW: Inscrivez le nom de M. Fulton.

Le PRÉSIDENT: Les membres du comité du programme seront MM. Fulton, Gillis, McCulloch, James et George.

Je suis prêt à recevoir une motion d'ajournement de la séance.

M. FRASER: Je suppose, monsieur le président, que seriez compris dans la liste des membres du comité du programme?

Le PRÉSIDENT: Je suis membre ex-officio.

M. JAMES: Je propose que nous ajournions la séance.

Le PRÉSIDENT: Une motion d'ajournement a été proposée. L'adoptez-vous?

Adoptée.

Je signalerai à votre attention le fait que les autorités religieuses s'opposent fortement à ce que nous tenions une séance le 23 parce que c'est un dimanche.

M. DREW: C'est une excellente raison. Je dois avouer que je pensais que c'était lundi. Je n'avais pas consulté le calendrier.

Le PRÉSIDENT: J'espère que vous passerez tous un agréable congé de Pâques.

Le Comité s'ajourne.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Tableau montrant la distribution des passagers—juin, 1949

PIÈCE "E"

De: / à:	Torbay	Gander	Sydney	Halifax	Moncton	Pennfield-Ridge	Yarmouth	Boston	Montréal	Ottawa	Toronto	New-York	Cleveland	Chicago	London	Windsor	North-Bay	Jonction-Porquis	Kapuskasing	Sault-Ste-Marie	Fort-William	Winnipeg	Regina	Saskatoon	Swift-Current	Medicine-Hat	Lethbridge	Calgary	Edmonton	Vancouver	Victoria	Seattle	Brandon	Yorkton	Nolisements	Promenade	Total
Torbay	...	216	84	53	155	5	...	35	135	24	75	...	...	...	...	3	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	1	...	...	...	...	...	...	787
Gander	286	...	28	25	31	2	...	3	81	3	18	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	479
Sydney	100	37	...	131	69	25	4	85	100	1	35	...	2	1	1	...	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	...	2	...	...	...	1	...	...	...	596
Halifax	150	17	192	...	174	112	30	324	443	67	179	...	...	4	5	3	...	...	...	1	...	8	5	...	...	...	6	...	8	5	...	...	...	...	...	1,733
Moncton	45	16	53	167	...	20	...	74	308	30	106	...	1	2	1	2	...	...	...	...	...	4	...	...	...	...	3	1	2	...	...	...	...	...	...	835
Pennfield-Ridge	11	...	12	119	11	...	27	135	165	8	88	...	...	1	...	7	...	...	...	1	...	8	1	...	...	...	2	...	6	1	...	1	...	...	...	604
Yarmouth	1	...	8	43	6	28	...	83	12	4	9	...	...	...	...	2	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	...	...	199
Boston	97	9	163	419	85	212	129	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,114
Montréal	224	54	126	414	348	135	14	...	...	696	2,748	2	117	323	80	196	10	7	9	11	31	317	34	52	6	5	13	153	78	227	35	...	1	3	...	...	6,469
Ottawa	11	2	4	92	25	6	2	...	718	...	1,025	3	46	71	34	60	...	2	3	5	7	74	20	17	4	1	1	10	36	36	9	3	2	1	...	...	2,330
Toronto	74	20	47	185	97	70	4	...	2,713	758	...	3,146	606	1,017	137	477	159	42	47	266	345	874	122	127	2	7	11	332	168	367	41	...	9	...	...	...	12,270
New-York	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	3,110	...	...	...	24	...	18	2	...	14	5	70	6	...	...	...	6	43	15	19	2	...	...	...	...	...	3,336
Cleveland	...	2	2	2	...	...	...	...	138	38	628	...	...	...	274	...	13	...	...	1	2	4	...	1	...	...	...	4	2	1	...	...	...	...	...	...	1,112
Chicago	5	...	4	9	5	...	...	...	505	101	1,063	...	...	...	...	7	...	6	...	1	...	...	...	...	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	...	...	1,708
London	2	...	...	13	4	3	...	...	82	31	125	11	312	...	...	31	1	1	...	3	12	15	4	10	...	...	...	3	16	9	...	...	...	...	...	...	688
Windsor	2	...	4	4	6	9	2	...	278	64	532	...	...	...	22	...	8	2	...	7	...	13	3	3	...	...	...	6	4	1	...	...	2	1	...	...	973
North-Bay	...	...	...	...	...	...	...	...	8	3	158	1	...	1	...	...	...	7	10	...	...	...	1	...	...	...	2	...	...	2	...	...	...	...	...	...	193
Jonction-Porquis	...	...	...	...	...	...	...	...	5	2	56	...	...	...	...	...	19	...	8	...	...	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	91
Kapuskasing	...	...	2	...	...	...	...	...	6	2	67	1	...	5	...	...	27	5	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	117
Sault-Ste-Marie	...	...	2	...	...	...	...	...	12	6	266	15	1	...	2	...	...	...	...	...	110	32	...	...	...	...	...	3	4	7	...	...	...	...	...	...	460
Fort-William	...	...	...	2	1	...	...	...	37	25	368	10	1	...	2	3	...	...	...	124	...	67	...	...	...	...	...	3	7	13	...	...	...	...	...	...	663
Winnipeg	...	...	1	10	6	4	...	...	232	77	814	71	1	...	25	11	1	1	...	29	94	...	287	162	8	7	21	354	202	384	31	...	37	21	...	...	2,891
Regina	...	...	1	12	1	...	...	...	35	20	106	8	1	...	3	8	...	...	...	...	...	319	...	...	21	8	38	71	25	136	...	...	23	75	...	...	911
Saskatoon	...	...	...	2	4	1	...	...	53	20	131	11	...	...	7	3	...	...	...	...	...	192	...	...	...	...	1	19	124	113	16	...	...	...	...	...	697
Swift-Current	...	...	...	...	...	...	...	...	4	...	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	8	16	...	6	4	5	1	20	...	...	...	...	...	...	...	68
Medicine-Hat	...	...	...	...	...	...	...	...	3	...	5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	9	8	...	8	17	15	1	25	...	...	...	1	...	...	...	93
Lethbridge	...	...	...	2	...	1	...	...	7	...	18	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	22	34	1	1	17	...	236	90	71	...	...	...	1	...	...	...	502
Calgary	...	...	...	4	4	1	...	...	135	33	358	36	1	...	1	...	...	...	...	...	16	373	92	28	7	15	283	...	972	779	77	...	...	5	...	...	...	3,220
Edmonton	...	...	...	3	6	...	1	...	55	29	184	13	2	1	4	10	...	...	...	...	3	317	37	148	3	4	133	1,069	...	443	73	...	...	...	...	...	...	2,438
Vancouver	1	...	...	13	8	1	...	...	223	49	396	28	...	...	6	4	...	1	...	6	16	366	142	123	25	11	93	737	436	...	5,974	51	...	7	...	...	...	8,717
Victoria	...	...	...	...	1	...	...	...	41	10	46	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	23	11	18	7	3	9	82	68	6,043	...	787	...	2	...	...	...	7,153
Seattle	...	...	...	...	...	...	...	...	6	...	3	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	2	...	...	...	...	...	8	2	100	708	...	...	...	...	...	...	830
Brandon	...	...	...	...	...	...	...	...	2	2	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	39	11	...	1	...	2	4	3	4	...	...	...	...	...	...	...	72
Yorkton	...	...	...	...	...	...	3	...	...	...	4	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	29	70	...	...	...	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	109
Nolisements	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	502	...	502
Promenade	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	512	512
Total	1,009	373	732	1,824	947	638	213	739	6,542	2,105	12,729	3,358	1,091	1,426	628	821	263	70	83	471	644	3,090	904	690	93	84	634	3,171	2,255	8,823	6,972	841	74	121	502	512	65,472

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Tableau montrant la distribution des passagers—janvier, 1949

PIÈCE "E"

De:	à: Torbay	Gander	Sydney	Halifax	Moncton	Pennfield-Ridge	Yarmouth	Boston	Montréal	Ottawa	Toronto	New-York	Cleveland	Chicago	London	Windsor	North-Bay	Jonction-Porquis	Kapuskasing	Sault-Ste-Marie	Fort-William	Winnipeg	Regina	Saskatoon	Swift-Current	Medicine-Hat	Lethbridge	Calgary	Edmonton	Vancouver	Victoria	Seattle	Brandon	Yorkton	Nolisements	Total
Torbay	....	200	100	65	33	8	2	30	135	24	51	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	651
Gander	224	....	29	....	5	1	....	1	45	7	17	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	28	1	....	....	....	....	373
Sydney	45	21	....	182	54	15	3	65	91	9	29	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	....	....	....	....	....	....	5	....	....	....	....	....	522
Halifax	65	6	126	....	121	46	56	197	304	44	121	....	....	4	....	8	....	....	....	....	1	8	....	1	....	....	1	1	2	2	2	1	....	....	....	1,117
Moncton	25	11	51	134	....	9	1	39	155	21	62	....	1	6	3	3	....	....	....	....	....	2	1	1	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	526
Pennfield	18	1	7	79	6	....	25	77	61	2	15	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	....	2	....	....	....	....	296
Yarmouth	3	....	3	40	7	11	....	95	7	1	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	171
Boston	24	....	48	176	29	63	70	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	410
Montréal	114	48	85	382	200	59	....	....	....	457	1,487	1	52	197	47	100	1	1	2	8	20	168	15	8	1	....	15	78	20	110	29	....	....	....	....	3,705
Ottawa	8	1	4	52	18	6	2	....	473	....	562	....	21	29	21	39	1	....	3	1	9	52	9	3	1	....	1	16	19	37	10	....	....	....	....	1,405
Toronto	....	....	3	100	55	29	....	....	1,314	565	....	1,783	377	363	79	309	65	26	35	136	201	565	60	37	2	9	9	197	97	254	45	....	2	8	....	6,725
New-York	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1,709	....	....	....	12	1	....	....	....	4	2	27	....	....	....	....	....	10	11	10	2	....	4	1	....	1,794
Cleveland	....	....	....	....	....	....	....	....	66	20	297	....	....	....	122	....	....	....	....	....	3	....	....	....	....	....	1	....	3	....	....	....	....	....	....	512
Chicago	....	....	....	....	1	....	....	....	170	34	304	....	....	....	18	12	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	539
London	....	....	....	3	2	....	....	....	37	29	78	14	100	32	....	28	....	....	....	1	3	4	1	....	....	....	....	2	....	4	1	....	....	....	....	339
Windsor	....	....	....	5	5	....	....	....	80	42	322	1	....	13	27	....	....	....	....	2	4	10	....	....	....	....	....	2	....	4	....	....	....	....	....	517
North-Bay	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	87	2	....	2	....	....	....	4	12	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	111
Jonction-Porquis	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	30	....	....	....	....	....	8	..	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	41
Kapuskasing	....	....	....	....	....	....	....	....	6	2	41	....	....	4	....	....	5	5	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	62
Sault-Ste-Marie	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	140	6	....	....	4	....	....	....	....	....	82	6	1	1	....	....	2	1	....	1	1	....	1	....	....	249
Fort-William	....	....	....	....	1	....	....	....	30	6	212	7	2	....	1	1	....	....	....	78	....	63	5	5	....	2	....	6	7	10	1	....	1	....	....	438
Winnipeg	....	....	....	8	4	....	....	....	182	56	619	30	2	....	3	11	....	....	....	9	56	....	178	96	5	5	19	202	131	247	21	....	36	22	....	1,942
Regina	....	....	....	....	....	....	....	....	18	15	65	6	....	....	1	....	1	1	....	....	2	184	....	....	25	10	43	73	28	108	15	....	9	96	....	700
Saskatoon	....	....	....	....	....	....	....	....	12	9	37	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	83	....	....	....	....	....	....	70	....	....	....	....	....	....	216
Swift-Current	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	5	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	25	....	....	1	3	4	1	13	4	....	....	....	....	59
Medicine-Hat	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	8	5	....	2	....	11	37	6	10	2	....	....	1	....	87
Lethbridge	....	....	....	....	1	....	....	....	8	3	11	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	12	16	....	3	14	....	251	124	99	8	....	....	2	....	553
Calgary	....	....	....	3	....	2	....	....	44	28	167	21	....	....	3	1	....	....	1	1	3	205	74	....	5	40	245	....	896	537	75	1	4	7	....	2,363
Edmonton	....	....	....	1	1	....	....	....	35	23	96	8	....	....	....	1	....	....	....	1	2	146	44	68	1	5	145	753	....	180	24	....	....	....	....	1,534
Vancouver	....	....	....	3	2	2	....	....	105	46	286	16	....	....	4	1	....	....	....	6	6	238	99	....	4	5	75	549	181	....	2,907	4	13	1	....	4,553
Victoria	....	....	....	....	....	....	....	....	21	16	26	2	....	....	1	....	....	....	....	1	1	15	....	....	....	....	....	51	18	2,967	....	247	....	....	....	3,366
Seattle	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	16	243	....	....	....	....	262
Brandon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	43	6	....	....	....	1	....	....	1	1	....	....	....	....	52
Yorkton	....	....	....	1	....	....	....	....	1	2	8	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10	94	....	....	....	2	9	....	....	....	....	....	....	....	127
Nolisements	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	363	363
Total	526	288	456	1,246	545	251	159	504	3,408	1,464	6,891	1,904	555	650	346	517	81	37	55	250	400	1,856	634	220	49	91	573	2,246	1,616	4,645	3,394	253	69	139	363	36,681

59294—7½

PIÈCE "B"

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICE CONTINENTAL

ÉTAT DE REVENUS

Février 1949	Janvier 1949		Totaux fin février 1949	Totaux fin février 1948
		RECETTES D'EXPLOITATION		
		Transport—		
$ 954,582.27	$1,047,789.20	3,101 Passagers	$2,002,371.47	$ 1,433,545.40
450,000.00	450,000.00	3,102 Courrier	900,000.00	629,909.38
		3,105 Fret:		
38,252.76	46,617.65	Messageries	84,870.41	78,778.38
534.79	528.60	Diplomatique	1,963.39	687.17
14,239.78	14,133.07	Fret aérien	28,372.85	2,307.08
8,084.95	8,923.04	3,107 Excédents de bagage	17,007.99	11,765.10
		3,108 Service de transport sans horaire:		
4,939.20	2,054.15	Passagers	6,984.35	4,630.95
		Fret aérien	.....	.....
		3,109 Autre transport	.....	.....
1,470,633.75	1,570,036.71		3,040,670.46	2,161,723.46
27,832.30	30,801.75	*Services imprévus—Net*	58,634.05	30,877.97
$1,498,466.05	$1,600,838.46	Total	$3,099,304.51	$ 2,192,501.43
		FRAIS D'EXPLOITATION		
$ 453,046.86	$ 458,314.96	Exploitation des avions	$ 911,361.82	$ 681,176.34
374,426.85	282,475.21	Entretien des avions	$ 656,902.06	297,927.34
203,838.91	206,099.09	Dépréciation des avions	409,938.00	239,326.15
327,572.02	333,259.41	Exploitation au sol	660,831.43	532,700.82
272,977.76	256,850.73	Entretien du sol et indirect	529,648.49	335,293.95
95,836.34	103,802.41	Service des passagers	199,638.75	164,163.76
188,789.39	187,137.43	Trafic et ventes	375,926.82	336,222.87
30,965.27	18,639.91	Annonce et publicité	49,605.18	46,656.30
97,651.81	95,518.65	Généraux et d'administration	193,170.46	169,815.46
19,524.44	19,911.35	Installations au sol et matériel—Dépréciation	39,435.79	37,460.51
$2,064,449.65	$1,962,009.15	Total	$4,026,458.80	$ 2,840,743.50
$ *565,983.60*	$ *361,170.69*	*Déficit* ou surplus d'exploitation	$ *927,154.29*	$ *648,242.07*
		COMPTE DES RECETTES		
$ 185.03	$ 138.70	Intérêt sur les recettes	$ 323.73	$ 173.32
3,077.33	3,542.59	Recettes diverses	6,619.92	6,588.21
		Frais d'intérêt divers	.....	8,035.62
283.11	*295.26*	Imputations diverses sur les recettes	*578.37*	*244.57*
$ *562,438.13*	$ *357,194.14*	Profit ou *perte* nette d'exploitation	$ *919,632.27*	$ *649,271.59*
$ 36,835.88	$ 37,375.75	Intérêt sur le capital engagé	$ 74,211.63	$ 53,504.29
$ *599,274.01*	$ *394,569.89*	Surplus ou *déficit*	$ *993,843.90*	$ *702,775.88*

T. H. COOPER,

Contrôleur.

PIÈCE "B-1"

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICE CONTINENTAL

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Février 1949	Janvier 1949		Totaux fin février 1949	Totaux fin février 1948
7,912	7,912	Parcours des lignes exploitées-milles	7,912	7,759
1,053,025	1,190,751	Milles inscrits à l'horaire	2,243,776	2,225,715
1,004,487	1,098,513	Milles productifs parcourus, suivant l'horaire	2,103,000	2,115,469
20,933	32,402	Autres milles productifs parcourus	53,435	52,552
73,194	44,503	Milles non productifs parcourus, entraînement non compris	117,697	126,004
1,098,614	1,175,418	Milles parcourus-total	2,274,032	2,294,025
95·4	92·3	Pourcentage de milles parcourus suivant l'horaire	93·7	95·0
818,492	882,185	Essence consommée—Gallons	1,700,677	1,147,188
0·30	0·30	Coût moyen le gallon	$ 0.30	$ 0·28
10,434	10,672	Huile consommée—Gallons	21,106	13,573
$ 0·90	$ 0.89	Coût moyen le gallon	$ 0.90	$ 0.85
		Services d'après l'horaire		
34,616	36,318	Passagers payants transportés	70,934	53,185
16,432,446	18,065,331	Milles avec passagers payants	34,497,777	23,894,090
27,055,807	30,005,575	Milles—places disponibles	57,061,382	39,634,441
60·7	60·2	Moyenne des passagers payants transportés par rapport aux places	60·5	60·3
16·0	16·0	Chargement moyen des passagers payants	16·0	11·0
26·4	26·5	Moyenne de places disponibles	26·5	18·3
474·7	497·4	Parcours moyen par passager—milles	486·3	449·3
$ 34,092.22	$ 33,799.65	Moyenne quotidienne des passagers payants	$ 33,938.50	$ 23,894.09
		Tonnes-milles de courrier—Courrier aérien		208,880·9
		Tonnes-milles de courrier—Première classe		4,322·2
255,937·5	262,370·6	Tonnes-milles de courrier tout aérien	518,308·1	
255,937·5	262,370·6	Total de tonnes-milles de courrier parcourus	518,308·1	213,203·1
$ 16,071.43	$ 14,516.13	Moyenne quotidienne de courrier productif	$ 15,254.24	$ 10,498.49
		Fret:		
136,591	138,834	Messageries transportées—Livres	275,425	253,774
50,785·0	48,709·4	Tonnes-milles de messageries parcourus	99,494·4	90,682·1
1,664	1,736	Fret corps diplomatique—Livres	3,400	2,878
251·1	227·4	Tonnes-milles de fret corps diplomatique parcourus	528·5	268·2
108,022	103,149	Fret aérien transporté	211,171	6,389
44,407·4	45,061·1	Tonnes-milles de fret aérien parcourus	89,468·5	4,743·7
39,462	43,502	Excédents de bagage transportés—Livres	82,964	55,187
12,151·4	14,086·4	Tonnes-milles d'excédents de bagage parcourus	26,237·8	17,071·1
3,633,393·8	4,045,235·5	Tonnes-milles payants disponibles	7,678,629·3	4,579,072·9
2,006,777·1	2,177,038·0	Tonnes-milles payants parcourus	4,183,815·1	2,715,377·1
55·2	53·8	Pourcentage d'utilisation	54·5	59·3
		Nolisements		
401	363	Passagers payants transportés	764	589
97,087	41,116	Milles parcourus avec passagers	138,203	71,331
		Fret aérien transporté—Livres		
		Tonnes-milles de fret aérien parcourus		
3,649,746·3	4,051,928·0	Tonnes-milles payants disponibles—Tous services	7,701,674·3	4,592,404·9
$ 844,373.82	$ 819,102.45	LISTE DE PAYE—Imputable sur les frais d'exploitation	$1,663,476.27	$ 1,281,730.58

PIÈCE "B"

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICES NORD-AMÉRICAINS

ÉTAT DE REVENUS

Avril 1949	Mars 1949		Taux au 30 avril 1949	Taux au 30 avril 1948
		RECETTES D'EXPLOITATION		
		Transport—		
$1,494,359.00	$1,199,531.00	3,101 Passagers	$4,696,261.47	$ 3,302,308.94
450,000.00	450,000.00	3,102 Courrier	1,800,000.00	1,214,542.69
		3,105 Fret:		
55,048 80	52,611.30	Messageries	192,530.51	154,662.90
441,66	459.92	Diplomatique	1,964.97	1,476.64
43,869.35	22,181.94	Fret aérien	94,424.14	21,062.23
11,094.86	10,316.21	3,107 Excédents de bagage	38,419.06	25,228.72
		3,108 Service de transport sans horaire:		
8,746.00	12,394.40	Passagers	28,124.75	26,362.05
		Fret aérien	.....	4,249.60
		3,109 Autre transport	.....	.....
2,063,559.67	1,747,494.77		6,851,724.90	4,749,893.77
42,018.41	34,368.96	Services imprévus—Net	135,021.42	79,769.94
2,105,578.08	1,781,863.73	Total	6,986,746.32	4,829,663.71
		FRAIS D'EXPLOITATION		
484,228.36	483,107.60	Exploitation des avions	1,878,697.78	1,460,039.92
328,381.64	330,068.43	Entretien des avions	1,315,352.13	547,328.97
203,825.54	206,029.36	Dépréciation des avions	819,792.90	485,866.09
340,756.78	343,958.08	Exploitation au sol	1,345,546.29	1,105,129.10
258,090.44	239,006.73	Entretien au sol et indirect	1,026,745.66	732,347.60
124,797.87	121,456.81	Service des passagers	445,893.43	335,621.80
201,547.67	192,087.59	Trafic et ventes	769,562.08	673,909.24
40,999.67	52,196.57	Annonce et publicité	142,801.42	115,928.51
104,156.13	109,611.63	Généraux et d'administration	406,938.22	339,662.33
19,363.63	19,471.41	Installations au sol et matériel—Dépréciation	78,270.83	75,407.13
2,106,147.73	2,096,994.21	Total	8,229,600.74	5,871,240.69
569.65	*315,130.48*	*Déficit* ou surplus d'exploitation	*1,242,854.42*	*1,041,576.98*
		COMPTES DES RECETTES		
619.94	286.45	Intérêt sur les recettes	1,230,02	342.84
3,557.54	4,070.35	Recettes diverses	14,247.81	13,470.10
		Frais d'intérêt divers		17,106.96
219.53	407.06	Imputations diverses sur les recettes	*390.84*	1,239.81
3,827.36	*311,180.84*	Profit ou *perte* nette d'exploitation	*1,226,985.75*	*1,046,110.81*
36,951.76	37,400.66	Intérêt sur le capital engagé	148,564.05	92,097.60
33,124.40	*348,581.50*	Surplus ou *déficit*	*1,375,549.80*	*1,138,208.41*

H. T. COOPER,

Contrôleur.

PIÈCE "B-I"

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICES NORD-AMÉRICAINS

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Avril 1949	Mars 1949		Totaux au 30 avril 1949	Totaux au 30 avril 1948
7,912	7,912	Parcours des lignes exploitées-milles	7,912	7,856
1,127,465	1,166,274	Milles inscrits à l'horaire	4,537,515	4,596,734
1,111,662	1,126,366	Milles productifs parcourus, suivant l'horaire	4,341,028	4,356,702
135,057	62,891	Autres milles productifs parcourus	251,283	289,149
45,295	75,892	Milles non productifs parcourus, entraînement non compris	238,884	288,533
1,292,014	1,1265,149	Milles parcourus-total	4,831,195	4,934,384
98·6	96·6	Pourcentage de milles parcourus suivant l'horaire	95·7	94·8
936,204	920,711	Essence consommée—Gallons	3,557,592	2,484,701
$ 0·30	$ 0.30	Coût moyen le gallon	$ 0.30	$ 0.28
12,575	11,588	Huile consommée—Gallons	45,269	30,722
$ 0.87	$ 0.89	Coût moyen le gallon	$ 0.89	$ 0.83
		Services d'après l'horaire		
$ 53,322	$ 46,314	Passagers payants transportés	170,570	127,463
$ 23,533,212	$ 20,681,569	Milles avec passagers payants	78,712,558	54,955,149
32,149,242	30,837,372	Milles-places disponibles	120,047,996	85,163,667
73·2	67·1	Moyenne des passagers payants transportés par rapport aux places	65·6	64·5
18·9	17·4	Chargement moyen des passagers payants	17·1	11·8
25·8	25·9	Moyenne de places disponibles	26·1	18·3
441·3	446·6	Parcours moyen par passager-milles	461·5	431·1
$ 49,811.97	$ 38,694.55	Moyenne quotidienne des passagers payants	$ 39,135.51	$ 27,291.81
		Tonnes-milles de courrier—Courrier aérien	.....	431,335.2
		Tonnes-milles de courrier—Première classe	.....	8,784·8
278,624·5	288,690·8	Tonnes-milles de courrier tout aérien	1,085,623·4	440,120·0
278,624·5	288,690·8	Total de tonnes-milles de courrier parcourus	1,085,623·4	
$ 15,000.00	$ 14,516.13	Moyenne quotidienne de courrier productif	$ 15,000.00	$ 10,037.54
		Fret:		
178,752	184,132	Messageries transportées—Livres	638,309	535,962
73,734·3	67,351·1	Tonnes-milles de messageries parcourus	240,579·8	191,948·0
1,607	1,954	Fret corps diplomatique—Livres	6,691	6,271
210·2	226·9	Tonnes-milles de fret corps diplomatique parcourus	965·6	583·1
284,527	200,631	Fret aérien transporté	696,329	91,424
138,141·4	73,785·6	Tonnes-milles de fret aérien parcourus	301,395·5	74,806·6
49,166	51,174	Excédents de bagage transportés—Livres	183,304	119,896
15,282·7	16,301·9	Tonnes-milles d'excédents de bagage parcourus	57,822·4	37,928·9
4,482,313·3	4,168,749·6	Tonnes-milles payants disponibles	16,329,692·2	10,047,598·9
2,859,314·4	2,514,513·0	Tonnes-milles payants parcourus	9,557,642·5	6,240,901·5
63·8	60·3	Pourcentage d'utilisation	58·5	62·1
		Nolisements		
$ 625	707	Passagers payants transportés	2,096	1,162
113,647	248,447	Milles parcourus avec passagers	500,297	391,348
		Fret aérien transporté—Livres	.....	4,205
		Tonnes-milles de fret aérien parcourus	.....	3,443·7
4,500,124·0	4,204,436·2	Tonnes-milles payants disponibles—Tous services	16,406,234·5	10,138,779·9
$ 864,553.85	$ 850,632.40	LISTE DE PAYE—Imputable sur les frais d'exploitation	$3,378,662.52	$ 2,642,821.71

PIÈCE "B"

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICES NORD-AMÉRICAINS

ÉTAT DE REVENUS

Juin 1949	Mai 1949		Totaux au 30 juin 1949	Totaux au 30 juin 1948
		RECETTES D'EXPLOITATION		
		Transport—		
$2,093,281.84	$1,761,664.45	3,101 Passagers	$8,551,207.76	$ 6,330,115.34
450,000.00	450,000.00	3,102 Courrier	2,700,000.00	1,948,775.41
		3,105 Fret:		
59,880.50	49,746.08	Messageries	302,157.09	256,751.04
429.37	561.16	Diplomatique	2,955.50	2,140,63
40,611.73	31,970.16	Fret aérien	167,006.03	123,112.66
16,457.56	13,833.78	3,107 Excédents de bagage	68,710.40	51,840.31
		3,108 Service de transport sans horaire:		
5,621.20	15,254.00	Passagers	48,999.95	35,987.05
	588.00	Fret aérien	588.00	4,249.60
		3,109 Autre transport	.....	.....
2,666,282.20	2,323,617.63		11,841,624.73	8,752,972.04
22,826.87	27,844.46	*Services imprévus—Net*	185,692.75	145,616.05
2,689,109.07	2,351,462.09	Total	12,027,317.48	8,898,588.09
		FRAIS D'EXPLOITATION		
579,600.85	565,263.03	Exploitation des avions	3,023,561.66	2,540,819.80
446,283.28	407,521.37	Entretien des avions	2,269,156.78	993,601.33
219,928.83	221,276.89	Dépréciation des avions	1,260,998.62	854,259.94
364,492.61	352,485.99	Exploitation au sol	2,062,461.89	1,691,498.19
279,348.40	270,178.31	Entretien au sol et indirect	1,576,272.37	1,146,669.98
151,738.52	139,936.35	Service des passagers	737,568.30	552,447.21
236,946.73	224,073.61	Trafic et ventes	1,230,582.42	1,034,667.01
51,266.63	34,622.43	Annonce et publicité	228,690.48	168,455.29
112,314.37	110,478.81	Généraux et d'administration	629,731.40	475,145.13
20,799.09	20,623.93	Installations au sol et matériel—Dépréciation	119,693.85	110,769.18
2,462,656.31	$2,346,460.72	Total	13,038,717.77	$ 9,568,333.06
226,452.76	5,001.37	*Déficit ou surplus d'exploitation*	*$1,011,400.29*	*$ 669,744.97*
		COMPTES DES RECETTES		
962.81	464.29	Intérêt sur les recettes	2,657.12	450.12
3,138.49	4,235.22	Recettes diverses	21,621.52	19,154.54
		Frais d'intérêt divers	.....	22,213.71
274.25	*274.40*	Imputations diverses sur les recettes	*939.49*	435.84
230,828.31	9,975.28	Profit ou *perte* nette d'exploitation	*986,182.16*	*672,789.96*
40,103.63	40,634.56	Intérêt sur le capital engagé	229,302.24	181,859.68
190,724.68	*30,659.28*	Surplus ou *déficit*	*1,215,484.40*	*854,649.54*

T. H. COOPER,

Contrôleur.

PIÈCE "B-I"

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICES NORD-AMÉRICAINS

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Juin 1949	Mai 1949		Totaux au 30 juin 1949	Totaux au 30 juin 1948
8,084	8,084	Parcours des lignes exploitées-milles	8,084	8,280
1,410,526	1,393,893	Milles inscrits à l'horaire	7,344,934	6,944,258
1,404,150	1,381,716	Milles productifs parcourus,suivant l'horaire	7,126,894	6,655,801
83,752	74,899	Autres milles productifs parcourus	409,924	714,920
42,988	56,729	Milles non productifs parcourus, entraînement non compris	338,601	512,691
1,540,890	1,513,344	Milles parcourus-total	7,875,429	7,884,412
99·5	98·9	Pourcentage de milles parcourus suivant l'horaire	97·0	95·8
1,173,390	1,171,848	Essence consommée—Gallons	5,902,830	4,497,896
$ 0.29	$ 0.30	Coût moyen le gallon	$ 0.30	$ 0.29
13,975	14,837	Huile consommée—Gallons	74,801	58,061
$ 0.88	$ 0.86	Coût moyen le gallon	$ 0.88	$ 0.83
		Services d'après l'horaire		
64,458	58,461	Passagers payants transportés	293,489	231,606
32,204,336	27,528,457	Milles avec passagers payants	138,445,351	105,180,066
42,218,778	41,240,016	Milles-places disponibles	203,506,790	146,786,569
76·3	66·8	Moyenne des passagers payants transportés par rapport aux places	68·0	67·1
21·6	18·9	Chargement moyen des passagers payants	18·4	14·3
28·4	28·3	Moyenne de places disponibles	27·0	21·3
499·6	470·9	Parcours moyen par passager-milles	471·7	454·1
$ 69,776.06	$ 56,827.89	Moyenne quotidienne des passagers payants	$ 47,244.24	$ 34,780.85
		Tonnes-milles de courrier—Courrier aérien		669,720·1
		Tonnes-milles de courrier—Première classe		29,823·9
268,494·0	272,599·3	Tonnes-milles de courrier tout aérien	1,626,716·7	
268,494.0	272,599·3	Total de tonnes-milles de courrier parcourus	1,626,816·7	699,544·0
$ 15,000.00	$ 14,516.13	Moyenne quotidienne de courrier productif	$ 14,917.13	$ 10,707.56
		Fret:		
202,241	183,326	Messageries transportées—Livres	1,023,876	884,661
86,408·9	80,358·6	Tonnes-milles de messageries parcourus	407,347·3	335,416·2
1,725	1,887	Fret corps diplomatique—Livres	10,573	9,406
268·1	333·8	Tonnes-milles de fret corps diplomatique parcourus	1,567·5	861·5
240,883	203,118	Fret aérien transporté	1,140,330	998,704
111,631·8	91,463·8	Tonnes-milles de fret aérien parcourus	504,491·1	395,411·9
70,146	59,339	Excédents de bagage transportés—Livres	312,789	243,981
24,294·8	19,080·9	Tonnes-milles d'excédents de bagage parcourus	101,198·1	79,272·8
5,745,536·6	5,732,192·5	Tonnes-milles payants disponibles	27,807,520·3	19,854,814·7
3,550,509·6	3,079,039·8	Tonnes-milles payants parcourus	16,187,191·9	11,777,388·3
61·8	53·7	Pourcentage d'utilisation	58·2	59·3
		Nolisements		
1,014	719	Passagers payants transportés	3,829	2,034
111,036	252,633	Milles parcourus avec passagers	863,966	522,462
	1,000	Fret aérien transporté—Livres	1,000	4,250
	268·0	Tonnes-milles de fret aérien parcourus	268·0	3,443·7
5,767,539·8	5,774,364·8	Tonnes-milles payants disponibles—Tous services	27,948,139·1	19,974,898·7
$ 921,982.80	$ 906,948.27	LISTE DE PAYE—Imputable sur les frais d'exploitation	$5,207,593.59	$ 4,063,784.88

PIÈCE "B"

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICES NORD-AMÉRICAINS

ÉTAT DE REVENUS

Août 1949	Juillet 1949		Totaux au 31 août 1949	Totaux au 31 août 1948
		RECETTES D'EXPLOITATION		
		Transport—		
$2,118,701.85	$2,118,981.63	3,101 Passagers	$12,788,891.24	$ 9,628,330.94
450,000.00	450,000.00	3,102 Courrier	3,600,000.00	2,848,775.41
		3,105 Fret:		
60,061.86	49,821.07	Messageries	412,040.02	350,354.45
385.13	485.19	Diplomatique	3,825.82	2,946.20
22,162.35	30,585.24	Fret aérien	219,753.62	144,650.79
16,523.58	18,052.36	3,107 Excédent de bagage	103,286.34	79,409.52
		3,108 Service de transport sans horaire:		
5,203.00	2,709.00	Passagers	56,911.95	46,209.05
		Fret aérien	588.00	4,249.60
		3,109 Autres tranport	.....	479.20
2,673,037.77	2,670,634.49		17,185,296.99	13,105,405.16
41,255.18	37,535.74	Services imprévus—Net	264,482.67	200,186.29
2,714,292.95	2,708,170.23	Total	17,449,780.66	13,305,591.45
		FRAIS D'EXPLOITATION		
559,849.41	624,173.89	Exploitation des avions	4,207,584.96	3,623,357.85
416,123.01	405,671.88	Entretien des avions	2,990,952.67	1,547,710.70
226,698.46	230,765.52	Dépréciation des avions	1,718,462.60	1,333,701.22
341,105.35	324,995.48	Exploitation au sol	2,728,562.72	2,311,801.46
283,127.28	283,275.45	Entretien au sol et indirect	2,142,675.10	1,578,172.23
136,504.17	157,157.77	Service des passagers	1,031,230.24	825,053.20
258,373.91	251,175.09	Trafic et ventes	1,740,131.42	1,376,861.58
49,366.68	52,157.00	Annonce et publicité	330,214.16	238,127.87
131,211.71	120,399.93	Généraux et d'administration	881,343.04	632,729.45
21,287.02	21,597.53	Installations au sol et matériel—Dépréciation	162,578.40	142,372.42
$2,423,647.00	$2,471,369.54	Total	$17,933,734.31	$13,609.887,98
$290,645.95	$236,800.69	*Déficit* ou surplus d'exploitation	*$483,953.65*	*$304,296.53*
		COMPTE DES RECETTES		
1,475.45	1,210.06	Intérêt sur les recettes	5,342.63	995.73
3,343.99	3,093.09	Recettes diverses	28,058.60	25,050.61
		Frais d'intérêt divers	.....	24,781.66
18.69	53.30	Imputations diverses sur les recettes	*904.88*	144.49
$295,484.08	$241,050.54	Profit ou *perte* nette d'exploitation	*$449,647.54*	*$303,176.34*
$41,342.63	$41,682.26	Intérêt sur le capital engagé	$312,327.13	$270,605.69
$254,141.45	$199,368.28	Surplus ou *déficit*	*$761,974.67*	*$573,782.03*

T. H. COOPER,

Contrôleur.

PIÈCE "B-I"

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICES NORD-AMÉRICAINS

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Août 1949	Juillet 1949		Totaux au 31 août 1949	Totaux au 31 août 1948
8,084	8,084	Parcours des lignes exploitées-milles	8,084	8,044
1,512,774	1,550,121	Milles inscrits à l'horaire	10,407,829	9,630,872
1,508,799	1,539,459	Milles productifs parcourus, suivant l'horaire	10,175,152	9,319,203
70,902	102,634	Autres milles productifs parcourus	583,470	960,462
48,184	46,455	Milles non productifs parcourus, entraînement non compris	433,240	618,162
1,627,885	1,688,548	Milles parcourus-total	11,191,862	10,897,827
99·7	99·3	Pourcentage de milles parcourus suivant l'horaire	97·8	96·8
1,258,969	1,308,482	Essence consommée—Gallons	8,470,281	6,671,676
$ 0·30	$ 0·30	Coût moyen le gallon	$ 0·30	$ 0·29
14,413	13,943	Huile consommée—Gallons	102,437	86,780
$ 0·82	$ 0·84	Coût moyen le gallon	$ 0·87	$ 0·83
		Services d'après l'horaire		
66,659	66,051	Passagers payants transportés	426,199	344,535
32,595,413	32,597,305	Milles avec passagers payants	203,638,069	159,814,676
45,874,833	47,674,892	Milles-places disponibles	297,056,515	235,592,556
71·1	68·4	Moyenne des passagers payants transportés par rapport aux places	68·6	67·8
20·6	19·9	Chargement moyen des passagers payants	18·9	15·5
29·0	29·0	Moyenne de places disponibles	27·6	22·9
489·0	493·5	Parcours moyen par passager-milles	477·8	463·9
$ 68,345.22	$ 68,354.25	Moyenne quotidienne des passagers payants	$ 52,629.18	$ 39,460.37
		Tonnes-milles de courrier—Courrier aérien	.....	669,720·1
267,704·0	257,023·3	Tonnes-milles de courrier—Première classe	.....	29,823·9
		Tonnes-milles de courrier tout aérien	2,151,444·0	408,021·8
267,704·0	257,023·3	Total de tonnes-milles de courrier parcourus	2,151,444·0	1,107,565·8
$ 14,516.13	$ 14,516.13	Moyenne quotidienne de courrier productif	$ 14,814.81	$ 11,675.31
		Fret:		
165,887	202,887	Messageries transportées—Livres	1,392,650	1,195,238
73,551·1	65,474·8	Tonnes-milles de messageries parcourus	546,373.3	451,902·1
1,736	1,705	Fret corps diplomatique—Livres	14,014	12,506
251·5	299·4	Tonnes-milles de fret corps diplomatique parcourus	2,118·4	1,264·8
203,553	209,831	Fret aérien transporté	1,553,714	1,144,612
77,204·7	86,274·1	Tonnes-milles de fret aérien parcourus	667,969·9	466,251·0
72,845	68,917	Excédents de bagage transportés—Livres	454,551	371,897
23,249·7	23,060·2	Tonnes-milles d'excédents de bagage parcourus	147,508·0	122,530·5
6,380,762·1	6,593,656·4	Tonnes-milles payants disponibles	40,781,938·8	30,827,664·2
3,538,525·2	3,528,875·7	Tonnes-milles payants parcourus	23,254,592·8	17,606,684·1
55·5	53·5	Pourcentage d'utilisation	57·0	57·1
		Nolisements		
410	666	Passagers payants transportés	4,095	2,284
83,468	57,382	Milles parcourus avec passagers	1,004,816	707,363
		Fret aérien transporté—Livres	1,000	4,205
		Tonnes-milles de fret aérien parcourus	268·0	3,443·7
6,394,540·1	6,602,203·7	Tonnes-milles payants disponibles—Tous services	40,944,882·9	30,978,461·7
$ 947,654.15	$ 960,340.63	LISTE DE PAYE—Imputable sur les frais d'exploitation	$7,115,588·37	$ 5,525,779.13

PIÈCE "B"

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICES NORD-AMÉRICAINS

ÉTAT DE REVENUS

Octobre 1949	Septembre 1949		Totaux au 31 octobre 1949	Totaux au 31 octobre 1948
		RECETTES D'EXPLOITATION		
		Transport—		
1,842,997.21	2,110,938.70	3,101 Passagers	16,742,827.15	12,733,998.32
450,000.00	450,000.00	3,102 Courrier	4,500,000.00	3,748,775.41
		3,105 Fret:		
59,576.30	51,527.19	Messageries	523,153.51	434,087.62
218.30	219.99	Diplomatique	4,264.11	3,870.70
29,338.77	26,700.22	Fret aérien	275,792.61	172,311.12
14,446.53	17,494.21	3,107 Excédents de bagage	136,227.08	104,153.70
		3,108 Service de transport sans horaire:		
7,972.10	13,470.25	Passagers	78,354.30	58,328.75
		Fret aérien	588.00	4,249.60
		3,109 Autre transport	.....	479.20
2,405,549.21	2,670,360.56		22,261,206.76	17,260,254.42
31,799.39	35,519.35	*Services imprévus—Net*	331,802.41	260,147.00
2,437,348.60	2,705,879.91	Total	22,593,009.17	17,520,400.42
		FRAIS D'EXPLOITATION		
544,001.01	539,025.64	Exploitation des avions	5,290,611.61	4,630,430.11
410,458.21	393,947.51	Entretien des avions	3,795,357.39	2,089,419.78
218,539.03	227,940.65	Dépréciation des avions	2,164,942.28	1,834,290.04
358,381.63	347,518.30	Exploitation au sol	3,434,462.65	2,942,422.23
287,295.13	267,794.86	Entretien au sol et indirect	2,697,765.09	2,058,232.10
124,393.16	128,854.17	Service des passagers	1,284,477.57	1,102,673.71
253,781.43	257,590.50	Trafic et ventes	2,251,503.35	1,706,815.05
49,829.84	49,303.78	Annonce et publicité	429,347.78	312,164.39
184,466.34	131,886.74	Généraux et d'administration	1,197,696.12	784,150.76
23,406.97	20,963.70	Installations au sol et matériel—Dépréciation	206,949.07	178,434.00
2,454,552.75	2,364,825.85	Total	22,753,112.91	17,639,032.17
17,204.15	341,054.06	*Déficit* ou surplus d'exploitation	*169,103.74*	*118,631.75*
		COMPTE DES RECETTES		
1,284.92	1,294.26	Intérêt sur les recettes	7,921.81	1,281.76
3,675.84	2,523.08	Recettes diverses	34,257.52	32,443.00
	659.37	Frais d'intérêt divers	*659.37*	24,781.66
6,146.08	*42,472.65*	Imputations diverses sur les recettes	*37,231.45*	*172.92*
18,389.47	388,003.42	Profit ou *perte* nette d'exploitation	*80,033.59*	*109,515.73*
39,106.38	41,100.45	Intérêt sur le capital engagé	392,533.96	351,594.19
57,495.85	346,902....		*472,567.55*	*461,109.86*

T. H. COOPER,

Contrôleur.

PIÈCE "B-I"

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICES NORD-AMÉRICAINS

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Octobre 1949	Septembre 1949		Totaux au 31 octobre 1949	Totaux au 31 octobre 1948
8,085	8,085	Parcours des lignes exploitées-milles	8,085	7,694
1,402,130	1,426,554	Milles inscrits à l'horaire	13,236,513	12,081,955
1,385,150	1,408,072	Milles productifs parcourus, suivant l'horaire	12,968,374	11,703,980
66,669	94,453	Autres milles productifs parcourus	744,592	1,216,169
69,443	58,539	Milles non productifs parcourus, entraînement non compris	561,222	717,096
1,521,262	1,561,064	Milles parcourus-total	14,274,188	13,637,245
98·8	98·7	Pourcentage de milles parcourus suivant l'horaire	98·0	96·9
1,228,326	1,184,017	Essence consommée—Gallons	10,882,624	8,655,642
$ .32	$ .30	Coût moyen le gallon	$ .30	$ .29
14,975	14,987	Huile consommée—Gallons	135,241	112,132
$ .85	$ .83	Coût moyen le gallon	$ .86	$ .83
		Services d'après l'horaire		
58,356	65,242	Passagers payants transportés	549,806	542,349
28,849,754	32,475,980	Milles avec passagers payants	264,963,803	211,575,799
42,137,475	42,941,615	Milles-places disponibles	382,135,605	305,650,868
68·5	75·6	Moyenne des passagers payants transportés par rapport aux places	69·3	69·2
19·9	21·6	Chargement moyen des passagers payants	19·3	16·4
29·0	28·6	Moyenne de places disponibles	27·9	23·7
494·3	497·8	Parcours moyen par passager-milles	481·9	467·7
$ 59,451.51	$ 70,364.62	Moyenne quotidienne des passagers payants	55,075.08	41,750.81
		Tonnes-milles de courrier—Courrier aérien		669,720·1
		Tonnes-milles de courrier—Première classe		29,823·9
282,098·2	272,501·2	Tonnes-milles de courrier tout aérien	2,606,043·4	860,014·1
282,098·2	272,501·2	Total de tonnes-milles de courrier parcourus	2,706,043·4	1,559,558·1
$ 14,516.13	$ 15,000.00	Moyenne quotidienne de courrier productif	$ 14,802.63	$ 12,291.07
		Fret:		
209,767	191,967	Messageries transportées—Livres	1,794,384	1,506,601
76,489·5	80,888·5	Tonnes-milles de messageries parcourus	703,751·3	568,464·7
1,736	1,571	Fret corps diplomatique—Livres	17,321	15,986
194·3	177·3	Tonnes-milles de fret corps diplomatique parcourus	2,490·0	1,723·8
247,074	200,313	Fret aérien transporté	2,001,101	1,435,692
91,150·2	74,995·2	Tonnes-milles de fret aérien parcourus	834,115·3	560,248·8
64,028	73,727	Excédents de bagage transportés—Livres	592,306	494,185
20,870·8	24,290·2	Tonnes-milles d'excédents de bagage parcourus	192,669·0	164,483·3
5,838,407·2	5,963,200·7	Tonnes-milles payants disponibles	52,583,546·7	40,324,714·3
3,355,778·5	3,538,070·5	Tonnes-milles payants parcourus	30,148,441·7	23,349,208·5
57·5	59·3	Pourcentage d'utilisation	57·3	57·9
		Nolisements		
1,099	617	Passagers payants transportés	6,621	2,987
148,270	190,361	Milles parcourus avec passagers	1,343,447	992,470
		Fret aérien transporté—Livres	1,000	4,205
		Tonnes-milles de fret aérien parcourus	268·0	3,443·7
5,862,260·7	5,992,843·7	Tonnes-milles payants disponibles—Tous services	52,799,987·3	40,515,005·6
$ 977,316.45	$ 948,424.74	LISTE DE PAYE—Imputable sur les frais d'exploitation	$9,041,329.56	$ 7,025,669.81

PIÈCE "B"

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICES NORD-AMÉRICAINS

ÉTAT DE REVENUS

Décembre 1949	Novembre 1949		Totaux au 31 décembre 1949	Totaux au 31 décembre 1948
		RECETTES D'EXPLOITATION		
		Transport—		
$1,338,382.77	$1,379,184.60	3,101 Passagers	$19,460,394.52	$14,869,577.63
450,000.00	450,000.00	3,102 Courrier	5,400,000.00	4,648,775.41
		3,105 Fret:		
67,597.75	58,248.85	Messageries	648,982.11	537,755.97
280.41	185.95	Diplomatique	4,730.47	4,881.31
43,178.56	33,119.61	Fret aérien	352,090.78	221,537.90
9,232.72	10,349.27	3,107 Excédents de bagage	155,809.07	124,742.89
		3,108 Service de transport sans horaire:		
5,124.50	19,716.90	Passagers	103,195.70	95,072.30
1,761.92	712.30	Fret aérien	3,062.22	4,249.60
		3,109 Autre transport		479.20
$1,915,540.63	$1,951,517.48		$ 26,128,264.87	$20,507,072.21
$ 38,870.61	$ 25,031.36	Services imprévus—Net	$ 395,704.38	$ 359,864.12
$1,954,411.24	$1,976,548.84	Total	$ 26,523,969.25	$20,866,936.33
		FRAIS D'EXPLOITATION		
521,013.50	522,834.84	Exploitation des avions	6,334,459.95	5,596,608.14
358,535.03	429,333.93	Entretien des avions	4,583,226.35	2,694,508.91
231,912.95	218,227.94	Dépréciation des avions	2,615,083.17	2,160,055.84
361,576.07	362,870.00	Exploitation au sol	4,158,908.72	3,623,019.48
293,060.10	269,855.88	Entretien au sol et indirect	3,260,681.07	2,566,751.24
111,082.23	112,618.35	Service des passagers	1,508,178.15	1,346,680.46
251,113.36	267,332.58	Trafic et ventes	2,769,949.30	2,043,684.09
102,307.70	55,063.91	Annonce et publicité	586,719.39	416,194.28
133,088.23	173,583.82	Généraux et d'administration	1,504,368.16	974,635.76
24,022.85	21,371.72	Installations au sol et matériel—Dépréciation	252,343.64	214,029.80
$2,387,712.03	$2,433,092.97	Total	$ 27,573,917.91	$21,636,168.00
$ 433,300.79	*$ 456,544.13*	*Déficit* ou surplus d'exploitation	$ *1,049,948.66*	$ *769,231.67*
		COMPTE DES RECETTES		
2,447.98	1,977.24	Intérêt sur les recettes	12,347.03	1,650.64
4,654.98	3,459.05	Recettes diverses	42,370.72	39,444.44
6,223.50	.....	Frais d'intérêt divers	5,564.13	29,676.06
$ 10,240.26	*$ 4,564.20*	Imputations diverses sur les recettes	*$ 52,035.91*	*$ 692.66*
$ 422,181.90	*$ 446,543.64*	Profit ou *perte* nette d'exploitation	*$ 948,759.13*	*$ 757,119.99*
$ 39,116,56	$ 39,034.25	Intérêt sur le capital engagé	$ 470,684.77	$ 425.902.17
$ 461,298.46	*$ 485,577.89*	Surplus ou *déficit*	*$ 1,419,443.90*	*$ 1,183,022.6*

T. H. COOPER,

Contrôleur.

PIÈCE "B-I"

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—SERVICES NORD-AMÉRICAINS

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Décembre 1949	Novembre 1949		Totaux au 31 décembre 1949	Totaux au 31 décembre 1948
8,085	8,085	Parcours des lignes exploitées-milles	8,075	7,912
1,402,130	1,356,900	Milles inscrits à l'horaire	15,995,543	14,454,260
1,278,996	1,281,417	Milles productifs parcourus, suivant l'horaire.	15,528,787	13,887,336
51,093	40,261	Autres milles productifs parcourus	835,946	1,383,313
53,802	74,611	Milles non productifs parcourus, entraînement non compris	689,635	855,600
1,383,891	1,396,289	Milles parcourus-total	17,054,368	16,126,249
91·2	94·4	Pourcentage de milles parcourus suivant l'horaire	97·1	96·1
1,096,889	1,113,461	Essence consommée—Gallons	13,092,974	10,496,670
$ 0.32	$ 0·32	Coût moyen le gallon	$ 0·30	$ 0·30
12,819	14,330	Huile consommée—Gallons	162,390	135,40
$ 0·83	$ 0.84	Coût moyen le gallon	$ 0·86	$ 0·88
		Services d'après l'horaire		
44,435	46,054	Passagers payants transportés	640,295	528,617
21,643,805	22,302,397	Milles avec passagers payants	308,909,805	248,079,042
38,184,494	37,732,062	Milles-places disponibles	458,052,161	365,959,453
56·7	59·1	Moyenne des passagers payants transportés par rapport aux places	67·4	67·8
16·3	16·9	Chargement moyen des passagers payants	18·9	16·3
28·7	28·5	Moyenne de places disponibles	28·0	24·0
487·1	484·3	Parcours moyen par passager-milles	482·5	469·3
$ 43,173.64	$ 45,972.82	Moyenne quotidienne des passagers payants	$ 53,316.15	$ 40,627.26
		Tonnes-milles de courrier—Courrier aérien		669,720·1
		Tonnes-milles de courrier—Première classe		29,823·9
393,580·1	304,186·7	Tonnes-milles de courrier tout aérien	3,403,810·2	1,594,544·2
393,580·1	304,186·7	Total de tonnes-milles de courrier parcourus	3,403,810·2	2,294,088·2
$ 14,516.13	$ 15,000.00	Moyenne quotidienne de courrier productif	$ 14,794.52	$ 12,701.57
		Fret:		
186,812	198,754	Messageries transportées—Livres	2,179,950	1,840,797
99,816·6	80,544·2	Tonnes-milles de messageries parcourus	884,112·1	708,151·4
1,645	1,503	Fret corps diplomatique—Livres	20,469	19,677
210·4	166·9	Tonnes-milles de fret corps diplomatique parcourus	2,867·3	2,248·9
296,588	275,730	Fret aérien transporté	2,573,419	1,869,944
117,139·3	98,529·1	Tonnes-milles de fret aérien parcourus	1,049,783·7	701,387·0
42,114	46,564	Excédents de bagage transportés—Livres	680,984	578,674
12,749·9	14,250·2	Tonnes-milles d'excédents de bagage parcourus	219,669·1	192,870·9
5,324,529·6	5,241,201·0	Tonnes-milles payants disponibles	63,149,277·3	48,528,469·3
2,787,856·9	2,727,916·8	Tonnes-milles payants parcourus	35,664,215·4	28,043,800·6
52·4	52·0	Pourcentage d'utilisation	56·5	57·8
		Nolisements		
408	1,250	Passagers payants transportés	8,279	3,938
108,448	338,067	Milles parcourus avec passagers	1,789,962	1,496,502
12,536	2,655	Fret aérien transporté—Livres	16,191	4,205
3,127·6	816·4	Tonnes-milles de fret aérien parcourus	4,212·0	3,443·7
5,348,530·7	5,300,652·8	Tonnes-milles payants disponibles—Tous services	63,449,170·8	48,800,587·1
$ 969,900.37	$ 993,211.00	LISTE DE PAYE—Imputable sur les frais d'exploitation	$11,004,440.93	$ 8,619,856.88

CHAMBRE DES COMMUNES

1950

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 7

SÉANCE DU LUNDI 24 AVRIL 1950

TÉMOINS:

M. G. R. McGregor, président;

M. T. H. Cooper, contrôleur;

M. W. F. English, vice-président, exploitation;

M. W. S. Harvey, vérificateur général des Lignes aériennes Trans-Canada.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

ORDRE DE RENVOI

LUNDI 24 avril 1950.

Ordonné,—Que le nom de M. Dechêne soit substitué à celui de M. Macdonald (*Edmonton-Est*) dans ledit Comité.

Certifié conforme.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

MARDI 4 avril 1950.

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité adopte après examen les postes suivants du budget des dépenses, qui lui ont été déférés le 23 mars 1950:

Poste 493—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: chemins de fer Nationaux du Canada;

Poste 494—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: chemins de fer autres que le National-Canadien;

Poste 558—Bac transbordeur et terminus de l'île du Prince-Édouard. Déficit de 1950;

Poste 559—*Canadien National (West Indies) Steamships Limited.* Déficit de 1950.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HUGHES CLEAVER.

PROCÈS-VERBAL

LUNDI 24 avril 1950.

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 effective de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Bourget, Carter, Cleaver, Drew, Fraser, Fulton, George, Hatfield, Helme, Howe, Knight, McCulloch, McLure, Mutch, Pouliot et Thomas.

Aussi présents: MM. G.R. McGregor, président, T.H. Cooper, contrôleur, et W.S. Harvey, vérificateur général, Lignes aériennes Trans-Canada.

Le Comité étudie le budget de 1950 des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. Cooper est appelé et interrogé.

MM. McGregor et Harvey sont appelés et interrogés. MM. Cooper et Harvey se retirent.

Le président présente le premier rapport du sous-comité du programme:

Votre sous-comité du programme a tenu trois séances; il est convenu que la prochaine séance du comité général se tiendra le lundi 24 avril. MM. T.H. Cooper, contrôleur, et W.F. English, vice-président de l'exploitation, Lignes aériennes Trans-Canada, y seront convoqués.

Le sous-comité a aussi examiné une demande visant à convoquer MM. W.J. Turnbull, sous-ministre des Postes, J.R. Baldwin, président, Commission des transports aériens, H.W. Seagram, directeur du mouvement aérien, et James Bain, directeur du génie et de l'entretien, Lignes aériennes Trans-Canada. Votre sous-comité convient et recommande de ne pas convoquer ces témoins.

Il recommande aussi au Comité de demander à la Chambre l'autorisation de faire imprimer au jour le jour le supplément d'exemplaires des procès-verbaux et témoignages dudit Comité, dont ce dernier pourrait ordonner l'impression.

M. George propose l'adoption du premier rapport du sous-comité du programme.

Cette proposition donne lieu à discussion.

A 1 h. 15 de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

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

Présents: MM. Bourget, Carter, Cleaver, Drew, Fraser, Fulton, George, Hatfield, Helme, Howe, James, Knight, McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot et Thomas.

Aussi présents: MM. G.R. McGregor, président, W.F. English, vice-président de l'exploitation, et W.S. Harvey, vérificateur général, Lignes aériennes Trans-Canada.

Le Comité reprend l'étude de la proposition de M. George, tendant à l'adoption du premier rapport du sous-comité du programme.

M. Drew propose, en amendement à la motion, de convoquer MM. H.W. Seagram, directeur du mouvement aérien, et James Bain, directeur du génie et de l'entretien, Lignes aériennes Trans-Canada.

Après discussion, la motion et l'amendement sont réservés.

On reprend l'étude du budget des Lignes aériennes Trans-Canada relatif à l'année 1950.

L'interrogatoire de M. McGregor se poursuit.

M. English est appelé et interrogé.

A 6 heures de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mardi 25 avril, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
le 24 avril 1950.

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

M. POULIOT: Sommes-nous en nombre, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Pouliot. Si le Comité y consent, il conviendrait d'appeler en premier lieu M. Cooper, contre notre coutume. M. Cooper s'est présenté ici à notre demande et d'autres travaux très urgents réclament son attention. C'est pourquoi, si le Comité n'y voit pas d'objection, il tiendrait à être interrogé, puis à prendre congé.

M. POULIOT: Je voudrais tout d'abord poser une ou deux questions à M. McGregor.

Le PRÉSIDENT: M. McGregor sera avec nous jusqu'à la fin de nos travaux, mais vu que d'autres occupations pressantes réclament l'attention de M. Cooper, je préférerais beaucoup, si le Comité est d'accord, que vous vous conformiez à la demande de M. Cooper. Une fois que ce dernier aura pris congé de nous, vous pourriez poser vos questions à M. McGregor.

M. POULIOT: Comme vous voudrez.

Le PRÉSIDENT: Merci. Si tout le monde est d'accord, M. Cooper a la parole.

M. T. C. Cooper, contrôleur des Lignes aériennes Trans-Canada, est appelé.

M. POULIOT: Monsieur le président, vu que le rapport est très volumineux et que le fascicule 5 de nos délibérations n'est pas encore disponible, les membres qui poseront des questions à M. Cooper voudraient-ils indiquer la page du rapport ou de la pièce auxquels ils font allusion?

Le PRÉSIDENT: Oui. Merci, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Ces précisions rendraient les explications plus claires.

M. GEORGE: Le fascicule 5 de nos délibérations vient de paraître ce matin. Il se trouve à la poste.

M. FRASER: Bien que nous connaissions tous M. Cooper, je crois qu'il conviendrait d'abord qu'il nous dise qui il est et quel est son emploi, pour que la chose soit consignée au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: M. Cooper a déjà témoigné devant le Comité.

M. POULIOT: Le compte rendu anglais lui donne par erreur le nom de "Copter". Êtes-vous M. Cooper?

M. COOPER: Oui, monsieur, et mon emploi est celui de contrôleur des Lignes aériennes Trans-Canada, en sus de mes fonctions aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. DREW: Monsieur Cooper, avez-vous sous la main le description de vos fonctions aux Lignes aériennes Trans-Canada?

M. COOPER: Le contrôleur est le chef de la comptabilité, responsable des comptes de la compagnie.

M. DREW: Ces fonctions sont-elles définies dans un procès-verbal d'une réunion du conseil d'administration?

M. COOPER: Ma nomination est consignée dans un procès-verbal.

M. DREW: Je vous demande si la description de vos fonctions se trouve dans un procès-verbal d'une réunion du conseil d'administration.

M. COOPER: Non, je ne le crois pas.

M. DREW: Voudriez-vous alors nous expliquer, en entrant dans tous les détails voulus, en quoi consistent vos fonctions, afin que nous puissions bien comprendre les devoirs de votre charge?

M. COOPER: Le chef de la comptabilité est chargé de la comptabilité des Lignes aériennes Trans-Canada, il a la surveillance générale du travail et du personnel, veille à ce que le travail soit exécuté, dresse les états de revenus et le bilan, donne à la direction tout renseignement qu'elle demande à son service de comptabilité, sauvegarde les recettes de la compagnie, vérifie les dépenses, veille à ce qu'aucun frais non autorisés ne soient acquittés et, en somme remplit les mêmes fonctions que le contrôleur de toute autre compagnie.

J'ajouterai que mon emploi est à temps discontinu, vu mes fonctions aux chemins de fer Nationaux du Canada, et que mes services, depuis peu de temps, sont plus ou moins ceux d'un conseiller.

M. DREW: Vos services sont plus ou moins ceux d'un . . .?

M. COOPER: D'un conseiller. Je suis néanmoins entièrement responsable des comptes de la compagnie et, à ce titre, je les certifie.

Je suis associé au service des Lignes aériennes Trans-Canada depuis ses débuts. M. English et moi sommes probablement ses plus anciens employés. J'en ai établi la comptabilité et lui ai donné son ampleur actuelle. Je profite de cette occasion pour dire qu'aucune ligne aérienne, à ma connaissance, ne ventile ses comptes d'une façon aussi détaillée.

M. DREW: Ainsi, vous êtes entièrement responsable de la méthode aussi bien que de la tenue de la comptabilité?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. DREW: Si vous estimiez qu'une nouvelle méthode de comptabilité était souhaitable, la direction de votre compagnie adopterait-elle sans autre intervention?

M. COOPER: Cela dépendrait de l'importance de la modification. S'il s'agissait de peu de chose, j'en prendrais la décision de mon propre chef. S'il s'agissait d'un grand changement, je le discuterais avec le président et il pourrait arriver qu'il fasse l'objet d'un rapport et d'une décision du conseil d'administration.

M. DREW: Pourriez-vous nous en donner des exemples?

M. COOPER: Si je voulais remplacer la méthode manuelle de comptabilité par une méthode mécanique, je le ferais de mon propre chef. Si je voulais nommer l'un des hauts employés du service, je discuterais la chose avec le

président et j'obtiendrais son approbation. S'il s'agissait d'une question plus importante, par exemple de calculer la période probable d'utilisation d'avions pour fins de dépréciation, j'en discuterais avec le conseil d'administration.

M. DREW: S'il s'agissait de calculer la période probable d'utilisation d'avions, prendriez-vous les chiffres donnés par les hauts employés chargés spécialement de l'exploitation?

M. COOPER: J'en discuterais d'abord avec M. McGregor, puis ce dernier soumettrait la question au conseil d'administration et lui demanderait son assentiment.

M. DREW: Supposez alors, pour prendre un cas concret, qu'un service déterminé dans l'ensemble des services d'Air-Canada vous cause du souci en matière de dépenses, iriez-vous chercher des renseignements à ce sujet auprès de quelque haut employé chargé directement de cette branche de l'exploitation?

M. COOPER: Voulez-vous savoir par là si, au cas où les dépenses d'un service ou d'une branche de l'exploitation étaient excessives, j'irais en dénicher la raison jusqu'auprès du personnel en cause?

M. DREW: Oui.

M. COOPER: Non, j'estimerais que ce travail ne rentre pas dans mes fonctions.

M. DREW: Dans ce cas, comment pourriez-vous vous convaincre que la comptabilité est un moyen suffisant d'exercer votre surveillance sur les frais?

M. COOPER: Ce n'est pas moi qui décide en maître à Air-Canada. Je suis le contrôleur des comptes, ce qui est différent à mon sens.

M. DREW: Veuillez répétez. Vous n'êtes pas quoi?

M. COOPER: Je ne suis pas le contrôleur des services d'Air-Canada, mais le vérificateur de ses comptes. Je suis un comptable.

M. DREW: Très bien, vous êtes le vérificateur et vos fonctions, comme vous l'avez expliqué, consistent à surveiller la comptabilité. Mais la comptabilité n'est pas simple affaire de chiffres. Elle implique une ligne de conduite.

M. COOPER: Une ligne de conduite en comptabilité, oui.

M. DREW: C'est ce que je dis.

M. COOPER: Mais non une ligne de conduite en matière d'exploitation, ou d'entretien, ou de trafic, ou d'achat et d'autres choses de ce genre.

M. DREW: Supposons, à titre d'exemple, que vous soyez frappé du fait qu'une partie du déficit de plus de $4,500,000 d'Air-Canada soit dû à telle ou telle branche de l'exploitation, comment chercheriez-vous à remédier à cette situation plus effectivement, au moyen d'une discussion avec le conseil d'administration?

M. COOPER: Je ne suis pas sûr de bien saisir le sens de vos paroles. Mais s'il s'agissait par exemple, à votre idée, d'un déficit de l'exploitation du service de l'Atlantique, nos comptes accuseraient le résultat de cette exploitation et nous le communiquerions à la direction, ainsi qu'au conseil d'administration. Mais j'estime qu'il ne m'incombe pas d'aller à l'une ou à l'autre et d'insister sur telle ou telle mesure à prendre.

M. DREW: N'êtes-vous pas d'accord avec moi, monsieur Cooper, pour dire qu'un des nouveaux faits majeurs qui ont marqué l'organisation des compagnies au cours des quelques dernières décennies a été l'importance attribuée à la comptabilité des prix de revient, par tous leurs services?

M. COOPER: Cela dépend de la compagnie à laquelle vous pensez. Je crois que ce genre de comptabilité est d'usage assez fréquent aujourd'hui dans les compagnies privées ordinaires, qui doivent établir un rapport entre prix de vente et frais de production et dont les prix de vente varient à l'occasion en fonction de la hausse ou de la baisse des frais. Lorsqu'un genre de marchandises ne se vend pas à profit, la compagnie est libre d'en cesser la production. Lorsque toute l'entreprise est improfitable, elle est libre de fermer l'établissement. Mais il n'en est pas ainsi d'une entreprise de l'État, d'intérêt public, telle qu'Air-Canada. A mon avis, le mobile du gain joue un rôle de premier plan dans les entreprises ordinaires, tandis que dans les entreprises de l'État ce mobile est subordonné à un sentiment d'utilité publique, à ce qu'on appelle la commodité et la nécessité publiques. C'est là le cas d'Air-Canada, société organisée par l'État afin de servir l'État. Ses seules routes aériennes sont celles indiquées dans des arrêtés en conseil. Ses tarifs sont ceux fixés par la Commission des transports aériens. Elle n'est pas libre d'entreprendre ou d'abandonner tel ou tel genre d'activité, à la manière de l'entreprise ordinaire à laquelle vous pensez peut-être. C'est pourquoi il est impossible à mon sens de faire une comparaison entre une entreprise ordinaire et Air-Canada. Il n'y a pas d'analogie entre les deux.

M. DREW: Voulez-vous dire qu'il n'est pas souhaitable qu'une entreprise de l'État, elle aussi, sache si chacun de ses services est exploité aussi économiquement que possible?

M. COOPER: Il est bien connu, je crois, qu'Air-Canada se préoccupe de la chose. Le point sur lequel nous différons d'avis est peut-être celui-ci: selon vous, les opérations ordinaires de comptabilité devraient avoir pour résultat secondaire d'établir les chiffres des frais, tandis qu'à mon avis il y a d'autres méthodes, moins coûteuses, d'obtenir ces données. Établir les chiffres des frais par route aérienne coûterait très cher au service de la comptabilité d'Air-Canada. Je crois qu'en ce domaine, des études spéciales faites par un personnel expérimenté, advenant que des cas particuliers l'exigent, permettraient d'obtenir des données plus exactes et certainement moins coûteuses.

C'est là ce que font les compagnies ferroviaires, par exemple les chemins de fer Nationaux du Canada et le Pacifique-Canadien, ainsi que les Lignes aériennes Trans-Canada. Je n'insinue pas le moins du monde que la direction de cette dernière société, ne disposant pas de ce que vous appelez la comptabilité des prix de revient, n'est pas au courant des opérations de ses services et ignore à peu près si telle ou telle de ses routes est exploitée à perte ou à profit. Mais il existe d'autres moyens de découvrir ces faits.

M. DREW: Si je vous comprends bien, vous êtes en mesure de calculer les profits et les pertes de chaque route d'Air-Canada?

M. COOPER: Je ne dis pas que le service de la comptabilité connaît ces chiffres, mais que d'autres services de la direction les connaissent.

M. DREW: La direction n'obtient pas ces chiffres par votre intermédiaire, bien que vous soyez chargé de la comptabilité?

M. COOPER: Non. Nous livrons aux spécialistes des recherches les données de base dont ils ont besoin pour étudier tel ou tel cas, par exemple le chiffre (facile à calculer) des recettes de tel ou tel service et le chiffre de ses dépenses. Mais lorsqu'il s'agit des dépenses d'ordre général, comme celles d'administration, de surveillance, de sollicitation de trafic, de frais généraux d'atelier, d'entretien des avions, d'entretien et d'exploitation au sol, d'intérêt, de dépréciation et d'assurance,

dépenses non attribuées à un seul service ou à une seule ligne, il faut les analyser en fonction de calculs qui nécessitent une longue étude. Nous livrons à la direction ou aux spécialistes de ces recherches les chiffres sur lesquels ils fondent leur analyse. J'estime, monsieur Drew, que la direction se représente très bien si telle ou telle ligne accuse des profits ou des pertes, quand nous la renseignons sur les gains par mille producteur parcouru sur cette ligne.

M. DREW: Je suis certain qu'à titre de comptable en chef vous connaissez bien la ligne de conduite suivie par une compagnie ordinaire faisant des affaires, et que vous comprenez la comptabilité des prix de revient. Permettez-moi de vous exposer dans ses grandes lignes ce mode de comptabilité, tel que je le comprends, puis je vous demanderai pourquoi il ne serait pas applicable aux opérations d'Air-Canada. Une des raisons de la grande ampleur prise en ces dernières années par ce mode de comptabilité, c'est que, contrairement à l'avis que vous venez d'émettre, on a constaté qu'il était impossible d'arrêter les comptes d'un département industriel sans calculer les prix de revient avec une exactitude plus grande que celle dont on se contentait autrefois. La comptabilité des prix de revient maintenant en usage dans tout département industriel important consiste à en isoler très simplement les prix de revient, puis, dans le cas des frais généraux des genres que vous avez mentionnés, à les répartir proportionnellement entre les départements, de manière à pouvoir établir le profit ou la perte nets de chacun d'entre eux. N'est-ce pas vrai?

M. COOPER: Je ne crois pas avoir acquis une grande expérience en matière de comptabilité industrielle ordinaire, mais je vous accorde qu'il en est généralement ainsi.

M. DREW: Puisqu'il en est ainsi, pourquoi cette méthode, appliquée à Air-Canada, ne serait-elle pas avantageuse et satisfaisante?

M. COOPER: C'est une question de degré, monsieur Drew. A la demande de la direction, nous répartissons les routes des Lignes aériennes Trans-Canada en trois groupes principaux: nous distinguons les services nord-américains des services transatlantiques, puis nous divisons ces derniers en services Canada-Royaume-Uni et en services Canada-Bermudes et Canada-Antilles. Ce travail nous a donné une grande expérience dans la répartition des dépenses générales du réseau. Nous partons d'un grand nombre de principes en nous efforçant de ventiler les différents chapitres des frais entre les trois services. Si vous vouliez, je pourrais préciser notre façon de procéder. Nous avons dû considérer quelle serait la méthode de ventilation la plus précise et je dois avouer que l'expérience acquise nous a fait parfois changer d'idée. Notre action ne va guère plus loin, c'est tout ce qu'on nous a demandé de faire. Je crois que notre répartition est équitablement exacte en vue des fins de la direction. En outre nous n'oublions jamais qu'une telle opération est très coûteuse et qu'il est insensé de dépenser de grosses sommes pour décider dans quelle colonne une dépense devrait être inscrite, à condition qu'elle n'influe pas sur le résultat général. Je répète que nous avons acquis une grande expérience en ce domaine. Je vous dirai aussi que d'autres lignes aériennes se heurtent à la même difficulté dont vous avez parlé. L'administration des États-Unis qui est connue sous les initiales C.A.B. ne demande pas aux lignes aériennes de ce pays de ventiler leurs résultats d'exploitation par route et ces lignes ne le font pas. On nous a demandé, comme je l'ai dit, de répartir les dépenses d'Air-Canada entre trois services, et c'est ce que nous faisons. Je crois que nous ne devrions pas faire davantage. Chercher à ventiler par route les dépenses du réseau nous plongerait dans un tel fatras de détails qu'il serait impos-

sible d'y aboutir et que la méthode serait en tout cas peu satisfaisante en pratique. Elle entraînerait inévitablement d'énormes frais. Ensuite, le résultat tiendrait le milieu entre une opinion réfléchie et une conjecture instruite, au lieu d'être exact. J'ignore ce que la direction y gagnerait. Je le répète: sa connaissance approfondie du détail des opérations de telle ou telle route lui permet déjà de se faire une idée assez exacte des résultats de l'exploitation de cette route. A mon avis, les comptabilités ordinaires des prix de revient, en usage général dans les affaires, ne peuvent s'appliquer aux entreprises d'intérêt public ni aux chemins de fer, comme vous l'avez proposé.

M. DREW: Laissez-vous entendre qu'aucune entreprise d'intérêt public ne se sert de ce mode de comptabilité?

M. COOPER: Non, je dis simplement qu'il est sûr que les chemins de fer Nationaux du Canada, le Pacifique-Canadien, les Lignes aériennes Trans-Canada, les *Canadian Pacific Air Lines* et d'autres lignes aériennes ne s'en servent pas.

M. DREW: Eh! bien, une fois mis en face de ce déficit de $4,317,000 pour l'année 1949, qu'avez-vous fait en vue de découvrir sur quels chapitre de dépenses il était possible d'opérer des retranchements ou des économies, afin de réduire le déficit?

M. COOPER: Je n'ai fait aucune recherche à ce sujet, parce que j'estimais que cela n'entrait pas dans mes fonctions, mais dans celles de la direction. Je la connais assez bien pour savoir qu'elle cherche assidûment et constamment à effectuer des économies dans l'exploitation.

M. DREW: Puisqu'il en est ainsi, alors, la direction s'adresse à vous, n'est-ce pas, et vous demande de bien vouloir trouver, à son intention, les points sur lesquels les frais pourraient être considérés comme excessifs en regard des prévisions?

M. COOPER: Non, elle nous demanderait quels sont les frais de quelque détail de l'exploitation, frais de main-d'œuvre et frais de matériel. Dans nos ateliers, nous attribuons un numéro d'ordre à chaque travail de réparation, ce qui permet d'obtenir le montant des frais de chacun d'eux. Nous connaissons les renseignements de ce genre et nous les fournissons à la direction, à mesure qu'elle les réclame, de manière qu'elle puisse remplir ses fonctions.

M. POULIOT: Mais vous vous bornez à présenter les données demandées, sans fournir d'avis et sans en avoir le droit?

M. COOPER: Je n'avoue pas ou je ne crois pas que la comptabilité d'Air-Canada pèche tant soit peu par imperfection ou par insuffisance.

M. DREW: Ce n'est pas répondre à la question de M. Pouliot.

M. COOPER: La question de M. Pouliot portant sur la manière de réaliser des économies d'après mes conseils, implique qu'il existe des occasions d'en réaliser, tandis que je n'en ai pas connaissance.

M. POULIOT: Merci.

M. DREW: Maintenant, monsieur Cooper, sous la conduite de qui les prévisions budgétaires relatives à l'année 1950 ont-elles été préparées?

M. COOPER: Par le personnel du bureau du président.

M. DREW: Avez-vous été consulté au sujet des chiffres qui expriment les montants des recettes et des dépenses prévues par le personnel?

M. COOPER: Je n'ai pas été consulté à ce sujet, mais je suis tout à fait certain que M. Harvey, le vérificateur général, a été convoqué par la direction et lui a livré tous les renseignements requis.

M. DREW: Ce que je cherche à préciser en matière de ligne de conduite, c'est que vous êtes chargé de la comptabilité et il est évident que toute prévision budgétaire aussi bien que toute analyse des comptes des années précédentes incombent au service de la comptabilité. Je vous demande simplement si, lors de l'élaboration des prévisions, vous n'êtes pas consulté pour décider si votre comptabilité permet de dire que les chiffres établis sont l'expression exacte des prévisions des divers services d'Air-Canada.

M. COOPER: Le gros des prévisions est formé par celles du service du trafic, et leur élaboration dépend de ce dernier plutôt que du service de la comptabilité. Il serait à peu près inutile d'aller demander à un comptable son avis sur le volume du trafic à prévoir, en partance de Montréal ou de tout autre aéroport d'Air-Canada.

M. DREW: Mais la prévision des dépenses n'est-elle pas une partie essentielle de votre travail, comme la prévision du volume du trafic est l'affaire du service du trafic?

M. COOPER: Oui, et nous livrons à la direction des chiffres relatifs aux dépenses, afin qu'elle puisse les mettre en regard des chiffres relatifs aux recettes brutes.

M. POULIOT: Excusez-moi, monsieur Drew. Vous comprenez et vous vous rendez compte, monsieur Cooper, que votre devoir de comptable est d'examiner le passé, non l'avenir.

M. COOPER: Oui, monsieur Pouliot, généralement parlant. Notre devoir est d'inscrire les opérations exécutées.

M. DREW: Et d'après vos propres paroles de proposer à l'occasion le mode de comptabilité le plus susceptible de répondre aux besoins?

M. COOPER: De proposer le meilleur mode d'inscrire les opérations exécutées.

M. DREW: Exactement.

M. COOPER: En outre, je le répète, nous aidons à la direction dans toute la mesure de nos moyens.

M. DREW: Dans ce cas, quel est celui dont la fonction primordiale est de recueillir la documentation requise pour préparer le budget?

M. COOPER: Veuillez le demander à M. McGregor.

M. DREW: Mais c'est vous qui êtes chargé des modes de comptabilité.

M. COOPER: Veuillez m'excuser, au sujet de la documentation...

M. DREW: ...relative à une comptabilité qui porte sur les dépenses jusqu'au dernier sou...

M. COOPER: C'est le vérificateur général, M. Harvey, qui en est chargé. Il connaît le détail des comptes et c'est lui qui livre à la direction une documentation circonstanciée.

M. DREW: Monsieur Cooper, ne convenez-vous pas que les fonctions du vérificateur et celles du comptable diffèrent sensiblement? Le vérificateur est chargé, sauf erreur, de contrôler les inscriptions passées par les comptables. Quel est le nom du vérificateur d'Air-Canada, chargé de ce travail?

M. COOPER: Je vous l'ai dit: c'est M. Harvey, vérificateur général, qui relève de moi. C'est lui qui est chargé du travail pratique de la comptabilité et qui livre les chiffres demandés à la direction.

M. DREW: M. Harvey est donc un employé d'Air-Canada?

M. COOPER: Certainement. Permettez-moi de préciser, monsieur Drew, car il se peut que vous pensiez que la maison *George A. Touche and Company*, vérificateurs officiels, ait quelque chose à voir dans cette affaire.

M. DREW: Votre mot "vérificateur" m'a naturellement fait penser à une vérification comptable.

M. COOPER: C'est ce que je pensais. Les vérificateurs officiels n'ont rien à voir avec l'établissement des comptes, de l'état des revenus ou du bilan d'Air-Canada. Cette tâche incombe au service de la comptabilité qui, son travail terminé, le passe aux vérificateurs officiels, dont la fonction est de contrôler les chiffres à titre de représentants des actionnaires, tandis que notre fonction, non partagée avec les vérificateurs, est d'inscrire les chiffres.

M. POULIOT: Il y a une double vérification?

M. COOPER: Oui, je m'exprimerais ainsi. Notre service effectue sa propre vérification des comptes, puis en outre, le gouvernement ou le Ministre retient les services d'une maison de vérificateurs de l'extérieur, qui viennent contrôler notre travail.

M. DREW: Supposons alors, monsieur Cooper, qu'en analysant les résultats généraux de l'exploitation, on soit aussi en train d'étudier un projet d'établissement d'une nouvelle route aérienne. La direction viendrait-elle vous demander de lui fournir toute la documentation que vous pourriez, au sujet du résultat financier prévu de l'exploitation de la route?

M. COOPER: Non, elle s'adresserait au service du trafic, qui lui livrerait des prévisions financières relatives au trafic, ce qui permettrait à la direction d'évaluer les frais d'exploitation de la route. Puis nous lui livrerions sur demande toute donnée d'ordre comptable qu'elle pourrait désirer.

M. DREW: Elle vous consulterait à ce sujet?

M. COOPER: Elle consulterait notre service.

Le très hon. M. HOWE: Je ferai remarquer qu'Air-Canada n'a pas le droit d'établir une nouvelle route. Une nouvelle route est établie par arrêté du gouverneur en conseil, puis le Gouvernement enjoint à Air-Canada d'en assurer le service.

M. DREW: Je crois que la proposition d'établir une nouvelle route viendrait de cette société et que la décision ne serait pas prise par arrêté en conseil. Vous n'imaginez pas, j'espère, que la décision serait prise sans que le gouvernement sache, après renseignements reçus d'Air-Canada, si l'exploitation serait rémunératrice ou non?

Le très hon. M. HOWE: Le gouvernement se renseigne auprès d'Air-Canada, puis il décide de son propre chef.

M. DREW: Ainsi, la décision d'ouvrir une nouvelle route incombe au Gouvernement, non pas à Air-Canada?

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. DREW: Ainsi, cette société serait tenue de continuer à exploiter la route sans avoir un mot à dire, que la route soit rémunératrice ou non.

Le très hon. M. HOWE: Elle a le droit de formuler un avis, mais si le gouvernement lui ordonne de l'exploiter, elle doit s'incliner.

M. FRASER: Que la route soit rémunératrice ou non?

Le très hon. M. HOWE: Oui, Air-Canada doit l'exploiter, si tel est l'ordre reçu.

M. DREW: Maintenant, monsieur Cooper, quelle proportion de votre traitement Air-Canada paye-t-elle?

M. COOPER: Le Comité a étudié plus d'une fois cette question des traitements. A mon avis, je ne devrais pas créer un précédent.

Le très hon. M. HOWE: Je crois que non. Le Comité a décidé de ne pas révéler les montants des traitements.

M. FULTON: Mais il s'agit ici d'un traitement partiel.

Le très hon. M. HOWE: Nous ne révélons pas ces montants, que le traitement soit complet ou qu'il soit partiel.

M. DREW: Monsieur le président, je sais que c'est là une question importante. Quoi qu'il en soit, le Comité a décidé, sur division, de refuser de répondre aux questions posées sur les montants des traitements. Je désapprouve cette décision, tout en comprenant qu'il faut s'y conformer. Mais Air-Canada ne paie qu'une partie du traitement de M. Cooper et le Comité ne peut juger de la responsabilité assumée par M. Cooper à l'égard de cette société s'il ne sait quel est ce montant partiel.

M. COOPER: Je vous répète que je suis entièrement responsable de la comptabilité d'Air-Canada.

M. DREW: Mais cela n'est pas répondre à la question posée sur la proportion de votre traitement que paie Air-Canada.

M. COOPER: Je m'en remets au Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drew, je crois que vous arriveriez à vos fins en demandant au témoin si Air-Canada verse une proportion satisfaisante de son traitement.

M. DREW: Monsieur le président, je sais qu'on demande au témoin de présenter des faits et qu'il appartient au Comité de décider s'il a quelque opinion au sujet des faits mis en lumière. Je ferai remarquer que M. Cooper a déclaré que son emploi auprès des chemins de fer Nationaux du Canada correspond à la charge qu'il occupe auprès d'Air-Canada et j'estime qu'il est très important de savoir quelle est la proportion du total formée par chaque traitement partiel, sans révéler ce total, puisque le Comité a décidé de le tenir secret.

M. MUTCH: Monsieur le président, j'estime que M. Cooper pourrait nous dire si le traitement partiel payé par Air-Canada constitue une rémunération suffisante de son travail. Le Comité vise à présent, je suppose, à obtenir des faits relatifs à l'exploitation de cette société. Ce que nous avons à étudier à présent, c'est l'exposé du budget dont nous sommes saisis.

M. DREW: Monsieur le président, si le Comité ne désire obtenir aucune donnée, il faut en conclure logiquement que la durée de notre séance pourrait satisfaire quiconque tiendrait à ce qu'elle soit la plus courte possible. M. McGregor n'aurait qu'à présenter son rapport et nous n'aurions qu'à lui demander si l'exploitation d'Air-Canada lui donne satisfaction. Il répondrait que oui et il ne resterait plus au Comité qu'à approuver le rapport. C'est pousser la situation à l'absurde, comme il conviendrait de le faire si l'on donnait suite à ce qui vient d'être dit.

M. MUTCH: Est-ce là votre interprétation de mes paroles?

M. DREW: Si je vous ai mal saisi.

M. MUTCH: J'ignore si vous m'avez bien ou mal saisi. Le président vient de dire qu'un moyen de répondre à votre question et d'atteindre votre but serait peut-têre que M. Cooper nous dise s'il estime que la proportion de son traitement payée par Air-Canada est suffisante ou non. J'ai répondu que l'opinion du témoin

sur sa rémunération du travail accompli par lui pour Air-Canada, savoir si cette rémunération est excessive ou si elle est insuffisante, est étrangère à l'objet de notre étude et sans portée sur lui. Ce n'est pas mon opinion, mais une interprétation d'une remarque du président. Pour moi, comme membre du Comité, il m'importe peu que le témoin estime ou non que la proportion de son traitement versée par Air-Canada soit trop faible, trop élevée ou satisfaisante.

M. DREW: J'ai sans doute tout simplement mal interprété votre proposition. Elle a un sens différent, je vous l'accorde.

M. MUTCH: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Le témoin ayant déclaré qu'il s'en remettait au Comité, je propose que vous présentiez, selon notre habitude, une motion que nous discuterons à la fin de la séance d'aujourd'hui, sans perdre plus de temps à parler d'un sujet auquel nous avons déjà consacré sept ou huit minutes. Veuillez continuer votre interrogatoire de M. Cooper.

M. DREW: Très bien. Monsieur Cooper, quelle proportion de votre temps consacrez-vous à Air-Canada?

M. COOPER: Cela varie de quelques minutes à quelques heures d'affilée, monsieur Drew. Lorsque surgit une difficulté de principe relative à la comptabilité d'Air-Canada, je m'en occupe, mais le temps que je consacre à cette tâche est un peu difficile à évaluer, spécialement durant une période d'activité supérieure à la normale. L'année dernière, par exemple, l'analyse faite par moi du régime de pensions de la société m'a pris beaucoup de temps. Mon temps est pris surtout par des questions essentiels ou des questions nouvelles à propos desquelles je suis consulté. La durée de ce temps varie beaucoup selon le volume de travail au cours de l'année. Durant certaines périodes, naturellement, le travail ne prend pas beaucoup de mon temps.

M. POULIOT: Mais vous ne consacrez pas tout votre temps à Air-Canada; vous ne voulez pas passer tout votre temps à notre séance d'aujourd'hui?

M. COOPER: J'espérais que ce serait inutile. J'espérais pouvoir me rendre cet après-midi à la Commission royale d'enquête sur les transports.

M. DREW: C'est là, semble-t-il, l'attitude prise généralement en face de toutes demandes de documentation. Ce que je voudrais savoir . . .

M. COOPER: Puis-je interrompre, monsieur le président? Il me plaît d'assister à cette séance. N'imaginez pas le contraire. J'aimerais y assister aussi longtemps que vous avez besoin de mon témoignage, mais la Commission royale est réellement en train de siéger et notre avocat me presse d'y aller le plus vite possible.

M. DREW: Monsieur Cooper, pourriez-vous nous faire savoir quelle part de votre temps vous estimez consacrer à Air-Canada, à titre de vérificateur: est-ce 1 p. 100, 2 p. 100 ou 10 p. 100?

M. COOPER: Je dois m'en remettre au Comité sur ce point. Je ne m'oppose pas à fournir une évaluation du temps ainsi consacré par moi, ou à dire si j'estime que la proportion de mon traitement payée par Air-Canada est raisonnable ou non.

M. DREW: Vous avez parlé de la répartition de l'emploi de votre temps.

M. COOPER: Oui, et j'ai dit que la proportion varie. En 1949, par exemple, j'estime avoir consacré environ un douzième de mon temps, soit un mois complet, au travail d'Air-Canada. Cette proportion n'est sans doute pas exacte, mais

elle donne une idée approximative de la réalité. Il peut arriver une fois qu'on me demande de travailler pendant une heure ou deux, une autre fois, pendant une demi-journée ou une journée, une autre fois, pendant plus d'une journée, lorsqu'il s'agit d'étudier une question plus compliquée.

M. DREW: Je sais qu'il s'agit d'une affaire secondaire de comptabilité, monsieur Cooper, mais je suis certain que vous avez une approximation de la part de temps passée par vous à Air-Canada.

M. COOPER: J'ai répondu à votre question lorsque j'ai dit environ un douzième de mon temps.

M. DREW: Pourriez-vous aussi dire au Comité si vous estimez que votre traitement est raisonnable ou non, considérant l'importance de vos fonctions?

M. COOPER: Je ne suis encore qu'un comptable, monsieur Drew.

M. MUTCH: Très bien dit.

M. DREW: Je veux parler de la proportion de votre traitement.

M. MUTCH: M. Cooper nous l'a déjà fournie.

M. POULIOT: La part de votre activité au service d'Air-Canada vous oblige-t-elle à travailler le soir?

M. COOPER: Voyons, monsieur Pouliot...

M. DREW: Évitons de faire des personnalités, monsieur le président.

M. POULIOT: Je tiens à être circonspect, monsieur le président. Je sais que M. Cooper travaille souvent le soir pour Air-Canada aussi bien que pour le National-Canadien, qui fait sa joie et son orgueil.

M. DREW: Je reviens maintenant à la question déjà posée, sous réserve de son admission ou de son rejet par le président, et je voudrais savoir si, compte tenu de la part de temps consacrée par vous à Air-Canada, soit un mois par an selon vous, vous estimez que la part de votre traitement payée par cette société est équitable et suffisante?

M. COOPER: Oui, monsieur Drew.

M. DREW: Nous pouvons donc supposer que ce traitement est proportionné au temps consacré par vous, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui.

M. MUTCH: À mon avis, la valeur des services rendus dépend en fait de leur qualité, non de leur quantité.

M. DREW: Maintenant, monsieur Cooper, compte tenu de ce douzième de votre temps nécessairement consacré par vous à Air-Canada, si l'on décidait d'inaugurer une comptabilité des prix de revient pareille à celle en usage dans les compagnies ordinaires semblables, faudrait-il à votre avis appeler d'autres employés à l'exécution de ce travail?

M. COOPER: Il faudrait non seulement augmenter notre personnel, mais améliorer sa valeur, car nos commis-comptables ne seraient pas à la hauteur de ce travail d'un genre très spécialisé. Ce serait indubitablement une initiative coûteuse, monsieur Drew, et dont l'aboutissement, je crois, ne justifierait pas les frais.

M. DREW: Monsieur Cooper, vos rapports avec d'autres compagnies différentes et vos travaux m'assurent que vous connaissez la ligne à suivre pour organiser la comptabilité des prix de revient dans d'autres genres d'entreprises.

M. COOPER: Je diffère d'avis avec vous, monsieur Drew. Je travaille pour le National-Canadien et je suis le plus souvent en rapports avec des cheminots. Les compagnies ferroviaires n'ont pas de comptabilité des prix de revient.

M. DREW: Avez-vous étudié, une fois ou l'autre, s'il conviendrait ou non d'organiser ce mode de comptabilité quelque part?

M. COOPER: Au début, j'en ai parlé à M. Philip Johnson, premier président d'Air-Canada, et lui ai demandé s'il voulait que nous cherchions à tenir les comptes par route. Avec la grande expérience qu'il avait naturellement de l'exploitation des lignes aériennes, il me répondit que non et qu'il pouvait obtenir le montant des frais par route d'une autre manière. C'est la directive que j'ai reçue.

M. DREW: Vous a-t-on demandé à cette époque d'évaluer ou de calculer quels seraient les frais résultant de l'application de la comptabilité des prix de revient?

M. COOPER: Non.

M. DREW: Comment savez-vous si bien qu'il en coûterait très cher de l'appliquer?

M. COOPER: Ma connaissance et mon jugement me le font dire.

M. DREW: Je le suppose, mais votre connaissance de ce mode de comptabilité vous a sans doute obligé à vous renseigner sur ce qu'il en coûterait pour l'appliquer?

M. COOPER: Je n'y étais pas obligé, à mon avis. La connaissance dont je veux parler est celle des difficultés résultant de l'exploitation des divers services d'Air-Canada.

M. DREW: Il est inutile, en somme, de nous envelopper d'un voile de mystère. À vous comme à chacun de nous, il arrive de parler de choses de ce genre au cours de conversations courantes entre personnes et je suis certain qu'en parlant avec vos amis personnels à Montréal, la question de la comptabilité des prix de revient, appliquée aux entreprises ordinaires, est venue sur le tapis.

M. COOPER: Comme j'ai cherché à le faire comprendre, appliquer ce mode de comptabilité à une entreprise ordinaire et l'appliquer à une société du genre d'Air-Canada sont deux choses très différentes.

M. DREW: Comment le savez-vous, puisque vous ne vous êtes pas renseigné?

M. COOPER: Voilà ma réponse, fondée sur mon jugement le mieux informé.

M. DREW: Et sur votre expérience?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Il va sans dire que le témoin...

M. DREW: Donc, monsieur Cooper, vous avez dit n'avoir aucune expérience en matière de comptabilité des prix de revient?

M. COOPER: Aucune en ce qui concerne cette comptabilité dans les entreprises de l'extérieur. Je redouterais cependant d'être chargé de l'appliquer aux opérations d'Air-Canada, si l'on comptait sur moi pour ventiler les résultats d'exploitation par route.

M. DREW: Pourquoi redouteriez-vous cette tâche?

M. COOPER: D'abord à cause de la somme de difficultés et de dépenses qui surgiraient, et de la maigre valeur des résultats auxquels aboutirait cet effort.

De pareilles difficultés se présentent au National-Canadien. Lorsque la compagnie estime que l'exploitation de tel ou tel embranchement est trop coûteuse et qu'elle est convaincue qu'il y a d'autres moyens d'être utile au public, elle examine s'il y a lieu de demander à la Commission des transports la permission d'en abandonner l'exploitation. Pour arriver à constater si l'exploitation de l'embranchement est rémunératrice ou non, elle met en ligne les recettes effectives et les débours de l'embranchement, travail qui est exécuté par le service des recherches, non par celui de la comptabilité. Puis elle présente ses chiffres à la Commission des transports et lui explique comment d'autres moyens de transport peuvent satisfaire aux besoins et au confort du public.

Quand on parle des frais d'exploitation d'un embranchement, il faut savoir si l'on pense aux frais généraux ou seulement aux débours. On pense peut-être qu'une exploitation prenant pleinement sa part des frais généraux est une affaire qui ne rapporte pas, mais ce serait une grave erreur d'imaginer que la suppression de l'exploitation permettrait d'économiser ce montant. La seule économie réalisée serait celle des débours effectifs.

En général, les frais continueraient à s'accumuler quand même. Ensuite, il faut tenir compte de la valeur d'apport de l'embranchement qui, considéré à part, accuse peut-être une perte, mais qui accuse des chiffres différents lorsqu'on calcule son apport à la ligne principale de traffic. Puis il faut tenir compte de la valeur du service rendu par lui à la collectivité et à l'économie nationale. Tous ces points exigent une étude spéciale. Il est impossible d'en confier l'étude aux comptables ordinaires et de compter que ce train-train quotidien, comme une machine, donnera les résultats attendus. Ce n'est pas du tout ce qui arrive.

M. DREW: Qui est chargé du service des recherches?

M. COOPER: M. Cottrell, je crois.

M. DREW: Vous le savez, n'est-ce pas?

M. COOPER: Je le connais, mais j'ignore ses fonctions.

M. DREW: Est-il à la tête du bureau des recherches?

M. MCGREGOR: Des lignes aériennes Trans-Canada?

M. DREW: Est-ce le même bureau qui sert votre organisation?

M. COOPER: Non, M. Fairweather est à la direction du bureau des recherches du réseau.

M. DREW: Qui dirige le bureau des recherches des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: M. Cottrell.

M. DREW: Quelles sont ses initiales?

M. MCGREGOR: H.C.

M. DREW: Monsieur Cooper, vous avez parlé du temps que vous avez passé à diverses époques de l'activité des Lignes aériennes Trans-Canada et vous avez parlé du temps que vous avez consacré aux négociations en vue de l'achat des *North Stars* par les Lignes aériennes Trans-Canada. Quelle était la nature de votre travail dans ces transactions?

M. COOPER: Ma tâche consistait particulièrement à m'occuper de la répartition des frais entre le service continental et le service de l'Atlantique. Il fut décidé que les *North Stars* seraient interchangeables,—contrairement aux DC-3 qui sont limités au service continental,—les *North Stars* seraient affectés aux deux services. On a retenu mes services parce qu'il fallait faire une étude de

la répartition des frais d'exploitation de ces avions entre le service continental et celui de l'Atlantique. De plus, il nous fallait changer nos taux de dépréciation et autres choses de même nature.

M. DREW: Pour ce qui est des *North Stars*, vous établissiez alors un système par lequel vous rendiez possible la répartition des frais d'exploitation entre le service au pays et le service à l'étranger, est-ce exact?

M. COOPER: En effet.

M. DREW: Dans ce cas, existe-t-il aussi une répartition des frais généraux des deux services?

M. COOPER: Oui.

M. DREW: Ainsi, dans ce cas, vous pouvez répartir les dépenses générales sans trop de frais?

M. COOPER: Oui.

M. DREW: Pourquoi cela ne se ferait-il pas aussi facilement pour toutes les autres lignes?

M. COOPER: La présente répartition ne concerne que les grandes lignes, mais les autres devraient s'appliquer à de très courtes lignes.

M. DREW: Vous parlez de l'exploitation transatlantique?

M. COOPER: Non, du nombre de classes de services qui seraient concernées. Par exemple, l'administration. Nous devions répartir les frais de l'administration entre le service de l'Atlantique et le service continental. Nous devions choisir la meilleure méthode. Les frais à répartir comprenaient: l'administration, la surveillance, l'entretien des avions, les frais généraux d'ateliers, les services terrestres, les intérêts, la dépréciation, les assurances et tous les autres frais communs. De plus, des avions affectés au service de l'Atlantique, devaient temporairement servir dans le service continental. Ils pourraient faire le service Montréal-Toronto. Nous devions trouver une base sur laquelle nous aurions établi des frais raisonnables pour l'utilisation des avions établi des frais raisonnables pour l'utilisation des avions affectés au service de l'Atlantique temporairement mis à la disposition du service continental. Voilà ce à quoi je pensais.

M. DREW: Ce programme a-t-il fonctionné avec satisfaction?

M. COOPER: Je suis persuadé que la répartition des frais entre les deux services est satisfaisante et suffisamment appropriée à toutes les fins auxquelles je puis penser.

M. DREW: Une partie des frais du bureau chef, des frais de publicité et autres frais sont répartis entre les deux services en conformité des règles que vous avez établis pour l'organisation?

M. COOPER: Oui. Ainsi, un homme préposé à la vente des billets à Seattle reçoit une partie de son traitement du service de l'Atlantique.

M. DREW: Cela ne constitue-t-il pas un mode de comptabilité des frais?

M. COOPER: Vous pouvez employer l'expression.

M. DREW: Ne l'emploieriez-vous pas?

M. COOPER: J'établis une différence entre le système de répartition des frais entre les trois principaux services et celui de leur partage pour chaque route aérienne, qui est ce à quoi vous pensez, je crois.

M. DREW: Pourquoi serait-il plus difficile de séparer, précisément en vertu des mêmes règles, les frais de chaque service?

M. COOPER: Je ne crois pas que l'exploitation du service domestique et du service transatlantique se confondent au point où se confondent les divers services aériens continentaux.

Le très hon. M. HOWE: Quels sont ceux que ce renseignement intéresserait, si vous l'obteniez? Personne.

M. POULIOT: Monsieur Cooper, me permettrait-on de poser cette question? Vous avez parlé d'un billet qui serait vendu à Seattle pour un voyage à Londres.

M. COOPER: Non pas pour Londres. J'ai dit qu'une partie du traitement de l'agent de billets à Seattle serait chargée au service de l'Atlantique; de même, les frais de notre bureau des billets à Londres sont en partie absorbés par le service continental.

M. POULIOT: Oui, mais il est impossible, selon moi, ou du moins difficile de séparer l'argent que vous obtenez d'un billet,—billet d'un long voyage,—entre les divers aéroports? Ainsi, que quelqu'un achète à Vancouver un billet pour un voyage à Halifax. Vous ne pouvez diviser le revenu entre Edmonton, Winnipeg, Montréal et Halifax?

M. COOPER: Oui, nous pourrions faire cela, il en coûterait de l'argent, mais le renseignement ne serait d'aucune utilité.

M. POULIOT: Non. Dans le cas d'un billet de chemin de fer, l'argent est-il réparti de gare à gare? Disons que quelqu'un achète à Vancouver un billet de chemin de fer pour Halifax? Est-ce que chaque gare recevra une part du prix du billet? Je veux dire chaque gare entre le point de départ et celui de l'arrivée?

M. COOPER: Non, nous divisons le montant par région. Nous le divisons entre la région de l'Ouest, celle du Centre et la région de l'Atlantique. Demander une répartition générale par région est un point, mais une ventilation par districts, divisions ou sous-divisions est impossible.

M. POULIOT: Vous ne pouvez répartir le montant du billet entre chacune des gares?

M. COOPER: Le prix en serait exorbitant.

M. DREW: Prenez simplement comme exemple la ligne Toronto-Kapuskasing. Êtes-vous en mesure de renseigner à n'importe quel moment les directeurs sur l'exploitation de cette ligne en particulier?

M. COOPER: Non. Nous pouvons dire à la direction ce que sont les revenus—la direction peut prendre des moyens de fortune pour connaître le montant des dépenses, et elle obtiendra une très bonne idée de la situation financière, qu'elle soit déficitaire ou profitable. Cependant, on ne peut obtenir le résultats précis de l'exploitation. De plus, j'ajouterai que nous exploitons ce service depuis 1937 et qu'on ne nous a jamais demandé de semblables renseignements,—on ne nous a pas même posé cette question au Comité.

M. DREW: On ne vous a jamais demandé ces renseignements?

M. COOPER: Il ne peut s'agir là de renseignements d'importance vitale puisque nous exploitons ce service depuis treize ans et que la question ne nous a jamais été posée?

M. DREW: Je veux dire vos directeurs ne vous ont jamais posé la question?

M. COOPER: Non et on ne nous l'a pas posée non plus au Comité.

M. DREW: C'est bien.

Le PRÉSIDENT: J'ai cru comprendre que vous désiriez dire quelques mots du déficit, monsieur Cooper?

M. COOPER: Oui. Au sujet du montant du déficit qui semble être une cause de grand souci, puis-je donner ce renseignement-ci au Comité. Le déficit accumulé est de l'ordre de quelque neuf millions. Cependant, nous disposons d'un fonds d'assurance pour notre propre protection, fonds que nous avons constitué à même les recettes d'exploitation. A la fin de 1949, ce fonds était de quelque $3,600,000.

A mon sens, si vous considérez le montant du déficit comme une somme perdue, vous devez déduire $3,600,000 des neuf millions, car ces $3,600,000 sont entre nos mains. Ils constituent une valeur de tout repos; et que survienne la liquidation de la compagnie, ce montant sera porté au titre de surplus.

M. POULIOT: Ce montant est une valeur disponible?

M. COOPER: Oui, c'est une valeur disponible, et à ce titre on n'en tient pas compte lorsqu'il s'agit de déterminer le déficit de la compagnie.

M. FRASER: Une maison d'affaires compterait-elle comme un actif ce montant affecté à l'assurance lorsqu'elle voudrait assurer et protéger sa propriété?

M. COOPER: Non, mais nous n'avons pas versé cette somme à l'extérieur. Elle est encore dans nos mains et disponible.

M. FRASER: Vous la placez en réserve pour le remplacement des avions lorsqu'ils deviennent désuets?

M. COOPER: Si on les considère comme perte. Mais puisque à la date du bilan, l'argent est toujours là, il n'est pas perdu. Si on présume que les neuf millions ont été perdus, cela est faux, du moins en ce qui concerne les $3,600,000,—et ainsi de suite. Ainsi, depuis 1937, nous avons formé un personnel compétant; entraîner des capitaines, des premiers-officiers, des navigateurs, des radiotélégraphistes et du personnel terrestre constitue une forte dépense.

A mon avis, nous avions, à la fin de 1949, un personnel qui constituait un placement de pas moins de $2,500.000. C'est là une dépense qui a été débitée au compte exploitation, néanmoins il en est résulté quelque chose qui constitue un avoir pour la compagnie et qui sera porté au compte des profits, dans l'exploitation à venir, bien que le coût en ait été de neuf millions. Si on me demandait si le montant de neuf millions était réellement une perte totale, j'insisterais certainement pour qu'on déduise les $2,500,000. Vous avez ainsi $3,600,000 d'une part et $2,500,000 d'autre part; et je suis encore d'avis que dans une certaine mesure, l'argent que le gouvernement a avancé pour solder le déficit des Lignes aériennes Trans-Canada lui a été remboursé du fait que le transport du courrier postal s'effectue à un taux moins élevé que celui que nous devrions obtenir.

Le très. hon. M. HOWE: Et il y a un autre facteur. Bien que le gouvernement n'ait placé que 25 millions dans les lignes aériennes, le véritable actif de ces lignes s'élève à environ 31 millions.

M. COOPER: Nous avons créé une clientèle. Le nom d'Air-Canada est favorablement connu partout au monde. Les avions des lignes voyagent sous pavillon canadien. Les lignes ont une valeur attachée à leur raison sociale et à leur clientèle. La clientèle des Lignes aériennes Trans-Canada vaut de l'argent. Il a fallu dépenser pour la créer et cependant on ne lui donne aucune

valeur dans nos comptes. De plus, je désirerais mentionner la valeur du service offert aux villes desservies par Air-Canada, et sa valeur dans l'ensemble de l'économie. Je crois qu'en cas de crise nationale, Air-Canada aurait une valeur accrue. Je ne pense pas qu'il soit exact d'affirmer que le déficit de neuf millions constitue une perte. Ce n'en est pas une.

M. POULIOT: Et il sert à bonnes fins.

M. DREW: Pourquoi avez-vous dit qu'il ne fallait pas considérer ces $2,500,000 comme partie de ce montant de neuf millions?

M. COOPER: J'ai dit qu'ils étaient compris dans le montant. Je crois qu'ils figurent au montant, mais j'affirme de nouveau qu'en regard de la dépense nous avons un avoir dans l'expérience d'une exploitation aérienne très efficace.

M. DREW: Vous parlez des $2,500,000 et de ce qui figure dans l'état de compte

M. COOPER: Il n'apparaît pas dans l'état de compte. J'ai dit que dans ces neuf millions, les $2,500,000 représentent les frais de formation d'un personnel qualifié, mais que la présente valeur de cet actif n'apparaît pas dans l'état de compte. Cette formation a coûté beaucoup plus que cela, mais il faut tenir compte du fait qu'une partie de cette somme a dû figurer au compte d'exploitation des dix dernières années; mais la valeur qu'un tel personnel représente pour plus tard ne peut être moins de $2,500,000.

M. DREW: Ce montant figure-t-il dans un compte quelconque?

M. COOPER: Les frais de formation figurent dans le rapport financier de 1949.

M. DREW: Ainsi vous faites allusion aux frais de formation à cet égard.

M. COOPER: Oui; c'est une dépense payée d'avance.

M. FRASER: Aucune maison de commerce au pays ne ferait une telle revendication.

M. COOPER: Je ne suis pas d'accord avec vous à ce sujet. Je dirais qu'il y a nombre de précédents nous permettant de répartir sur l'exploitation à venir des frais payés d'avance.

M. FRASER: Peut-être bien des frais payés d'avance, mais pas la formation de mécaniciens?

M. COOPER: Plusieurs compagnies capitalisent ce genre de dépenses. Elles considèrent ces dépenses comme partie de l'échafaudage du commerce et comme dépense capitalisable.

M. POULIOT: On m'a dit que la modernisation des machines est quelque chose de prodigieux et qu'un pilote qui était familier avec le genre d'avions en usage il y a quelques années aurait peine à conduire les avions que vous possédez maintenant.

M. MCGREGOR: Il doit recevoir une nouvelle formation.

M. POULIOT: Jusqu'à un certain point; il doit se maintenir à la page et suivre les progrès de la science en ce domaine. N'est-ce pas exact?

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. FULTON: Dans le calcul de ces neuf millions vous avez tenu compte de ce qui pourrait constituer un bilan d'ensemble et de ce qu'on pourrait appeler un déficit accumulé?

M. COOPER: Oui.

M. FULTON: Et selon vous, il y a certaines dépenses qui pourraient être inscrites en contre-partie de ce qui n'apparaît pas dans les chiffres du bilan?

M. COOPER: Oui.

M. FULTON: Mais lorsqu'il est question de l'exploitation courante d'une ligne aérienne, qu'il s'agisse d'une ligne appartenant au pays ou d'une ligne privée, je ne crois pas que les chiffres puissent servir de critère dans un cas ou l'autre. Il s'agit d'établir des résultats par un examen du surplus ou du déficit que font voir les opérations de l'année courante.

M. COOPER: Je regardais les chiffres cumulatifs plutôt que de regarder les chiffres de l'exploitation de l'année 1949.

M. FULTON: Mais vous avez déclaré en réponse à une question que jamais, ni vos directeurs, ni les membres du Comité ne vous ont demandé d'établir un mode de comptabilité, des frais ou de leur donner les chiffres des frais d'exploitation d'une ligne donnée; on a répondu alors, que jamais nous n'avions eu auparavant un tel déficit. C'est alors que vous avez amené la question du bilan d'ensemble.

Conviendriez-vous qu'il est juste de dire que nous n'avons jamais accusé un tel déficit dans le passé, lorsqu'on se base sur l'exploitation d'une année?

M. COOPER: Je pense que le déficit de 1949 a été le pire de tous.

M. FULTON: En face d'un tel résultat de l'exploitation, peut-être y aurait-il avantage à faire enquête sur la question de l'exploitation et à examiner chaque route en particulier au point de vue de la comptabilité des frais?

M. COOPER: Si je me souviens bien, vous avez discuté cette méthode avec moi, ce matin, et vous m'avez demandé mon opinion. Je vous ai dit ce que je pensais de la comptabilité des frais. J'ai exprimé mon point de vue et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de répéter ce que j'ai dit.

M. FULTON: Mais vous conviendrez, pour autant que 1949 est concerné, que nous n'avons jamais dû envisager une telle situation, déficitaire.

M. COOPER: Oui, mais j'ai dit au Comité que si l'on considère l'ensemble du déficit de $9 millions, il y a des considérations dont il faut tenir compte.

M. FULTON: Mais il me semble que vous devez envisager les deux points séparément. Vous avez un déficit total ou un déficit accumulé. Mais si le fait de cette année devait se répéter,—et je dois dire que c'est le désir de tous les membres du Comité qu'il ne se répète pas,—mais s'il devait se répéter, vous auriez, l'an prochain, un déficit cumulatif beaucoup plus élevé.

M. COOPER: Vous pourrez juger de cela lorsque les prévisions de l'année 1950 seront à l'étude.

M. POULIOT: M. Cooper a expliqué que la situation présente un rayon d'espoir.

M. FULTON: Il avait alors en vue le déficit cumulatif, mais nous étudions la situation à venir par comparaison avec les résultats de 1949.

M. MUTCH: Certaines parties de l'actif mentionné devraient être attribuées à la situation de 1949,—si on accepte cet actif,—mais là s'arrête la relation.

M. DREW: Au sujet du fonds d'assurance dont vous avez parlé, je suppose qu'on a déjà expliqué qu'il était établi comme alternative au paiement de primes ordinaires d'assurance à l'extérieur.

M. COOPER: Oui. Pendant un certain temps, nous avons payé des primes d'assurance à des compagnies, mais plus tard, nous avons décidé d'établir notre propre fonds d'assurance.

M. DREW: Versez-vous encore des primes aux compagnies, maintenant?

M. COOPER: Oui.

M. DREW: A quel montant se totalisent-elles?

M. COOPER: En 1949, nous avons versé à des assureurs professionnels des primes au montant de $139,126.

M. DREW: Et vous n'inscrivez pas cette somme à l'actif, n'est-ce pas?

M. COOPER: Non.

M. DREW: Alors, pourquoi ce montant serait-il moins un actif que la somme que vous versez au fonds que vous croyez suffisant pour votre protection?

M. MUTCH: La différence deviendrait apparente si nous devions liquider la compagnie.

M. COOPER: Nous avons en main ces $3,600,000, tandis que les $139,126 payés aux assureurs professionnels, sont en leur possession.

M. DREW: Et cette somme constitue un passif éventuel, n'est-ce pas?

M. COOPER: Non.

M. DREW: Ramenons la question à ceci: en tout temps, ces $3,600,000 peuvent se transformer en passif éventuel.

M. COOPER: Dans l'avenir, mais si l'on prend la situation telle qu'elle était au 31 décembre 1949, le solde de ce fonds est un surplues disponible.

M. DREW: Non pas un surplus disponible puisqu'il est effecté à une fin particulière.

M. COOPER: Plusieurs choses pourraient se produire, mais à partir du 31 décembre, les directeurs des Lignes aériennes Trans-Canada pouvaient porter ces $3,600,000 au compte de surplus. Ce transfert aurait été permis, mais nous n'aurions plus alors eu de protection contre les risques futurs.

Le PRÉSIDENT: Puis-je poser une question: si vous exploitiez une compagnie d'assurance, ce montant constituerait un surplus gagné, n'est-ce pas?

M. COOPER: Certainement.

M. DREW: Non pour la compagnie d'assurance.

Le PRÉSIDENT: Lorsque se termine la responsabilité d'une compagnie d'assurance, si elle a en main $3,600,000, cette somme constitue un profit.

M. DREW: Vous trouverez dans la Loi des assurances que les primes payées doivent être considérées comme des primes inscrites à un compte séparé pour parer à tous paiements possibles, et doivent être traitées de cette façon en vertu de la Loi.

M. COOPER: Mais ces $3,600,000 constituent le montant des primes payées pour couvrir les risques jusqu'au 31 décembre 1949; cette somme ne couvre pas les risques pour 1950, risques que couvriront les primes payées en 1950.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous poser cette question-ci, monsieur Cooper. Si le 1er janvier 1950, les directeurs avaient décidé d'abandonner le principe d'assurance personnelle et de s'assurer dans une compagnie de l'extérieur, que serait-il advenu des $3,600,000?

M. COOPER: Ils auraient servi à amortir le déficit.

M. DREW: Et vous seriez immédiatement appelés à recourir à l'assurance de l'extérieur.

M. COOPER: Oui.

M. MUTCH: Dont les primes seraient payées à même les revenus de 1950.

M. FRASER: A quel montant se totaliseraient ces primes?

M. DREW: Au montant épargné en vertu du présent système s'assurance.

M. MUTCH: Nous tournons en rond autour d'une très simple question. La valeur de l'actif est formée du montant que vous pouvez réaliser advenant liquidation, et eussiez-vous liquidé à la date du bilan que vous n'auriez pas eu un déficit de $4,317,000 mais de moins de trois-quart de million. Si vous portez cette situation dans les années à venir, les risques seront probablement couverts par les primes payées à même les revenus de 1950, et cet actif demeurera. Évidemment, si vous devez payer des dépenses extraordinaires, vous aurez ce montant en réserve pour les solder, mais il est toujours là, en argent liquide.

M. POULIOT: Nous ne voulons pas que vous liquidiez la compagnie, nous désirons vous voir poursuivre votre tâche.

M. KNIGHT: Monsieur le président, il y a ici un actif, l'habileté du personnel que M. Cooper a qualifiée d'avoir. Évidemment, en cas de liquidation de la compagnie, l'avoir serait entre les mains du personnel plutôt qu'entre celles de la compagnie. Vous avez appelé avoir cette accumulation d'habileté du personnel. Quelle serait la dépense annuelle nécessaire à la préservation de cet avoir? Je désire une réponse précise, je crois que ma question est simple.

M. COOPER: Il faudrait payer pour le renouvellement du personnel, mais en ce qui concerne le personnel compétent que nous avons constitué, et qui existait au 31 décembre, les frais en ont été déjà acquittés. L'exploitation future en bénéficiera.

M. KNIGHT: Je comprends qu'il faudra faire certaines dépenses pour maintenir la compétence du personnel à son présent niveau. Avez-vous quelque idée du montant de ces dépenses?

Le très hon. M. HOWE: La question relève plutôt de M. McGregor.

M. MCGREGOR: La dépense annuelle d'entraînement du personnel est négligeable, comme l'a dit M. Cooper, en regard des exigences du renouvellement, et la compagnie est dans l'heureuse situation de n'avoir pas, à l'heure actuelle, à engager de personnel supplémentaire de la classe qui nécessite une formation dispendieuse; il en sera ainsi pour quelque temps, car on a tendance à remplacer nos avions par d'autres plus rapides et plus gros qui permettent de transporter plus de passagers avec le même nombre de pilotes. J'ajouterais que pour un certain temps, peut-être pour environ trois ans, les dépenses que devra encourir la compagnie pour conserver à son niveau actuel le personnel vraiment compétent seront négligeables.

M. MUTCH: Je n'aime pas laisser circuler la supposition de M. Knight, à l'effet que l'avoir dont nous parlions, c'est-à-dire la compétence du personnel passerait aux mains des employés advenant liquidation. Je ne propose pas la vente des Lignes aériennes Trans-Canada, mais sans aucun doute, en cas de liquidation, le prix que nous pourrions obtenir,—je parle ici de vente et non pas d'offre à sacrifice, de vente à quelqu'un d'autre, et je crois que nous pourrions facilement trouver acheteur,—la valeur de cet avoir, la valeur de toute la compagnie serait matériellement augmentée du fait que nous pourrions offrir un

personnel hautement qualifié qui serait heureux de poursuivre sa tâche sous une nouvelle administration. Cet actif est vraiment réalisable, même advenant liquidation.

M. KNIGHT: J'ai fait cette remarque en passant, peut-être ai-je un peu plaisanté, mais personnellement, je m'intéresse à cette entreprise du gouvernement et je suis content d'entendre M. McGregor dire que toute cette compétence existe déjà, que le personnel est tellement compétent que l'entraînement pour les trois prochaines années ne nécessitera que de faibles déboursés, à moins que l'exploitation prenne de l'ampleur. A mon sens, c'est là une situation très satisfaisante. Je voulais que ce point soit soulevé.

M. MUTCH: Je l'ai soulevé pour l'éclaircir car les gens lisent le compte rendu de ces délibérations.

M. POULIOT: C'était de bonne politique et je suis certain que M. Knight aurait agi de même.

M. KNIGHT: Peut-être.

M. FULTON: Au sujet de ce budget ou prévisions des revenus et dépenses, monsieur Cooper, je crois que vous avez dit dans une de vos réponses précédentes que lorsque le budget est en préparation, la direction vous demande de lui fournir des chiffres, spécialement au sujet des dépenses prévues.

M. COOPER: J'ai dit que la direction s'adresserait à l'auditeur général, M. Harvey, pour obtenir ces renseignements. Elle ne s'adresserait pas à moi personnellement, mais à mon service.

M. FULTON: La direction vous a-t-elle demandé ou a-t-elle demandé ces chiffres à votre service? Vous a-t-elle demandé de lui fournir les chiffres détaillés des prévisions pour chaque département, des lignes aériennes Trans-Canada, c'est-à-dire les mêmes départements dont il est question dans ce rapport annuel où n'avez-vous eu à présenter que des prévisions d'ensemble?

M. COOPER: Je regrette, monsieur Fulton, mais je n'ai pas même vu ces prévisions.

M. FULTON: Dans les prévisions que nous avons ici, les frais d'exploitation sont tout simplement réunis.

Le très hon. M. HOWE: Vous interrogez M. Cooper au sujet de ces prévisions budgétaires. Ce n'est pas lui qui les prépare, c'est la tâche du gérant général qu'assiste son bureau des recherches.

M. FULTON: J'ai cru comprendre que M. Cooper nous a expliqué précédemment qu'on a demandé ces chiffres à son service et je ne fais que lui demander de quelle façon ces chiffres sont compilés?

M. COOPER: Je demanderais à M. Harvey de répondre à cette question, c'est lui qui présentement donne ces chiffres.

M. HARVEY: Le service des recherches pourrait nous poser des questions sur les prix de l'essence et de l'huile; il pourrait nous interroger sur les frais de location des terrains d'atterrissage et autres sujets du genre; ou il pourrait désirer des renseignements au sujet des taux d'assurance; ou, peut-être bien nous demander tout changement dans le taux de dépréciation ainsi qu'on nous l'a demandé à compter du 1er janvier 1950. Alors que le service préparait ses prévisions, on est venu nous demander quels changements on pouvait espérer de l'étude des comptes. Nous ne pouvons lui donner que des renseignements sur ce qui est

survenu dans le passé. Nous ne préparons pas les prévisions pour le service des recherches. Nous lui donnons les renseignements sur lesquels il peut baser ses calculs, et en dehors de cela, nous ne lui donnons rien.

M. FULTON: Avez-vous examiné sur quoi se basait le total des frais d'exploitation dans ces prévisions se chiffrant par $30,000,000? Après que vous lui avez donné les chiffres ou les renseignements sur lesquels il établit ses prévisions, le service vous présente-t-il pour vérification un relevé de ses prévisions, article par article?

M. HARVEY: Non, cela ne nous concerne pas. Nous donnons au département certaines informations et ce qu'il en fait ne nous regarde pas.

M. FULTON: Votre service voit-il ces prévisions avant qu'elles ne soient officiellement approuvées?

M. HARVEY: Non.

Le PRÉSIDENT: Vous avez sans doute remarqué, monsieur Fulton, d'après le rapport général sur les services, l'extrême précision du rapport de l'exploitation.

M. FULTON: Je désire revenir à ceci dans un instant, monsieur le président, mais je me demandais, si j'ai bien compris le procédé, si le service de comptabilité ou les fonctionnaires du bureau des vérificateurs voyaient ces chiffres entre le moment où ils donnaient les renseignements de base et celui où les prévisions étaient établies; je vous ai entendu répondre que vous ne les voyiez pas?

M. HARVEY: Nous ne les voyons pas.

M. FULTON: Vous basant sur votre expérience passée dans le domaine des prévisions budgétaires, monsieur Cooper, est-ce que vous ou M. Harvey pouvez nous dire comment vous établissez vos prévisions? Je remarque que vos prévisions des recettes d'exploitation pour 1949 et les véritables recettes d'exploitation n'accusent qu'une différence de $200,000 sur un montant de $26,500,000. A la lumière de ce fait, pouvez-vous nous dire si c'est là un résultat normal ou s'il s'agit d'un résultat exceptionnel pour 1949?

M. HARVEY: Vous parlez des recettes?

M. FULTON: Oui.

M. HARVEY: Peut-être devrais-je expliquer qu'en ce qui concerne le calcul des recettes, cette tâche relève du service de la circulation; le département de la comptabilité n'entre en jeu que dans la mesure où il peut aider à établir un relevé des dépenses passées.

M. FULTON: Puis-je maintenant poser une question à M. Cooper? Vous basant sur votre pratique passée a-t-on déjà prévu avec autant de précision les résultats de l'exploitation pour obtenir une idée aussi exacte que celle de 1949?

M. COOPER: Je suppose que vous parlez présentement de l'augmentation dans le service nord-américain?

M. FULTON: Oui.

M. MCGREGOR: Le calcul dans son application véritable est peut-être un peu plus juste et plus près des prévisions qu'il ne l'a été dans le passé, mais pas beaucoup plus.

M. DREW: Mais le calcul devait être plus précis qu'en plusieurs autres circonstances?

M. MCGREGOR: Il y eut certaines autres circonstances où le calcul fut aussi précis; en fait, on retrouve à date ce degré de précision dans les chiffres de 1950.

M. DREW: Mais vous avez dit qu'il s'agit là d'une des plus précises prévisions que vous ayez pu établir?

M. MCGREGOR: J'ai dit que le calcul est peut-être un peu plus exact, mais il ne s'agit pas ici d'une exception.

M. DREW: Pouvez-vous maintenant, monsieur Harvey, me dire si vous êtes quelque peu responsable du système de comptabilité, ou la responsabilité relève-t-elle entièrement de M. Cooper?

M. HARVEY: Je crois que M. Cooper a traité ce point dans son témoignage. Je travaille sous sa direction, sous sa surveillance.

M. DREW: Ainsi, en vertu du mode de comptabilité suivi, M. Cooper établit les principes et vous ne faites que suivre ses instructions?

M. HARVEY: Je ne crois pas que ce soit très juste de ramener l'idée à cela. Voici ce que nous faisons à l'occasion: si nous pouvons faire des améliorations quelconques, par exemple prendre des moyens raccourcis, épargner du temps pour obtenir les chiffres désirés, nous le faisons; mais tout ce qui concerne le mode de comptabilité relève de sa compétence.

Le PRÉSIDENT: Si les membres du Comité le désirent, nous pouvons maintenant congédier M. Cooper?

M. FULTON: Je n'ai qu'une autre question à poser.

Le PRÉSIDENT: Peut-être pouvons-nous régler cette question et congédier M. Cooper à l'ajournement de la séance, à une heure.

M. FULTON: Pourriez-vous m'expliquer, monsieur Cooper, la signification de ce détail du bilan: propriétés et matériel?

M. COOPER: Cela désigne simplement les immobilisations.

M. FULTON: Que dites-vous de ces nouvelles acquisitions, du montant réservé pour les acquisitions et le nouvel équipement?

Le très hon. M. HOWE: Je crois que cette question s'adresse plutôt à moi. Il ne s'agit pas nécessairement et entièrement de nouvelles acquisitions, mais de prévisions de dépenses véritablement capitalisées comme fonds d'amortissement imputé sur les frais d'exploitation.

M. FULTON: Et vos chiffres sur l'entretien?

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Je suppose que vous désirez poser une question, monsieur Fraser.

M. FRASER: Je voulais interroger M. Cooper au sujet de cette question de comptabilité des frais. Je l'ai entendu dire que si son bureau devait entreprendre cette comptabilité, il aurait besoin de personnel plus qualifié que celui dont il dispose présentement, et je désirerais savoir ce qu'il voulait dire par cela.

M. COOPER: La comptabilité des frais est un domaine hautement spécialisé et sa mise en application nécessiterait l'emploi de gens possédant une connaissance plus étendue de la question que n'en possède notre présent personnel, et cela pourrait éventuellement signifier qu'il nous faudrait retenir les service d'une couple d'experts comptables.

M. FRASER: N'avez-vous pas présentement de comptables agréés à votre service?

M. HARVEY: Non, nous avons un chef comptable agréé et nous avons aussi un comptable qui prépare ses examens de C.A. Mais comme le dit M. Cooper,

je ne crois pas que notre personnel possède une pratique suffisante de la comptabilité des frais pour pouvoir entreprendre cette tâche. J'estime plutôt qu'une telle tâche nécessiterait l'établissement d'un service séparé.

M. FRASER: Êtes-vous comptable agréé?

M. HARVEY: Non.

M. DREW: Bien, puisque vous avez soulevé la question, vous savez apparemment comment fonctionne le mode de comptabilité des frais, n'est-ce pas?

M. HARVEY: Je ne le sais pas.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. Cooper? Alors, nous vous remercions beaucoup d'être venu témoigner, monsieur Cooper.

Il nous reste vingt minutes avant de suspendre la séance et il nous faut prendre connaissance d'un rapport du comité du programme. Devons-nous l'étudier maintenant?

Des VOIX: Convenu.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous lire ce rapport, s'il vous plaît, monsieur Burgess?

(Lecture du rapport du comité du programme par le secrétaire; voir le procès-verbal).

M. FULTON: Monsieur le président, je suppose que nous allons maintenant proposer l'adoption du rapport?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FULTON: J'aimerais donc faire remarquer au sujet de cette motion que je n'ai pas appuyé au comité du programme la motion visant à ne pas appeler les quatre derniers témoins mentionnés; j'ai de plus fait savoir au comité directeur, et je le répète ici, que je n'approuve pas cette motion. J'estime que ces témoins devraient être appelés et je ne ferai que souligner brièvement mes raisons, particulièrement celles concernant l'appel de M. Turnbull. Je rappellerai qu'une des raisons est que nous transportons le courrier à moins que le prix coûtant, ainsi que l'a fait remarquer le contrôleur M. Cooper. Nous avons entendu son témoignage disant que le revenu provenant de cette source ne couvre pas les frais de transport du courrier et autant que nous sachions, le gouvernement n'a pas encore, à cet égard, conclu de nouvel accord avec le ministère des Postes. C'est là une question que nous devons mentionner dans notre rapport et nous devrions, en fait, faire quelques recommandations à ce sujet. Nous devrions donc avoir d'autres renseignements sur lesquels nous pourrions baser nos recommandations, et, pour cette raison, j'aimerais que M. Turnbull explique l'attitude de son service.

On peut en dire autant pour M. Baldwin. Le problème provient de la façon dont les taux des Lignes aériennes Trans-Canada furent établis, alors que les frais d'exploitation, nous a-t-on dit, n'ont pas été pris en considération par la Commission des Transports, lors de l'établissement des taux; de plus, il me semble que cette situation peut être cause de dettes; il nous faut étudier les voies et moyens par lesquels nous pouvons recommander des mesures qui aideront à solder les déficits ou à les réduire et il nous semble que nous devrions faire certaines recommandations à cet égard. Il me semble presque imcompréhensible que les taux soient établis sans considération des frais d'exploitation du service. Voilà pourquoi je croyais qu'il fallait appeler ces deux personnes.

De même avons-nous obtenu de MM. Seagrim et Bain, plusieurs réponses détaillées et nous avons posé plusieurs questions concernant les détails de l'exploitation de la compagnie, les frais d'entretien, etc... Ces questions, à mon sens, ont donné lieu à de nouvelles questions et je pense que le meilleur moyen

d'obtenir ces renseignements est de faire venir au Comité les gens qui sont immédiatement intéressés, afin que, si nous avions quelques questions à poser, nous puissions obtenir des témoignages directs et non indirects sur les frais etc... De plus, les réponses reçues donneront sans doute lieu à de nouvelles questions et, le cas échéant, nous aurons à notre disposition les témoins auxquels nous pourrons adresser nos nouvelles questions et en recevoir des réponses immédiates, ce qui épargnera beaucoup de temps au Comité. Pour ces motifs, je crois qu'il ne faut pas adopter le rapport du comité du programme.

M. DREW: Monsieur le président, avant d'étudier la résolution, je dois dire que je suis des plus surpris de constater que le comité du programme en est arrivé à cette conclusion.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous interrompre un moment, monsieur Drew. J'ai l'impression que ces quatre témoins sont de deux catégories différentes et peut-être devrions-nous les entendre séparément? Si vous le désirez, nous pouvons entendre séparément M. Thurbull et le président de la Commission des transports. Nous procéderons de cette façon si vous le désirez, mais on peut régler la question par une seule motion, si vous le préférez.

M. DREW: Je préfère qu'elle soit traitée comme vous le proposez par deux motions séparées.

Le PRÉSIDENT: C'est mon avis.

M. DREW: Et cela pour une raison qu'on peut retrouver dans les délibérations de notre dernière séance.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez bien adresser vos remarques tout d'abord aux deux témoins recommandés par M. Fulton, nous éclaircirons cette question et interrogerons ensuite les deux autres.

M. DREW: Vous vous souviendrez que j'ai proposé, pour la comparution de témoin, une motion qui ne comprenait pas ces deux-là. En les mentionnant, je ne proposais pas de ne pas les appeler; au contraire, j'étais d'avis qu'ils devaient l'être mais à un titre différent et c'est M. Fulton qui a demandé qu'on appelle ces deux témoins. Il y a peut-être dans la situation cette différence-ci que je me propose de mettre en lumière en me reportant au compte rendu. Vous pouvez interroger MM. Turnbull et Baldwin séparément, si vous le désirez, mais je suis particulièrement surpris par ce rapport au sujet de MM. Seagrim et Bain, et je vais rappeler ce qui s'est passé vers la fin de cette séance. On constatera à la lecture du compte rendu que j'ai exprimé le désir que les personnes suivantes soient appelées: MM. T. H. Cooper, vérificateur, W. F. English, vice-président chargé de l'exploitation, W. H. Seagrim, directeur de l'exploitation des avions, et James Bain, directeur des services techniques et de l'entretien.

Puis, la discussion a porté sur le fait qu'ils étaient absents, non pas sur l'avantage à les appeler. Au contraire, le président a fait observer qu'il n'y avait pas lieu de proposer une résolution au sujet des gens que j'avais mentionnés et qui sont des fonctionnaires de la compagnie. Puis il a ajouté qu'il s'était informé s'ils seraient disponibles le lendemain, mais qu'on lui avait répondu que c'était fort douteux.

C'est à la suite de cette déclaration qu'il a été question d'appeler MM. Baldwin et Turnbull. Toujours au sujet de cette discussion, le président avait encore dit, en réponse à une question de M. Gillis, qu'il entendait faire tout ce qui est régulier à la seule condition que ce soit le désir du Comité, que M. Drew avait proposé la comparution de MM. Cooper, English, Seagrim et Bain, tous membres

du bureau ou employés des Lignes aériennes Trans-Canada ou des Chemins de fer nationaux du Canada, et que c'était là une demande bien ordinaire et bien raisonnable.

C'est de cette façon que je considère cette demande, et vous avez mentionné qu'il n'y avait pas lieu de passer une résolution puisqu'ils étaient fonctionnaires de la compagnie. Je ne peux exprimer que surprise et étonnement en constatant que le Comité, dont le devoir était d'étudier cette question, n'a tenu aucun compte de votre opinion à cet égard, car je suis d'avis que votre déclaration à cette occasion est clairement conforme à l'habitude du Comité de se renseigner auprès de ceux qui possèdent une connaissance directe des faits. M. Seagrim est directeur de l'exploitation des avions et M. Bain des services techniques et de l'entretien. Nous étudions le rapport annuel de l'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada aussi bien au cours de l'année écoulée qu'au cours de la prochaine dont nous possédons ici les prévisions.

Je ne vois aucune raison qui puisse nous empêcher d'appeler M. Seagrim ou M. Bain, surtout qu'ils sont ceux directement responsables des deux aspects de l'exploitation d'Air-Canada qui influencent le plus le coût de l'exploitation. Et puisque le Comité est désireux d'obtenir des renseignements qui permettront de faire des recommandations appropriées, ces personnes devraient comparaître pour dévoiler les faits et être interrogées, car elles possèdent chacune l'expérience pratique dans ce domaine. Prétendre qu'on ne devrait pas les appeler, ne ferait que créer l'impression qu'il existe des raisons pour les empêcher de témoigner et que les faits qu'ils pourraient dévoiler ne devraient pas être connus du Comité. Je souhaite que ce ne soit pas là le cas et j'espère que le Comité se rendra à ma proposition à propos de cette procédure considérée raisonnable et régulière et que vous vous en tiendrez à votre déclaration qu'une résolution n'est pas nécessaire parce que ces hommes sont des fonctionnaires de la compagnie ayant des responsabilités particulières. Je demande donc au Comité de considérer la situation actuelle très attentivement, et j'insiste maintenant pour qu'il ne soit pas nécessaire d'y revenir plus tard.

Plusieurs commentaires et points de vues formulés au sujet de l'avenir des Lignes aériennes Trans-Canada sont approuvés par chacun des membres du Comité; nous souhaitons tous que les mesures nécessaires soient prises à la suite d'une recommandation du Comité, afin de permettre aux Lignes aériennes Trans-Canada d'étendre et d'augmenter leurs chances de servir.

Je ne veux pas que l'on prétende d'aucune façon que l'analyse de ces chiffres ou une demande de renseignements soient faites avec l'arrière-pensée de restreindre les Lignes aériennes Trans-Canada ou son exploitation; seuls certains rajustements commandés par les méthodes pratiques d'administration peuvent être apportés après étude des faits qu'on nous aura communiqués.

A mon avis, les Lignes aériennes Trans-Canada devraient avoir des services beaucoup plus étendus que ceux qu'elles exploitent présentement. Dans mon opinion, nous possédons,—comme je l'ai déjà dit antérieurement,—les meilleurs pilotes, les meilleurs équipages aériens, et le personnel volant le mieux entraîné de tous les pays du monde; lorsque nous parlons du personnel expérimenté que nous avons constitué, je pense que l'un des facteurs qui nous a permis d'acquérir ce noyau de mécaniciens hautement compétents est la formation qu'ils ont reçue durant la guerre dans l'Aviation royale canadienne. En fait, cette formation était si excellente que vous trouverez dans pratiquement toutes les lignes commerciales du monde, des Canadiens, hommes et femmes, qui occupent des positions très importantes à cause de l'expérience qu'ils ont acquise pour la plupart dans l'Aviation royale canadienne durant la guerre.

Cela a évidemment sa répercussion dans les années d'après-guerre et l'on doit maintenant en entraîner d'autres. Mais ce qui a fait la force de cette organisation c'est la compétence et l'habileté dont les Canadiens ont fait preuve dans ce domaine durant la guerre. Personnellement, je déplore beaucoup que malgré que nous ayons terminé la guerre avec la plus grande réserve de pilotes, d'équipages aériens, de personnel terrestre et autre personnel des services aériens possédant une grande expérience, nous n'en n'avons pas tiré tout le profit que nous aurions dû.

Je ne peux m'empêcher de prendre conscience de la situation dans laquelle nous nous trouvons. Nous étions la troisième puissance au monde,—dans le monde libre,—en ce qui concerne la disponibilité globale de pilotes, d'équipages aériens et de personnel terrestre, et malgré cela nous avons vu la Hollande,—qu'un de nos lacs peut entourer,—constituer depuis la fin de la guerre une organisation qui se classe aujourd'hui la troisième organisation mondiale de l'aviation civile. Elle emploie à cette fin, un nombre très considérable de jeunes Canadiens,—aussi bien en qualité de pilotes que dans leurs bureaux administratifs. A mon avis, il existe des raisons qui nous pousseraient, par le développement des services dans des domaines profitables, à utiliser cette énorme réserve d'hommes et de femmes d'expérience pour l'extension de ce service, ce qui aurait pour résultat, comme dans toute organisation d'affaires, de réduire la proportion de répartition des frais du siège social et des frais généraux en l'appliquant à une plus grande étendue.

C'est dans cette disposition d'esprit que nous devrions pouvoir interroger ceux qui possèdent l'expérience pratique de tous les jours dans les domaines de l'exploitation et du génie.

De plus, il demeure toujours que le Comité devrait pouvoir exprimer son opinion par des propositions constructives sur des questions telles que le type d'avion, et par d'autres recommandations concernant toute amélioration qui pourrait être apportée au genre de service offert au public. A ce propos, je ferai remarquer qu'on a noté une extraordinaire répugnance à discuter la question de moteurs et autre matériel. Il n'existe aucun moteur qui soit sacro-saint au point qu'il faille l'entourer d'un respect mystique. Il semble presque que le moteur Merlin jouit d'une étrange auréole qui nous interdit de discuter de sa perfection ou de ses faiblesses sans que nous soyons accusés de sacrilège. Envisageons le problème d'une façon sensée. Les Lignes aériennes Trans-Canada l'ont étudié antérieurement à propos du DC-3. Au début, le DC-3 était muni d'un moteur Wright Whirlwind. Par l'étude de certains types de moteurs faite en vue de déterminer la valeur comparative des genres de moteurs qui pourraient être utilisés, on a découvert, ou on en est arrivé à la conclusion qu'il serait préférable d'installer des moteurs Pratt & Whitneys d'un certain type sur quelques DC-3 qui avaient été achetés équipés de moteur Wright Whirlwind.

En ce qui concerne la présente situation, nous savons tous, d'après une déclaration du ministre de la Défense nationale, qu'un changement a été effectué sur un *North Star* en installant un Pratt & Whitneys. Que cela soit efficace ou non, le Comité devrait certainement pouvoir étudier les faits et obtenir les renseignements de ceux qui possèdent la connaissance pratique ou directe. Il se peut qu'il existe d'autres types de moteurs qui devraient être considérés. J'aimerais savoir quelle considération a été donnée à l'utilisation de moteurs turbo propulseurs disponibles, et de plus quelle considération a été accordée à l'installation éventuelle de moteurs radiaux de différents types disponibles. Je ne parle pas ici des moteurs à propulsion en particulier, mais de ceux qui peuvent être installés sans trop de changement sur les avions en service.

Si nous ne pouvons pas interroger ces spécialistes, les témoignages nécessaires nous manquerons pour nous former une opinion. A mon sens, le Comité faillirait à son devoir, s'il laissait entendre à la Chambre des communes, par l'absence de commentaires ou par des généralités ou par l'approbation, qu'il est certain que tout a été fait pour obtenir les résultats maximums dans l'exploitation et qu'on met à pleine contribution les meilleures compétences humaines dans le domaine technique.

A cet égard, M. Seagrim le très habile et le très expérimenté directeur de l'exploitation et M. Bain, directeur des services techniques, sont deux hommes qui, à mon avis, devraient être entendus si le Comité désire sincèrement apprécier l'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. POULIOT: Puis-je poser une question avant l'ajournement? J'aimerais savoir quel type de moteur emploient les Lignes aériennes du Pacifique canadien.

M. MCGREGOR: Elles utilisent le moteur Merlin, la même série que celle que nous employons.

M. POULIOT: La B.O.A.C. a-t-elle acheté quelques-uns de ces moteurs.

M. MCGREGOR: Oui, elle a acheté un peu plus de vingt avions appelé *Canadair Four* munis du même genre de moteur.

M. POULIOT: Donc, les lignes compétitrices utilisent le même genre de moteur.

M. MCGREGOR: La concurrence est négligeable en ce qui concerne les routes.

M. POULIOT: Mais la B.O.A.C., par exemple, effectue des envolées vers l'Europe?

M. MCGREGOR: La B.O.A.C. utilise ses C-4 sur les routes qui n'entrent pas en concurrence avec celles des L.A.T.C.

M. POULIOT: Mais elle possède le même type de moteur que les vôtres?

M. MCGREGOR: Oui, et en principe le même type d'avion.

M. DREW: Comme vous le savez, monsieur McGregor, les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont annoncé publiquement qu'elles ont commandé des *de Haviland Comets* avec moteurs à propulsion pour leurs lignes du Pacifique.

M. MCGREGOR: En effet.

Le PRÉSIDENT: Puis-je obtenir votre attention pour quelques instants. M. Drew a cité mes remarques à propos de la comparution de ces témoins et j'aimerais avoir ici l'occasion de faire une brève déclaration. Lorsque M. Drew a demandé d'appeler ces témoins supplémentaires, il a indiqué M. Cooper, vérificateur, M. English, vice-président, et j'avais compris,—mais apparemment j'avais fait erreur,—deux directeurs de la compagnie, et évidemment, mes remarques ont été faites à la suite de cette demande. A la lecture du compte rendu, je m'aperçois qu'il a mentionné,—et j'aurais dû m'en rendre compte,—le directeur de l'exploitation des avions et le directeur des services techniques et de l'entretien. Je ne savais pas qui occupait ces postes, et je n'ai pas pris le temps de vérifier le rapport des L.A.T.C. car j'aurais immédiatement appris par là que ces messieurs Seagrim et Bain ne sont pas réellement directeurs de la compagnie, ainsi que l'a mentionné M. Drew. Je l'ai certainement mal compris. C'est moi qui ai fait erreur. M. Drew est allé plus loin: il a ajouté, directeur de l'exploitation des avions et directeur des services techniques et de l'entretien. A la vérification, je me rends compte que ces messieurs ne sont pas directeurs. Il est vrai qu'ils en portent le titre mais, monsieur Drew, ils ne sont pas directeurs de la compagnie.

M. DREW: MM. Cooper et English non plus.

Le PRÉSIDENT: Mais ils sont fonctionnaires de la compagnie et j'ai bien dit que vous aviez droit d'entendre les fonctionnaires; je n'ai aucun doute là-dessus. A propos de l'autre question, je possède le rapport du sous-comité. Monsieur Fulton, au sujet de votre déclaration . . . mais je n'abuserai pas du Comité, en lisant ce rapport car nous n'avons évidemment pas le temps maintenant d'étudier cette motion. Convient-il au Comité de reprendre la séance à 4 heures de l'après-midi?

La séance est suspendue jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Nous étudions maintenant une motion.

M. FRASER: Auparavant, j'aimerais apporter une correction au fascicule nº 4 dans lequel on me fait dire que M. Vaughan méritait bien ce qu'il a reçu. Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que "si M. Vaughan a mérité ce qu'il a reçu . . ." Je n'ai jamais affirmé qu'il l'a mérité. Le texte devrait être rectifié. Je n'ai jamais dit cela, j'en suis sûr.

Le PRÉSIDENT: A quelle page doit se faire la correction?

M. FRASER: A la page 30 du fascicule nº 4.

Le PRÉSIDENT: On a pris note de la correction, y en a-t-il d'autres?

M. MUTCH: La seule chose à faire est de poursuivre le sténographe.

M. FRASER: Je sais que cette correction est juste, car j'en ai pris note ici.

Le PRÉSIDENT: Nous en étions à l'étude de la proposition recommandant l'adoption du rapport du comité du programme.

M. DREW: Je crois comprendre qu'à la suite de la proposition, nous devions nous occuper de cette motion distincte se rapportant aux deux fonctionnaires.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que j'ai proposé, mais vous avez continué à traiter les deux.

M. DREW: Non, non. J'ai dit que je serais d'accord avec vous et j'ai ajouté que je traitais de la question de ces deux fonctionnaires. L'autre point fut celui soulevé par M. Fulton. Et j'ai fort bien compris que c'était là la base sur laquelle nous discutions, car à ce moment, votre déclaration se rapportait à une tout autre méthode. A la lumière de l'explication donnée ce matin sur cette divergence de vue, je ferais respectueusement remarquer que vous n'avez pas employé le mot "directeurs", dans le temps, vous avez employé le mot "fonctionnaires" et dit qu'ils étaient des employés supérieurs de la compagnie. Et aussi, tout juste avant cela, l'hon. M. Chevrier avait marqué son opposition au sujet des personnes dont les noms ont été mentionnés au moment où fut soulevée la question de savoir si le Comité devait s'adresser à des personnes autres que les membres du personnel d'Air-Canada. Je ne dis pas qu'il ne faut pas appeler ces témoins. Mais je crois que le Comité doit décider si les employés supérieurs possédant quelque influence dans l'administration d'Air-Canada pourraient à ce titre être appelés à témoigner à une séance du Comité. M. Chevrier prévoyait évidemment que cette question se présenterait au sujet des employés supérieurs de la compagnie, mais son opposition au sujet des gens de l'extérieur portait sur un point différent.

Le PRÉSIDENT: Je parlais des employés supérieurs alors que vous parliez des directeurs.

M. DREW: Je n'ai pas mentionné les directeurs.

Le PRÉSIDENT: Vous vous êtes servis du mot "directeurs".

M. DREW: Et j'ai donné leurs titres officiels.

Le PRÉSIDENT: Vous avez donné leurs titres, et je croyais que vous parliez réellement des membres du conseil d'administration comme le gérant, par exemple.

M. DREW: J'ai donné les titres que possèdent ces gens dans l'organisation.

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. FULTON: Nous étudions la question des deux témoins qui étaient attachés à la compagnie Air-Canada elle-même, MM. Seagrim et Bain.

Le PRÉSIDENT: Nous devrons voter séparément au sujet de chaque témoin.

M. GEORGE: Je crois que nous ferions mieux de diviser la proposition.

Le PRÉSIDENT: Ce n'était que pour plaire aux membres du Comité que je proposais que nous nous occupions séparément des deux différentes catégories de témoins au cas où les membres du Comité désireraient exprimer différemment leur idée à ce sujet et voter différemment dans les deux cas. Nous ne nous occupons que de la motion visant à faire accepter le rapport du Comité du programme. Je n'essayais que de gagner du temps mais je présume que nous en avons perdu en agissant ainsi.

M. DREW: Alors, monsieur le président, si vous désirez régler cette question ainsi et préférez procéder par voie d'amendement ou d'entente sur le fonds de cette question, je proposerais que M. Seagrim, directeur de l'exploitation des avions et M. Bain, directeur des services techniques et de l'entretien soient appelés comme témoins.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la proposition.

M. FRASER: M. Harvey est venu au Comité et il nous a donné certains renseignements; et nous l'avons entendu à titre de témoin, bien qu'il ne soit pas administrateur. Et à d'autres séances du Comité nous avons entendu d'autres témoins qui n'étaient pas administrateurs. Aussi, je ne vois aucune raison nous empêchant d'entendre ces deux hommes.

Le PRÉSIDENT: M. Cowie n'est-il pas attaché à Air-Canada?

M. FRASER: Mais il n'est pas directeur.

Le PRÉSIDENT: C'est juste. J'ai cru comprendre que le trésorier, le contrôleur, le secrétaire et le vérificateur appartiennent à une tout autre classe et que les membres du conseil d'administration sont d'une classe tout à fait différente de celle des autres employés de la compagnie.

M. KNIGHT: Je crois que cela se rattache à la proposition principale. Pourrais-je savoir si M. McGregor serait prêt à répondre à quelques autres questions se rapportant à l'exploitation?

M. MCGREGOR: Oh! oui.

M. KNIGHT: Que ces personnes soient appelées ou non?

M. MCGREGOR: A la demande du président, nous avons avec nous le vice-président directeur de l'exploitation, M. W. F. English. C'est de lui que relèvent directement les deux hommes en question, et il est tout à fait en mesure de nous donner des détails sur leur travail.

M. KNIGHT: Merci.

M. FULTON: Il me semble que nous sommes dans une situation exactement semblable à celle de ce matin. M. Cooper est le contrôleur de qui relève M. Harvey. Et MM. Harvey et Cooper étaient tous deux ici ce matin. Maintenant, le Comité a demandé que MM. Seagrim et Bain soient appelés. Et le fait que M. English soit ici ne me semble pas un empêchement à leur venue. Selon moi, nous sommes dans une situation exactement semblable à celle où nous avons entendu MM. Cooper et Harvey et il me semble que MM. Seagrim et Bain devraient aussi être entendus.

Le PRÉSIDENT: A la page 2 du rapport annuel vous trouverez une liste des membres du conseil d'administration et de la direction.

M. GEORGE: Je demande le vote.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à vous prononcer, messieurs?

M. DREW: Puisqu'on a dit que M. English est en mesure de nous donner des renseignements, le Comité ferait mieux, après avoir obtenu le témoignage de M. English, de décider si les motions devraient être présentées, car ce témoignage déterminera si M. English possède tous les renseignements.

M. POULIOT: M. English?

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il que la motion demandant l'adoption du rapport du comité du programme soit remise indéfiniment?

M. MUTCH: J'aime cette expression, "indéfiniment".

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur de l'adoption du rapport du comité du programme se prononcent.

M. GEORGE: Quelle est cette motion?

Le PRÉSIDENT: M. Drew croit que les employés supérieurs déjà présents au Comité pourraient peut-être lui donner les renseignements qu'il désire; il propose donc que la motion soit réservée, ce qui voudrait dire par le fait même que la motion prévoyant l'adoption du rapport du comité du programme soit aussi réservée.

M. DREW: Je ne veux pas fendre les cheveux en quatre. Mais je dirais qu'il pourrait nous renseigner—on a déclaré qu'il le pourrait—cela nous permettrait de mieux trancher la question.

Le PRÉSIDENT: Je m'excuse de n'avoir pas été clair. Quels sont ceux qui désirent réserver la motion? Convenu.

M. MUTCH: On ne fait ainsi que retarder la décision.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes à la première page du budget.

M. DREW: Qui proposez-vous d'appeler maintenant, M. English?

Le PRÉSIDENT: MM. McGregor et English sont tous les deux présents et prêts à être interrogés.

M. DREW: N'allons-nous pas interroger M. English au sujet de l'exploitation de l'an dernier? Je ferai remarquer que dans le cas contraire, notre façon de procéder élèverait une barrière qui, j'en suis sûr, n'avait pas été envisagée. Considérer l'affaire close après l'audition d'un seul témoin exclut la possibilité d'entendre témoigner les fonctionnaires s'occupant d'aspects particuliers de la question sur ce qui a été accompli dans le passé. M. English qui n'a pas assisté aux réunions auparavant peut nous éclairer sur certains aspects du problème maintenant qu'il est parmi nous.

Le PRÉSIDENT: Il ne fait aucun doute que vous étiez la victime d'un malentendu. Vous croyiez que le Comité étudiait les articles du budget et je me souviens bien de votre surprise lorsque vous vous êtes aperçu que ce n'était pas le cas. Je me tiens à la disposition du Comité et vous devriez être libre d'interroger les témoins au sujet des crédits de 1949 tels qu'ils sont indiqués dans le budget aussi bien que ceux de l'état de 1950. Monsieur McGregor, quelle page du rapport préférez-vous ou proposez-vous que nous étudiions d'abord?

M. McGREGOR: L'ordre importe peu, monsieur le président. A la dernière séance du Comité, M. Drew a demandé les prévisions des frais pour 1949 et les frais réels pour la même année, ainsi que les prévisions d'exploitation de 1950. Il a également demandé les budgets de 1949 et 1950. Seul l'état des immobilisations est considéré comme budget proprement dit par les L.A.T.C. et cet état a été soumis pour étude de façon à englober toute la question.

Le PRÉSIDENT: Lequel des trois services suivants le Comité désire-t-il étudier: Transatlantique, Nord-Américain ou Bermudes-Antilles?

M. MUTCH: Il me semble que l'étude de l'état d'ensemble ferait surgir des questions qui couvriraient un peu tout.

Le PRÉSIDENT: L'étude de tous les services nous sera probablement utile. Nous la commencerons à la première page du document que possèdent les membres du Comité: "Comparaison entre les résultats financiers pour 1949 des Lignes Aériennes-Trans-Canada et les prévisions pour 1949 et 1950 pour tous les services".

M. MUTCH: Le sujet est assez étendu pour permettre toutes les questions.

M. KNIGHT: Je constate dans le nº 1 que les prévisions pour 1949 comprennent celles des "augmentations de salaires résultant des négociations ouvrières de la fin de l'automne 1949". J'aimerais éclaircir le point relatif à la fermeture de certaines sections de l'usine des L.A.T.C. de Winnipeg. Toute cette affaire repose sur le vœu exprimé par la compagnie l'an dernier, je crois, de déménager son bureau principal à Montréal et sur la relation possible, entre ce projet et le fait que certains employés ont été congédiés cette année. Je désire poser à M. McGregor deux ou trois questions à ce sujet. En premier liep, monsieur McGregor, on me dit que certains employés, des mécaniciens en particulier, ont été congédiés. Pourriez-vous nous renseigner là-dessus.

M. McGREGOR: Parlez-vous de mises à pied très récentes?

M. KNIGHT: Passablement récentes, je crois.

M. McGREGOR: Qui ont eu lieu au cours du mois dernier?

M. KNIGHT: Je n'affirme rien, mais je crois qu'elles se sont produites probablement au cours des deux ou trois derniers mois.

M. McGREGOR: Les congédiements dont vous avez fait mention se sont tous produits, je crois, au cours du mois dernier et ils n'ont pas touché des manœuvres mais des membres du personnel technique; ce service a été réduit de 70 employés, à peu près également répartis entre Winnipeg et Montréal.

M. KNIGHT: Certains de ces hommes étaient pas mal anciens?

M. McGREGOR: Quelques-uns comptaient 4 ans de service.

M. KNIGHT: Y en avait-il d'autres plus anciens?

M. McGREGOR: Il y en avait un ayant plus d'ancienneté et on s'est arrangé pour le nommer à un autre poste dans la compagnie.

M. KNIGHT: J'ai été étonné par le règlement qui permet le remplacement d'un employé par un plus ancien, et qui s'applique aussi bien aux compagnies aériennes qu'aux chemins de fer. Certains de ces hommes peuvent-ils être engagés à Montréal sous le régime de ce règlement?

M. MCGREGOR: Si l'on décide de l'utiliser, la compagnie n'a rien à y voir. Le règlement figure dans l'accord entre l'association et la compagnie à la demande de la première.

M. KNIGHT: N'y aurait-il pas moyen de déplacer ces employés de Winnipeg à Montréal?

M. MCGREGOR: Par leur propre choix peut-être, mais cela pourrait produire l'effet contraire.

M. MUTCH: Il se pourrait qu'un nouvel employé à Montréal devienne senior à Winnipeg en remplaçant quelqu'un là-bas?

M. MCGREGOR: En effet.

M. KNIGHT: Ce que vous venez de dire a été d'un grand intérêt. Merci beaucoup.

M. MUTCH: C'est l'homme qui m'intéresse, non pas la compagnie.

M. KNIGHT: Ma foi, les deux m'intéressent. Y aurait-il une relation entre la mise à pied de ces employés et le vœu des diercteurs d'établir le bureau central à Montréal?

M. MCGREGOR: Absolument aucune.

M. KNIGHT: Je désirais être rassuré sur ce point. J'avais crû comprendre qu'on avait assuré ces employés qu'ils ne seraient pas congédiés et qu'il n'y aurait pas de mise à pied durant cette période.

M. MCGREGOR: Les L.A.T.C. ne font jamais de promesse de ce genre mais on a donné l'assurance aux employés qu'aucun poste ne serait transporté de Winnipeg à Montréal autre que ceux du bureau central qui a été transporté en octobre dernier.

M. KNIGHT: Par poste vous entendez un atelier complet?

M. MCGREGOR: Tout emploi particulier dont on a besoin.

M. KNIGHT: En d'autres termes, les fonctions sont demeurées là, mais moins d'employés les remplissent.

M. MCGREGOR: La situation est la même à Montréal qu'à Winnipeg au sujet du personnel de techniciens qui se compose de dessinateurs et de mécaniciens juniors.

M. KNIGHT: Voici ma deuxième question: est-il exact que la compagnie octroie actuellement des contrats à des compagnies privées de Winnipeg pour des travaux qu'on avait l'habitude ou qu'on pourrait exécuter dans les ateliers de la compagnie?

M. MCGREGOR: M. English serait plus en mesure de répondre à cette question lorsqu'il sera interrogé, mais j'y répondrais négativement.

Le PRÉSIDENT: M. English n'est-il pas présent?

M. MCGREGOR: Certainement, il l'est.

Le PRÉSIDENT: Qu'il réponde alors.

M. ENGLISH: Aucun travail n'est donné en sous-contrat à aucune compagnie privée de Winnipeg. A Montréal, nous avons octroyé un sous-contrat pour le

reconditionnement de magnétos à un manufacturier de magnéto à cause de certaines modifications devant être apportées à nos appareils; nous sommes convenus d'un prix pour ce travail . Cette tâche requiert six hommes.

M. KNIGHT: Donc, on exécute à l'extérieur aucun travail pouvant être effectué dans les ateliers de la compagnie à Winnipeg?

M. ENGLISH: Non.

M. KNIGHT: On m'avait dit que la MacDonald Aircraft Company de Winnipeg,—je n'ai pas d'objection à nommer la compagnie,—effectuait quelques travaux pour votre compte. Mon renseignement était apparemment faux.

Une autre question: qu'advient-il dans ce cas des privilèges de la pension de ces employés?

M. ENGLISH: Si l'employé est mis à pied, il a le droit de laisser ses contributions dans le fonds de pension et s'il est rappelé en service il reprend là où il a laissé. En d'autres mots, il reprend son statut de pension. S'il préfère retirer ses contributions du fonds, il doit recommencer à neuf s'il est rengagé par la compagnie.

M. KNIGHT: Un homme qui vient d'être congédié à cause du marasme des affaires de la compagnie, situation qui s'est déjà produite dans le passé, ne laissera probablement pas ses contributions dans le fonds.

M. ENGLISH: Nous avons dû effectuer des mises à pied dans le passé, mais je ne crois pas me tromper en disant que tout employé ayant été congédié au cours des deux dernières années, non pas au cours de la dernière année, a eu l'occasion de revenir au service de la compagnie.

M. KNIGHT: Vous voulez dire lorsqu'il y a du travail.

M. ENGLISH: En effet.

M. KNIGHT: Je voulais dire que l'obligation dans laquelle se trouve la compagnie de congédier un employé prouve un ralenti des affaires qui fait de cet homme un autre chômeur. S'il est sans travail, son argent demeuré dans le fonds de pension ne lui est pas très utile.

M. ENGLISH: Nous avons un chiffre d'affaires normal d'environ 6 p. 100, ce qui signifie qu'il se produit toujours des vacances et un homme qui a été employé par la compagnie a la priorité lors de l'embauchage; nous recommandons donc à tous ceux qui sont remerciés de leurs services de laisser leurs cotisations dans le fonds de pension.

M. KNIGHT: Je suppose que la question ne vous concernant pas vous ne possédez aucun renseignement sur les 70 hommes qui ont trouvé de l'emploi ailleurs.

M. ENGLISH: Non, je ne pourrais rien vous dire là-dessus.

M. MCGREGOR: Les L.A.T.C. ont fait beaucoup d'efforts pour tenter d'obtenir de l'emploi pour ces hommes. Je sais qu'on a réussi dans certains cas mais je n'en connais pas tous les détails.

M. KNIGHT: En d'autres termes, la compagnie se considère à ce sujet responsable dans une certaine mesure, moralement responsable.

M. MCGREGOR: En effet.

M. KNIGHT: Je suis très heureux de vous entendre dire cela. Il ne me reste qu'un seul point de moindre importance et je ne prendrai qu'une minute de votre temps. J'aimerais savoir dans quelle mesure la différence de l'heure, c'est-à-dire lorsque certains endroits d'une même province utilisent l'heure avancée et d'au-

tres l'heure normale, dans quelle mesure dis-je cette différence vous occasionne-t-elle des désagréments? Je sais qu'elle est une sérieuse source d'ennuis pour les employés de chemin de fer. Je me demandais si cela entraînait une dépense d'argent, un personnel plus nombreux ou une augmentation de la tâche du service de renseignement. Les employés de chemin de fer disent que pratiquement tous les renseignements donnés en Saskatchewan doivent être répétés; ce qui double pratiquement la tâche du personnel de ce service. Êtes-vous aux prises avec le même problème?

M. McGregor: C'est un réel ennui et cette situation accroît vraiment le travail puisque qu'on doit répéter presque toujours les renseignements relatifs à l'heure des départs et des arrivées et bien souvent une longue discussion survient mettant en doute l'heure citée, à savoir si c'est une heure plus tôt ou plus tard que l'heure normale. En fait, certains passagers manquent les envolées à cause de la confusion qui en découle. Le fait que notre horaire indique l'heure normale, comme il se doit, complique certainement l'administration d'une ligne aérienne et c'est là un inconvénient pour les passagers; de plus, cela entraîne certainement des frais mais il serait difficile de les évaluer.

M. Knight: En d'autres termes, l'heure uniforme dans tout le pays vous aiderait beaucoup?

M. McGregor: Du point de vue du transport ce serait un grand avantage.

M. Mutch: Le président a dit il y a un moment qu'on avait mis à pied environ 80 employés répartis entre Montréal et Winnipeg. M. English pourrait-il nous dire combien de membres du personnel du service technique on a congédié à chaque endroit?

M. English: Environ la moitié à chaque endroit; trente des quatre-vingt qui ont été remerciés de leurs services ont été nommés à d'autres postes dans la compagnie?

M. Mutch: Pourriez-vous dire au Comité combien les L.A.T.C. comptent d'employés à Winnipeg maintenant et combien elles en comptaient au moment du transfert du bureau central à Montréal?

M. McGregor: Je ne pense pas posséder ces chiffres. Je dirai cependant que l'on compte là-bas environ 150 employés de moins qu'au 1er octobre.

M. Mutch: Environ 150 employés ont été déplacés?

M. McGregor: Oui.

M. Mutch: Donc, depuis cette date le personnel à Winnipeg a augmenté peut-être de moins de 10?

M. McGregor: Oui, ce serait là le chiffre normal vu que nous sommes à la fin de la saison morte de l'hiver.

M. Mutch: J'ignore si ma question est équitable, mais j'aimerais savoir si on prévoit un accroissement considérable du personnel à Winnipeg à la suite d'autres changements?

M. McGregor: Non, nous n'envisageons rien de ce genre.

M. Mutch: C'est tout.

M. Drew: Monsieur le président, interrogeons-nous M. McGregor ou M. English présentement?

Le président: Ils sont à notre disposition tous les deux. Au sujet de l'étude du budget, je propose que nous commencions par les postes d'exploitation que

nous étudierons en nous reportant aux postes que vous trouverez à la première page du document que vous possédez tous. Ils sont groupés sous six rubriques: recettes d'exploitation, frais d'exploitation etc.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS FINANCIERS DE 1949 ET LES PRÉVISIONS DE 1949 ET 1950
TOUS SERVICES

	Prévisions de 1949*	Frais et revenus réels de 1949	Prévisions de 1950†
Recettes d'exploitation	$37,879,000	$36,746,356	$40,145,000
Frais d'exploitation	40,017,000	40,288,744	40,782,000
Profits ou (pertes) d'exploitation	(2,138,000)	(3,542,388)	(637,000)
Revenus divers—Net		cr. 13,739	144,000
Intérêt sur capital	765,000	761,466	750,000
Surplus ou (déficit)	(2,903,000)	(4,317,593)	(1,243,000)

* Y compris les prévisions d'augmentations de salaires résultant des négications ouvrières de la fin de l'automne 1948.

Y compris l'augmentation des frais d'exploitation des *North Star* pour l'année complète comparée à six mois de 1948.

† L'évaluation des frais dans cette colonne est fondée sur l'échelle courante des salaires.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS FINANCIERS DE 1949 ET LES PRÉVISIONS DE 1949 ET 1950
SERVICES TRANSATLANTIQUE

	Prévisions de 1949*	Frais et revenus réels de 1949	Prévisions de 1950†
Recettes d'exploitation	$11,124,000	$10,222,387	$ 9,555,000
Frais d'exploitation	13,008,000	12,714,826	10,587,000
Profits ou (pertes) d'exploitation	(1,884,000)	(2,492,439)	(1,032,000)
Revenus divers—Net		cr. 114,929‡	
Intérêt sur capital	300,000	290,781	232,000
Surplus ou (déficit)	(2,184,000)	(2,898,149)	(1,264,000)

* Y compris les prévisions d'augmentations de salaires résultant des négociations ouvrières de la fin de l'automne 1948.

† L'évaluation des frais dans cette colonne est établie d'après l'échelle courante des salaires.

‡ Y compris les pertes de $97,605 dues à la dévaluation de la livre sterling.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS FINANCIERS DE 1949 ET LES PRÉVISIONS DE 1949 ET 1950
SERVICES DE L'ATLANTIQUE-NORD

	Prévisions de 1949	Frais et revenus réels de 1949	Prévisions de 1950
Recettes d'exploitation	$10,033,000	$ 9,062,159	$ 7,991,000
Frais d'exploitation	10,608,000	10,472,472	7,987,000
Profits ou (pertes) d'exploitation	(575,000)	(1,410,313)	4,000
Revenus divers—Net		cr. 99,974	
Intérêt sur capital	235,000	228,408	167,000
Surplus ou (déficit)	810,000	(1,738,695)	(163,000)

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS FINANCIERS DE 1949 ET LES PRÉVISIONS DE 1949 ET 1950
SERVICE BERMUDES ET PETITES ANTILLES

	Prévisions de 1949	Frais et revenus réels de 1949	Prévisions de 1950
Recettes d'exploitation	$ 1,091,000	$ 1,160,227	$ 1,564,000
Frais d'exploitation	2,400,000	2,242,353	2,600,000
Profits ou (pertes) d'exploitation	(1,309,000)	(1,082,126)	(1,036,000)
Revenus divers—Net		cr. 14,955	
Intérêt sur capital	65,000	62,373	65,000
Surplus ou déficit	(1,374,000)	(1,159,454)	(1,101,000)

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS FINANCIERS DE 1949 ET LES PRÉVISIONS DE 1949 ET 1950
SERVICES NORD-AMÉRICAINS

	Prévisions de 1949*	Frais et revenus réels de 1949	Prévisions de 1950†
Recettes d'exploitation	$26,755,000	$26,523,000	$30,590,000
Frais d'exploitation	27,009,000	27,573,918	30,195,000
Profits ou (pertes) d'exploitation	(254,000)	(1,049,949)	395,000
Revenus divers—Net		101,190‡	144,000
Intérêt sur capital	465,000	470,685	395,000
Surplus ou (déficit)	(719,000)	(1,419,444)	21,000

* Y compris les prévisions d'augmentations de salaires résultant des négociations ouvrières de la fin de l'automne 1948.

Comprend les augmentations du frais d'exploitation des *North Star* pour l'année complète contre six mois en 1948.

† L'évaluation des frais dans cette colonne est fondée sur l'échelle courante des salaires.

‡ Y compris les profits de $42,473 réalisés par la vente de devises des États-Unis après la dévaluation.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Budget des immeubles et du matériel—Année 1950

—	1949			Dépenses réelles	1950		
	Budget				Budget		
	A voter de nouveau	Nouveaux crédits	Total		A voter de nouveau	Nouveaux crédits	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avions	57,823 61	239,023 00	296,846 61	79,040 33	74,000 07	191,200 00	265,200 07
Blocs-moteurs	67,563 72	220,800 00	288,363 72	63,844 26	33,229 55	290,000 00	323,229 55
Aéronefs, matériel composant	93,927 22	138,283 00	232,210 22	110,585 56	6,034 56	18,453 00	24,487 96
Installations pour communications terrestres	8,914 35	115,450 00	124,364 35	29,741 64	14,150 41	22,775 00	36,925 41
Hangars et ateliers	53,043 88	271,486 00	324,529 88	98,533 75	69,020 33	117,692 00	186,712 33
Rampes lumineuses d'aterrissage	26,136 35	120,132 00	146,268 35	82,654 58	41,826 76	14,344 00	56,170 76
Véhicules moteurs	45,003 47	85,874 00	130,877 47	72,289 98	16,033 95	35,905 00	51,938 95
Locaux et bureaux	34,699 01	172,388 21	207,087 22	94,717 51	50,772 15	72,141 59	122,913 74
Équipement médical	.....	500 00	500 00	334 27	179 13	.....	179 13
Installations techniques	270 00	16,162 00	16,432 00	6,911 80	2,097 35	1,681 00	3,778 35
Hôtel, restaurants, services des vivrss	978 16	44,866 00	45,844 16	12,504 00	5,759 82	7,683 00	13,442 82
Entrepôts et distribution	2,935 68	16,002 40	18,938 08	7,795 07	3,174 90	8,531 00	11,705 90
Aménagements divers	.....	74,355 00	7,355 00	3,022 67	963 40	2,212 50	3,175 90
Bâtisses et améliorations	60,976 89	135,711 32	196,698 21	122,704 24	19,039 01	139,918 00	158,957 01
Fonds pour imprévus	.....	563,000 00	563,000 00	.....	.....	503,922 41	503,922 41
	452,272 34	2,147,042 93	2,599,315 27	784,679 66	336,281 79	1,426,458 50	1,762,740 29

M. McGregor: Monsieur le président, puis-je faire une remarque qui peut aider à tirer la situation au clair; je crois que je serai en mesure de répondre aux questions concernant les finances de la compagnie, et celles concernant les services d'exploitation devraient, évidemment, être posées à M. English le vice-président, responsable de ce service.

Le président: A mesure qu'elles sont posées, vous pouvez indiquer celles qui l'intéressent et vous n'aurez qu'à les lui transmettre. Par exemple, le premier poste est celui des recettes d'exploitation. Il comprendra automatiquement les recettes d'exploitation des quatre différentes divisions, les recettes d'exploitation de 1949, les prévisions de 1949, l'état réel de 1949 ainsi que les prévisions de 1950.

M. Drew: Alors, monsieur McGregor, je remarque dans le premier poste que vous avez une évaluation des recettes d'exploitation au montant de $40,145,000 ce qui indique une augmentation de plus de $2,000,000 sur 1949 et en étudiant la ventilation de ce chiffre je me rends compte qu'il y a une augmentation de près de $4,000,000 dans les prévisions de recettes d'exploitation du service Nord-américain et une baisse de près de $700,000 dans celles des services de l'Atlantique. Pourquoi vous attendez-vous à des recettes inférieures pour les services de l'Atlantique?

M. McGregor: Trois raisons nous ont portés à opiner en ce sens. La première est la forte concurrence existant sur les lignes de l'Atlantique exploitées par onze compagnies, deux autres ayant des services s'étendant jusqu'à Montréal, dont l'un est tout récent et l'autre a des services beaucoup plus considérables qu'auparavant, de sorte que nous croyons que notre part du nombre de passagers transportés sera un peu moindre; la deuxième est que nous savons que l'organisme qui recommande les tarifs pour le transport aérien international, la Commission du transport aérien, est fortement influencée par cet aspect compétitif de la situation et tend à adopter une politique de réduction des taux, particulièrement pour les mois d'hiver; ainsi, l'hiver dernier, il y eut deux tarifs d'excursion en vigueur, l'un au taux du passage aller plus le tiers de celui du retour pour six jours de voyage, et l'autre au taux du passage aller plus le dixième de celui du retour pour 15 jours de voyage, ce qui a eu pour effet de réduire les recettes réalisées par le transport d'un nombre quelconque de passagers; la troisième qui, croyons-nous, aura un effet sur nos recettes du service Transatlantique est l'augmentation régulière des navires disponibles vu qu'un nombre de plus en plus grand de navires sont convertis de navires de guerre en paquebots, pour ne rien dire des nouveaux lancements de vaisseaux, et tout cela donne plus de force aux prévisions que les recettes du transport aérien de n'importe quelle compagnie diminuera probablement.

M. Fraser: De plus, monsieur le président, on fait présentement beaucoup de publicité aux avions à deux ponts. Auront-ils tendance à réduire le chiffre de vos affaires à cause du plus grand confort et des autres choses?

M. McGregor: Du point de vue de l'avion même, je doute que cela tende à réduire nos affaires, mais la fréquence du service a augmenté de trois voyages par semaine par les *Constellations* de la *B.O.A.C.* l'an dernier, à, je crois, trois voyages par semaine par les *Constellations* et deux par semaine par les stratocroiseurs. En d'autres termes, il y a beaucoup plus de sièges disponibles et l'individu qui désire voyager un certain jour et qui ne peut obtenir un siège avec une compagnie ira certainement à l'autre, et le plus de places disponibles chez les lignes aériennes individuelles supposent qu'elles font plus d'affaires.

M. Drew: Quelles sont les deux lignes dont vous parlez?

M. McGREGOR: La *B.O.A.C.* et la *K.M.L.*, ligne aérienne hollandaise.

M. DREW: Combien d'envolées accomplit la *K.L.M.*?

M. McGREGOR: Je ne connais pas leurs projets pour l'été mais je crois qu'elle en effectue deux par semaine actuellement.

M. DREW: Quel type d'avion utilise-t-elle pour ses voyages qui vont à Montréal?

M. McGREGOR: Des *Constellations*.

M. DREW: Vous avez parlé de concurrence accrue et de tonnage plus considérable. Il y a donc eu progrès dans ce domaine?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Depuis la guerre, il est plus facile d'expédier des marchandises?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Et la concurrence des autres lignes est plus prononcée sur cette route?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Quand cela a-t-il commencé? Il y a deux ans à peu près?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Et la courbe ascensionnelle ne s'est pas arrêtée depuis?

M. McGREGOR: Non. Il convient d'ajouter que le volume des voyageurs s'est accru par suite de ce que l'on pourrait appeler les voyages différés; les gens qui n'étaient pas allés voir leurs parents en Europe durant les sept années de guerre y sont allés depuis. Ces gens ne referont sans doute pas ce voyage avant sept autres années.

M. DREW: Cette augmentation du nombre des voyageurs s'est-elle manifestée depuis quelque temps? Leur nombre est-il arrivé au point de saturation?

M. McGREGOR: Je pense, comme vous, que ce mouvement des voyageurs a pris plus d'ampleur. Le fait a été remarqué surtout l'an dernier.

M. DREW: Toutes les places sont prises pour les mois d'été?

M. McGREGOR: Comme je l'ai fait remarquer plus tôt, le service Atlantique-Nord est souvent à sens unique: actuellement la plupart des voyageurs vont en direction est et, plus tard dans la saison, ces gens-là reviendront et la masse des passagers voyagera en direction ouest.

M. DREW: Autrement dit, la demande sera plus forte pour les voyages en direction est jusque vers la mi-juillet, après quoi la même demande se fera sentir en direction ouest à partir de cette date, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: C'est exact, si l'on excepte l'effet produit par les services d'excursion dont j'ai déjà parlé.

M. DREW: Passons maintenant à l'examen du revenu de ce service Nord-Américain. Il va de soi que les dépenses de ce service ont augmenté. L'extension des services en est-elle la cause, ou y a-t-il d'autres facteurs?

M. McGREGOR: L'augmentation se base sur deux facteurs: le premier est l'inauguration d'un nouveau service transcontinental à compter du 12 mai, ce qui portera de trois à quatre le nombre d'envolées quotidiennes aller et retour, soit une envolée quotidienne aller-retour de plus que l'an dernier; le second est la leçon du passé qui ne souffrira pas, que l'on sache, de démenti, et celle-ci nous enseigne qu'en 1949 le nombre des passagers a été de 100 p. 100 plus élevé qu'en 1947 et de 25 p. 100 au-dessus de celui de 1948.

M. DREW: En ce cas, vous vous proposez d'acquérir d'autres avions?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Vous vous contenterez du nombre que vous possédez actuellement?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Je suppose que vous êtes au courant de toute commande spéciale touchant l'exploitation d'une partie quelconque des services, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Cette question, monsieur Drew, ne relève-t-elle pas du chapitre des dépenses? Ne porte-t-elle pas sur un poste de dépense important? Les revenus d'exploitation sont-ils adoptés?

Adoptés.

Frais d'exploitation:

M. DREW: Au sujet des frais d'exploitation, je vous demanderai si un avis quelconque touchant l'exploitation des avions par rapport au serivce en général serait porté à votre connaissance?

M. MCGREGOR: Tout dépendrait de son contenu, monsieur Drew.

M. DREW: Je remarque une augmentation de $400,000 dans les prévisions de 1950. Ce montant est-il destiné à l'inauguration de nouveaux parcours, comme celui des Bermudes et des petites Antilles?

M. MCGREGOR: Non, il s'agit ici du revenu que nous espérons réaliser lorsque les gens connaîtront mieux le service que nous assurons via Tampa, les Barbades et ainsi de suite.

Le PRÉSIDENT: Tout membre du Comité est libre d'interroger le témoin au sujet des postes indiqués sur les pages suivantes et se rattachant au sujet du débat inscrit à la première page.

M. DREW: Maintenant, monsieur McGregor, en ce qui a trait aux services, M. English serait-il plus en mesure que nous de donner des détails sur les questions d'exploitation?

M. MCGREGOR: Oui, si les questions portent directement sur les problèmes de l'exploitation.

M. DREW: Oui, l'exploitation est un facteur de dépenses?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Alors, monsieur le président, afin d'éviter tout malentendu, étudierons-nous ces postes un par un?

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité sont ilbres de poser toute espèce de question qui se rapporte au poste à l'étude.

M. DREW: Je n'ai pas l'intention de déroger à la procédure établie.

Le PRÉSIDENT: C'est bien, allez-y.

M. DREW: Pour revenir aux dépenses d'exploitation, pour quelle raison prévoit-on une augmentation de $2,000,000 en frais de ce genre?

Le PRÉSIDENT: Ce poste figure dans une des pages supplémentaires, mais il semblerait que le poste composé des dépenses n'a pas beaucoup changé.

M. DREW: Excusez-moi, je consultais une autre page concernant les services nord-américains.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez toujours reporter le témoin aux services nord-américains si vous le désirez.

M. DREW: Préférez-vous d'abord en finir avec les services de l'Atlantic-Nord?

Le PRÉSIDENT: Non, voici comment nous voulions procéder: lorsque vous interrogez le témoin au sujet d'un article d'ordre général figurant en première page, vous pouvez poser d'autres questions sur un sujet contenu dans une autre page pourvu que ce sujet se rattache à l'article en question.

M. DREW: Alors, dans la partie des prévisions budgétaires qui se rapportent aux services Nord-Américains, vous inscrivez à $30,195,000 les frais d'exploitation de 1950 par comparaison avec $27,573,918 pour 1949. Comment expliquer cette augmentation?

M. ENGLISH: Il faut l'attribuer à l'extension des services. Nos services en 1950 sont de 35 p. 100 plus considérables qu'en 1949. Il en coûte plus cher d'entretenir le trafic aérien; il faut, entre autres, acheter davantage d'essence et d'huile,—ce qui constitue une partie importante de l'augmentation,—payer les droits d'atterrissage qui sont majorés à mesure qu'augmentent les services de passagers; il y a également un léger relèvement des salaires du personnel du service nord-américain, relèvement équilibré par une forte diminution du service outre-mer.

M. DREW: Mais vous utilisez le même nombre d'aéronef?

M. ENGLISH: Oui, mais nous nous en servons davantage.

M. DREW: Vous employez donc quarante-deux avions?

M. ENGLISH: Non, quarante-sept.

M. DREW: Quarante-sept, dites-vous?

M. ENGLISH: Oui; vingt *North Star* et vingt-sept DC-3.

M. DREW: Est-ce le même nombre que l'an dernier?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Ainsi le nombre d'employés sera le même?

M. ENGLISH: Oui, et ils rempliront les mêmes fonctions.

M. DREW: Une dépense supplémentaire est prévue à leur sujet?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Sous ce rapport, monsieur English, vu que vous vous occupez des frais d'exploitation des avions que vous utilisez, êtes-vous informé des avis publiés relativement au mode d'exploitation?

M. ENGLISH: Pas de tous; les avis portant sur des questions courantes intéressant un département ne me sont pas soumis.

M. DREW: J'entends les avis relatifs aux envolées; vous sont-ils communiqués?

M. ENGLISH: Pas nécessairement, mais on me tiendrait au courant s'il se produisait quelque chose d'inusité.

M. DREW: Vous étiez ici présent lorsque ce sujet a été débattu et vous avez entendu la discussion. M. Seagrim est directeur de l'exploitation et M. Bain, directeur des services techniques. Normalement, ces messieurs vous avisent-ils de leurs directives?

M. ENGLISH: Oui, mais pas nécessairement avant leur publication.

M. DREW: Je comprends ce que vous voulez dire, mais vous les recevez lorsqu'ils sont publiés?

M. ENGLISH: Je les vois tous.

M. DREW: Vous en êtes donc tout à fait au courant.

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Passons maintenant à l'emploi que vous faites des avions *North Star*. Quelle est leur vitesse moyenne de vol?

M. ENGLISH: Nous établissons la vitesse de nos appareils à 230 milles à l'heure, mais ce chiffre est un minimum. La vitesse de croisière varie de 245 à 260 et nos envolées sont calculées du départ à l'arrivée, l'atterrissage se faisant par instruments.

M. DREW: Mais la vitesse de base de vos avions est de 230 milles à l'heure?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Cette vitesse est-elle inférieure à celle que vos avions ont déjà atteinte? Est-ce que vous réduisez maintenant la vitesse durant les voyages?

M. ENGLISH: Oui, un peu depuis quelque temps; nous avons réduit de 1,000 à 900 la force motrice de croisière.

M. DREW: Pourquoi?

M. ENGLISH: Nous estimons que cette mesure réduira nos frais d'entretien.

M. DREW: Tous les capitaines de bord ont reçu des instructions à cet égard?

M. ENGLISH: Oui, bien entendu.

M. DREW: Vous avez lu ces instructions, n'est-ce pas?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Dans le passé on volait toujours à la vitesse de croisière (F.S.) que les indicateurs vous montraient, n'est-ce pas?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: L'indication F.S. est celle qui signale la mise en action du surcompresseur?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Et, jusqu'à tout récemment, vous avez, je crois, poussé vos avions légèrement au-dessus de cette indication?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Ensuite des instructions ont été données à vos capitaines de bord de rester en-deça de cette indication F.S.?

M. ENGLISH: Nous revenons encore une fois à cette indication F.S.

M. DREW: Vous y êtes à présent?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Vous connaissez les raisons données aux capitaines de bord pour qu'ils observent cette vitesse-limite?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Et la raison, exposée dans une lettre, avait trait aux coussinets brûlés?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Les moteurs Merlin vous ont causé beaucoup d'ennuis sous ce rapport?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Cet ordre a été donné quand? Il y a cinq mois?

M. ENGLISH: Quatre, je crois.

M. DREW: Qui a donné aux capitaines de bord ces instructions à l'effet qu'en aucune circonstance ils ne devaient dépasser l'indication F.S.?

M. ENGLISH: En aucune circonstance, dites-vous?

M. DREW: Je crois que oui.

M. ENGLISH: Voulez-vous dire dans des conditions normales?

M. DREW: Dans une envolée normale on ne devait pas placer l'indicateur à la marque F.S.

M. ENGLISH: C'est cela.

M. DREW: Ce qui signifie, naturellement, que le moteur ne donnait pas son rendement maximum?

M. ENGLISH: Non, on constata que nos frais d'entretien pouvaient être réduits par l'adoption d'une nouvelle vitesse réglementaire. Cela n'avait rien à voir à la sécurité de l'avion.

M. DREW: Peut-être pas à l'exploitation des avions, mais n'est-il pas vrai que cet ordre a suivi la publication d'un ordre de M. Seagrim dans laquelle était manifestée une inquiétude au sujet de la faillite des moteurs dont les *North Star* sont munis. Cet ordre, publié au printemps dernier, avertissait les pilotes qu'en aucun cas l'indicateur ne devait être fixé au-dessus de la marque F.S. Vous vous en rappelez, n'est-ce pas?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Avez-vous à la main un exemplaire de cet ordre?

M. ENGLISH: Non.

M. DREW: Vous rappelez-vous ce qu'il contenait?

M. ENGLISH: Pas textuellement.

M. DREW: Mais vous vous souvenez qu'il demandait aux capitaines navigants d'être extrêmement attentifs au sujet de leur horaire d'envolée, et exprimait une inquiétude toute particulière à l'endroit des pannes de moteur, après quoi il conseillait aux capitaines navigants de prendre leurs dispositions pour éviter aux moteurs un trop grand effort?

M. ENGLISH: Non, je crois que cette supposition va trop loin.

M. DREW: Je ne fais pas de suppositions, je parle de ce que contient l'ordre.

M. ENGLISH: Quand nous publions un ordre, tout ordre à l'intention du personnel navigant, nous prenons naturellement une attitude tempérée. Nous n'éprouvions aucune inquiétude quant à la marche des avions ou à leur sécurité.

M. DREW: Je parle en ce moment des instructions données. Auriez-vous un ordre de ce genre en votre possession?

M. ENGLISH: Oui, mais je n'en ai pas d'exemplaire à la main.

M. DREW: Vous vous souvenez de celui qui fut publié le 14 février de l'an dernier à l'adresse des capitaines navigants au sujet de la surveillance de leur navigation aérienne?

M. ENGLISH: J'en ai eu connaissance.

M. DREW: Je crois qu'il débute par ces mots: "Le nombre de pannes de moteur des avions *North Star* nous a causé de l'inquiétude."

M. ENGLISH: Oui, mais nous publions des ordres de ce genre chaque jour,—pas chaque jour, mais souvent. Il y a quelque temps l'endurance de nos pneus nous inquiétait; nous avons donc publié un ordre prescrivant aux équipes d'entretien de les examiner de près lors des révisions au sol. Il ne m'a pas été communiqué avant sa publication; l'état de choses en question était inquiétant sans être alarmant. Il s'agissait d'un ordre courant publié par une branche du service de l'exploitation en raison d'un certain état de choses qui existait à l'époque. S'il s'était agi d'une affaire alarmante, elle m'aurait été communiquée au préalable, mais elle a été publiée comme affaire courante. Lorsqu'il a fallu dernièrement accorder à ce problème un peu d'attention, je me suis fait apporter une copie de l'ordre.

M. DREW: Vous en avez fait la demande?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Et c'était au sujet des déclarations qui ont été faites à cet égard?

Le PRÉSIDENT: Quelles déclarations?

M. DREW: M. English affirme qu'on a attiré son attention sur cette affaire et qu'il a lu l'ordre.

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Si vous l'avez lu, vous souvenez-vous que le dernier alinéa se lisait ainsi: "Dans l'intervalle, on vous prie de naviguer le moins possible avec trois moteurs et de tenir compte de la température, de la proximité d'aéroports utilisables le long de la route, et ainsi de suite."

M. ENGLISH: Oui, mais nous n'avons pas coutume de piloter nos avions avec trois moteurs,—seulement lorsque nous les conduisons à vide d'un endroit à un autre. Nos avions représentent une précieuse valeur et l'ordre ne visait qu'à avertir les capitaines d'être fort prudents lorsqu'ils conduisent, à vide et avec trois moteurs, un avion devant parcourir une certaine distance. Je dois faire remarquer que M. English emploie ici le terme "à vide". Voyager à vide signifie conduire un avion sans charge payante.

M. DREW: Telle était l'ordre adressée à tous les capitaines navigants?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: L'autre ordre dont j'ai fait mention, c'est-à-dire le plus récent qui est encore en vigueur, s'adresse aux capitaines navigants et a trait à leurs voyages réguliers.

M. ENGLISH: C'est bien cela.

M. DREW: Ce document est-il encore en vigueur?

M. ENGLISH: Non. Je puis ajouter, monsieur Drew, pour plus de clarté, que le premier ordre traite du transport à vide des avions et non du transport de chargements payés; c'est-à-dire le transport d'un avion vide.

M. DREW: De quelle ordre parlez-vous?

M. ENGLISH: Du premier, publié en février.

M. DREW: Le dernier s'applique à tous les transports?

M. ENGLISH: Oui, à tous les voyages.

M. DREW: N'avez-vous pas eu, monsieur English, des entretiens avec les représentants d'une organisation de pilotes au sujet des problèmes que ces derniers ont à résoudre concernant les moteurs?

M. ENGLISH: Non.

M. DREW: Vraiment?

M. ENGLISH: Non.

M. DREW: Alors qui serait susceptible d'avoir eu de tels entretiens?

M. ENGLISH: Nous débattons ces questions en particulier avec des représentants, mais non pas avec l'organisation des pilotes.

M. DREW: Avez-vous discuté la chose avec des pilotes? Avez-vous recueilli leurs opinions au sujet de ce problème?

M. ENGLISH: Quel problème?

M. DREW: Le problème des coussinets brûlés qui causent des difficultés.

M. ENGLISH: Ce problème n'est pas sérieux. Comme je l'ai dit précédemment, nous essayions par ce moyen de réduire nos frais d'entretien. Nous avions constaté que nos frais d'entretien étaient élevés, que ces coussinets brûlaient et devaient être remplacés plus souvent que de raison. C'était un problème de fonctionnement. Je doute que les pilotes connaissent ces raisons; ils ont tout simplement reçu cette instruction.

M. DREW: Mais vous avez dû leur donner une raison?

M. ENGLISH: Oui, mais la raison à la base de l'ordre qu'ils devaient observer.

M. DREW: Avez-vous eu des discussions sur l'avantage ou le désavantage qu'il y aurait de changer vos dispositions quant au type de moteur à utiliser dans vos avions?

M. ENGLISH: Nous ne cessons jamais d'étudier ce problème. Nous recueillons des renseignements sur chaque nouveau modèle de moteur et d'avion. Nous nous tenons toujours au courant de la situation à cet égard; nous ne cessons de consulter les fabricants chez eux et nous les recevons à nos bureaux.

M. DREW: Des gens vous ont-ils fait des recommandations? Avez-vous été par ailleurs conseillés sur l'adoption de telle espèce de moteur?

M. ENGLISH: Non.

M. DREW: Jamais?

M. ENGLISH: Non, sauf naturellement de la part des fabricants.

M. DREW: De qui?

M. ENGLISH: Des fabricants. Ils ne manquent pas de nous en faire des recommandations.

M. DREW: Je n'en doute pas. Vous les avez étudiées?

M. ENGLISH: Naturellement.

M. DREW: Vous a-t-on demandé de réunir les opinions au sujet du modèle qui a été débattu ici même, le modèle d'avion à réaction dans lequel on a installé un moteur Pratt et Whitney?

M. ENGLISH: Non, monsieur.

M. DREW: Ce sujet n'a pas été discuté avec vous?

M. ENGLISH: Non, monsieur.

M. DREW: Avez-vous déjà vu cet avion?

M. ENGLISH: Non, monsieur. Il n'a pas encore été vu par...

M. DREW: Vous-même ne l'avez pas vu?

M. ENGLISH: Je ne crois pas que personne d'Air-Canada l'ait vu.

M. DREW: On ne vous a pas demandé si vous aviez quelque connaissance de ce genre d'appareil? Vous rappelez-vous de l'époque où vous avez transformé trois de vos appareils en remplaçant les moteurs Wright Whirlwind par des Pratt et Whitney?

M. ENGLISH: Non, monsieur, nous n'avons pas opéré de transformation; nous avons vendu les appareils munis de moteurs Whirlwind.

M. DREW: Vous vous êtes débarrassés de ces appareils tout entiers?

M. ENGLISH: Nous nous en sommes débarrassés et nous en avons acheté d'autres.

M. DREW: Ces autres étaient munis de moteurs Pratt et Whitney?

M. ENGLISH: Oui, nous ne voulions que d'un type d'appareils.

Le très hon. M. HOWE: N'est-il pas vrai que vous avez pris la direction d'une route de la compagnie d'aviation du Pacifique-Canadien et que, aux termes de la convention, vous avez pris possession de trois avions munis de moteurs Whirlwind?

M. ENGLISH: Non, nous voulions de nouveaux avions au lendemain de la guerre et il nous était impossible de nous procurer des DC-3 à moteurs Pratt et Whitney, mais nous pouvions en obtenir dont les moteurs étaient des Wright Whirlwind, de sorte que nous les avons acceptés comme mesure provisoire. Lorsqu'il nous fut possible d'acheter des DC-3 avec moteurs Pratt et Whitney, nous avons vendu les DC-3 à moteurs Wright.

M. DREW: Avez-vous jugé satisfaisants les moteurs Pratt et Whitney installés dans les DC-3?

M. ENGLISH: Oui, monsieur.

M. DREW: Comme vous êtes à la tête de l'exploitation et que le directeur des services techniques et de l'entretien aussi bien que le directeur de l'exploitation sont sous vos ordres, avez-vous déjà envisagé la possibilité de changer le type de moteurs dont vos avions sont munis?

M. ENGLISH: Non, monsieur; nous n'avons pas jugé que la chose était nécessaire. Nos avions nous donnent satisfaction.

M. DREW: Vous n'avez pas eu de discussions sur ce sujet?

M. ENGLISH: Non, monsieur.

M. DREW: Et dans le cas de ces différents moteurs qui vous intéressent, avez-vous déjà cherché à savoir s'ils pouvaient être utilisés dans vos avions?

M. ENGLISH: Aucun d'entre eux ne pourrait être installé sans que l'on opère des transformations importantes dans les avions. Vous parlez sans doute des moteurs à propulsion thermique ou moteurs à réaction?

M. DREW: Je fais allusion à tout moteur de remplacement.

M. ENGLISH: Il n'existe aucun autre moteur que l'on pourrait utiliser à part le Pratt et Whiteney R-2800.

M. DREW: De toute façon, avez-vous pris vos renseignements à leur sujet?

M. ENGLISH: Pour savoir s'ils pouvaient servir?

M. DREW: Oui.

M. ENGLISH: Non, pas afin de savoir s'ils pouvaient être utilisés dans nos avions, mais nous connaissons bien le moteur.

M. DREW: Le M-2800?

M. ENGLISH: Oui, celui-là.

M. DREW: Oui... ce n'est pas le moteur utilisé dans le DC-3?

M. ENGLISH: Non, le DC-3 est muni du R-1830, plus petit que l'autre.

M. DREW: Quel genre d'enquête avez-vous menée?

M. ENGLISH: Je me suis renseigné sur son rendement et sur l'opinion des exploitants américains. C'est le moteur que l'on installe le plus souvent dans les DC-6.

M. DREW: Est-ce là le moteur du *Constellation?*

M. ENGLISH: Non, le *Constellation* a un moteur Wright 3350.

M. DREW: Quel moteur porte le *Boeing Stratocruiser?*

M. ENGLISH: Il porte un Pratt et Whitney R4360, un autre plus gros moteur.

M. DREW: La structure du *North Star* est-elle semblable à celle du DC-6?

M. ENGLISH: Sauf en fait de longueur; elle est 80 pouces plus courte que celle du DC-6.

M. DREW: C'est-à-dire l'avion?

M. ENGLISH: Oui, l'avion.

M. DREW: Mais la structure est par ailleurs semblable?

M. ENGLISH: Oui, c'est la même structure.

M. DREW: Aucune modification majeure ne serait nécessaire pour installer un R-2800 dans le *North Star?*

M. ENGLISH: Le moteur R-2800 est trop gros pour le *North Star.* L'avion dont vous avez fait mention,—je ne l'ai pas vu, mais j'en ai lu la description dans les journaux,—est plus gros que le *North Star;* il est de 40 pouces plus large que ce dernier.

M. DREW: Les ailes sont plus larges?

M. ENGLISH: Non. Je crois que l'aile est la même, mais je n'en suis pas sûr car je n'ai pas vu les devis descriptifs.

M. POULIOT: Le fuselage est plus long?

M. ENGLISH: Le fuselage est plus long et les points de raccordement du moteur seraient différents.

M. POULIOT: N'est-ce pas une anomalie que le fuselage de votre avion soit plus court que celui de l'autre?

M. ENGLISH: Non, monsieur, car cet avion a été construit en vue de l'usage que nous voulions en faire.

M. POULIOT: Oui, mais vous vous rendez compte que je pose la question pour le bénéfice du Comité.

M. DREW: Monsieur English, à seule fin de savoir de qui relèvent les différentes charges, la question des billets gratuits est-elle de votre compétence?

M. ENGLISH: Non, monsieur.

M. DREW: Qui en exerce le contrôle?

M. ENGLISH: Le président lui-même.

M. DREW: Avez-vous déjà eu l'occasion d'examiner d'autres services aériens qui vous livrent concurrence?

M. ENGLISH: Oui, monsieur.

M. DREW: Avez-vous déjà observé le mode d'exploitation des *Eastern Air Lines?*

M. ENGLISH: Pas dernièrement; j'ai déjà voyagé sur cette ligne, ma dernière envolée dans un de ses avions ayant eu lieu il y a à près d'un an.

M. DREW: Et la *K.L.M.?*

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: La *Pan American?*

M. ENGLISH: J'ai voyagé l'autre jour dans un avion de la *Pan American.*

M. DREW: Connaissez-vous le nombre d'avions dont dispose la *K.L.M.?*

M. ENGLISH: Je l'ignore.

M. DREW: Vous n'avez pas de renseignements détaillés sur l'organisaiton de cette société?

M. ENGLISH: Non. Je possède quelques renseignements d'ordre général sur son organisation, mais rien de plus.

M. DREW: Je songeais seulement qu'il serait peut-être possible d'établir une comparaison utile par l'étude du fonctionnement de ces organismes compétiteurs.

M. ENGLISH: À ceci je crois pouvoir répondre que nous possédons des données très précises sur le fonctionnement des lignes aériennes des États-Unis, celles des exploitations continentales telles que *United, Northwest, American.* Nous sommes en contact très étroit avec elles. Nous avons une bonne connaissance pratique de la *B.O.A.C.*, mais nous n'avons pas eu la même chance d'examiner les méthodes de la *K.L.M.* et de la *Pan American.* Envoyer des gens là-bas, leur faire faire un séjour en Hollande ou à Miami, cela coûte cher. Vous n'apprenez pas grand chose au cours d'une visite occasionnelle d'une journée ou deux.

M. DREW: Vous avez l'avantage de compter dans votre personnel des hommes qui ont réellement travaillé pour le compte de *K.L.M.*, n'est-ce pas?

M. ENGLISH: Avec *K.L.M.?*

M. DREW: Quelques-uns de vos employés sont revenus au Canada après avoir été à l'emploi de *K.L.M.?*

M. ENGLISH: Oui, un ou deux pilotes.

M. DREW: C'est cela.

M. ENGLISH: Mais nous n'avons personne qui ait occupé là un emploi de surveillance ou ait rempli une haute fonction.

M. MUTCH: Cette société emploie des gens que vous avez formés?

M. ENGLISH: Oui, nous avons désigné un bon nombre de pilotes qui ont été employés par *K.L.M.* il y a quatre ou cinq ans. Depuis lors la plupart sont revenus.

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

M. CARTER: J'aurais une ou deux questions à poser. J'imagine que c'est le bon moment de le faire; je ne sais jamais si le moment est opportun de poser des questions. J'aimerais savoir si l'on a songé à établir un service direct de Montréal à Gander à raison d'un voyage par semaine environ, en utilisant un *North Star?*

M. MCGREGOR: Vous voulez dire un service régulier?

M. CARTER: Oui.

M. MCGREGOR: Non, vu qu'un bon nombre de nos avions transatlantiques

font le trajet sans escale de Montréal à Gander, il serait plutôt futile d'organiser un service distinct de Montréal à Gander qui ferait double emploi avec les services transatlantiques qui parcourent ce trajet avec un léger chargement, du moins en ce qui concerne l'espace et le poids.

M. CARTER: Si je vous pose la question, c'est que j'ai entendu des rumeurs à cet effet. Or, dans le cas des passagers qui sont forcés d'atterrir par suite des intempéries, il arrive parfois qu'un voyage est contremandé. Je ferais peut-être bien de vous raconter une expérience personnelle. Il y a deux semaines environ, j'étais en route pour Gander lorsque nous fûmes forcés d'atterrir à Sydney par suite du mauvais temps. Nous nous attendions à repartir le lendemain matin et, ce matin-là, le beau temps revint et nous pouvions reprendre l'air. Des avions faisaient le trajet, mais il nous était impossible de monter en avion parce que le nôtre avait rebroussé chemin et que le voyage avait été contremandé. Je ne sais si ce fait est dû à une pénurie d'avions dans votre parc à Sydney ou Moncton, je ne sais trop l'endroit, que vous ne pouvez faire face à une situation de ce genre?

M. FRASER: Vous n'aviez pas suffisamment d'influence.

M. MCGREGOR: Si un voyage est gravement retardé par les intempéries, la question de retenir un avion ou de continuer un voyage dépend d'un certain nombre de facteurs tels que l'espace disponible au cours du voyage suivant et la nécessité pour l'avion de reprendre son horaire normal des voyages. Mais à mesure que le printemps avance, la disponibilité des avions de la ligne, qui attendent que des situations de ce genre se produisent, diminue à mesure qu'augmente l'utilisation au maximum de la flotte aérienne. Vous serez peut-être heureux d'apprendre que cet été Air-Canada fonctionnera avec le plus grand rendement jamais atteint par ses avions.

M. CARTER: Mais n'essaie-t-on pas de servir d'abord les permiers arrivés? Ce qui nous a le plus piqués, je crois, fut d'apprendre que les gens qui avaient été laissés en arrière étaient arrivés une journée avant nous; ils auraient tout aussi bien pu arriver une semaine avant nous.

M. MCGREGOR: Le règlement veut qu'un passager retardé ait priorité à l'égard de toute place disponible dans l'avion suivant, mais il n'a pas le droit de déplacer un passager qui voyage au cours d'une envolée régulière.

M. CARTER: Ne pourriez-vous pas tenir en disponibilité un avion à Sydney ou à Moncton pour venir au secours des gens en panne?

M. MCGREGOR: La chose est possible, mais très dispendieuse. Vous savez sans doute que le printemps dans les provinces Maritimes offre les pires conditions atmosphériques pour le vol.

M. CARTER: Ne serait-il pas possible alors, par exemple lorsqu'une quinzaine de passagers ont été forcés d'atterrir à Sydney, d'envoyer un plus gros avion de Montréal afin qu'il y ait des sièges supplémentaires?

M. MCGREGOR: Non, car l'outillage aux points intermédiaires n'est pas du calibre requis par les plus gros avions. Cette objection ne s'applique pas à Sydney, car cette ville est organisée pour recevoir les *North Star* et elle dispose de l'outillage requis.

M. CARTER: Mais ne serait-il pas équitable, sachant qu'un certain nombre de passagers sont retenus au sol pendant, disons, vingt-cinq à trente-six heures, ne serait-il pas juste de refuser de nouveaux passagers afin de venir au secours de ceux qui ont dû atterrir?

M. McGregor: Ce serait tout à fait équitable et c'est ainsi que les choses se passent; mais les voyages suivants ont probablement pris tous les passagers que l'avion peut contenir et qui ont été inscrits une semaine ou deux à l'avance; et s'il fallait recueillir d'autres voyageurs retardés, on ne prendrait pas de passagers à Montréal. Mais les voyageurs des avions suivants auront probablement retenu leurs places depuis une semaine ou dix jours.

M. Carter: Mais n'en est-il pas de même des voyageurs forcés d'atterrir? Ils auraient bien pu avoir retenu leurs places, disons, des mois à l'avance?

M. McGregor: C'est possible, mais il a été décidé de réduire au minimum les contretemps causés aux voyageurs. Dès qu'on permet à une irrégularité d'envolée d'en produire une autre, on multiple le nombre des voyageurs qui seront incommodés. C'est un principe bien établi en aviation commerciale que si, par malheur, vous incommodez un groupe de passagers, mieux vaut empêcher que cette incommodité se répande dans tout le réseau, chose qui peut très facilement se produire.

M. Carter: Vous préférez décevoir 20 passagers plutôt qu'un plus grand nombre?

M. McGregor: C'est tout à fait cela.

M. Mott: Prenez par exemple le cas du trajet Toronto-Ottawa. Voulez-vous dire que vous réservez les places sur l'avion Toronto-Ottawa une ou deux semaines à l'avance pour chaque jour, alors que le trajet par chemin de fer s'effectue en six heures seulement?

M. McGregor: Tout dépend du volume des demandes que reçoit le service aérien. Lorsque toutes les places sont prises, nous devons les réserver plus longtemps à l'avance; lorsqu'elles sont plus facilement disponibles, et que ce fait vient à se savoir, les places sont réservées plus près de l'heure des départs.

M. Mott: Je suis arrivé par avion avec trois heures de retard dans la nuit; nous pensions tous pouvoir repartir à sept heures le lendemain matin. Mais je reçus un appel téléphonique me disant que par suite de mauvaise visibilité je ne pourrais m'attendre à partir avant 9 h. 25. Je voulais me rendre à Vancouver. Cela signifie sans doute que les places dans les avions étaient toutes prises jusqu'à 9 heures 25 du soir.

M. McGregor: Quand cela est-il arrivé?

M. Mott: Il y a deux ou trois mois. Je devais revenir à Montréal pour arriver ici à temps pour la session, autrement je serais arrivé en retard.

M. McGregor: Certains voyages semblent convenir davantage aux besoins du public voyageur que d'autres, et alors toutes les places sont prises de quarante-huit à soixante-seize heures d'avance.

M. Mott: J'aurais cru que votre service eût été plus élastique dans le cas d'un long voyage sans escale. Je n'aurais jamais pensé qu'il fallût attendre jusqu'à 9 h. 25 du soir. J'ignore combien de voyages s'effectuent entre Toronto et Ottawa en une journée. Combien y en a-t-il?

M. McGregor: Quatre par jour à présent.

M. Mott: Quatre par jour. Cela revient à dire qu'il y a quatre départs. Nous n'étions que deux à faire le plus long trajet et pourtant ces avions étaient tous remplis.

M. MUTCH: Si un homme en provenance de Vancouver ou de Winnipeg est substitué à un passager d'un avion bien rempli à Toronto, il se trouve peut-être à prendre la place de quelqu'un qui doit faire correspondance à Montréal pour une envolée transatlantique.

M. MCGREGOR: Oui, et c'est là qu'intervient le principe que j'ai énoncé tout à l'heure. Le passager retardé ou celui qui doit prendre un autre avion a priorité en fait de place sur l'avion suivant; mais il n'a pas le droit de déplacer un passager qui a retenu sa place en bonne et due forme à partir d'un point intermédiaire de départ.

M. MOTT: Si vous achetez un billet de Vancouver à Ottawa, il n'est pas certain que vous arriviez à destination. Mais vous êtes sûr d'arriver à Toronto mais, par ailleurs, vous pouvez attendre vingt-quatre heures ou douze heures pour faire le trajet de Toronto à Ottawa.

M. MUTCH: Si vous devez faire une correspondance pour laquelle vous êtes inscrit, vous avez droit à la prochaine place disponible à Toronto.

M. MOTT: Certainement. Néanmoins, je croyais qu'on réservait la place de ceux qui viennent de loin, qu'il y aurait des places pour ceux-là sur les avions en partance.

M. MCGREGOR: Il y aurait eu place pour vous dans l'avion que vous deviez prendre pour faire votre correspondance, mais vous l'avez manqué à cause du retard.

M. MOTT: Oui.

M. CARTER: Je ne vois pas comment vous pouvez multiplier le nombre des mécontents. Supposons que vous ayez à Sydney douze passagers qui aient été forcés de rester au sol pendant vingt-quatre ou trente-six heures, vous en avez fait douze mécontents; si, afin d'assurer des places à ces gens-là, vous refusiez de prendre douze personnes à bord à Montréal ou au dernier terminus, quel qu'il soit, vous n'auriez toujours que douze mécontents; leur nombre ne se multiplierait pas davantage.

M. MCGREGOR: C'est précisément cela et c'est bien ce que je disais: nous ne les prendrions pas à bord sachant que d'autres sont retenus en cours de route. Mais si les places des passagers de Montréal ont été réservées et si nous les refusons ensuite arbitrairement, à leur tour ils seront mécontents.

M. MOTT: Combien de terrains d'aviation sont munis des appareils électriques d'atterrissage? Tous les terrains d'aviation du Canada ont-ils ces installations?

M. MCGREGOR: Non. Tous les principaux terrains, à l'exception de celui de Patricia Bay, à Victoria, en sont pourvus.

M. MOTT: Vous voulez dire qu'elles y sont en usage?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MOTT: Et ces installations donnent satisfaction?

M. MCGREGOR: Oui, absolument.

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

M. CARTER: Combien d'avions sont tenus en réserve à Moncton ou à Sydney, ou sont retenus pour parer aux éventualités dont je vous ai parlé tout à l'heure. et quelle dépense approximative le maintien de ce service entraînerait-il?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas saisi la deuxième partie de votre question.

M. CARTER: Je vous ai demandé combien coûterait le maintien d'un avion supplémentaire pour répondre aux cas d'urgence, et je voulais savoir combien d'avions sont maintenus à Moncton ou Sydney pour parer à une situation semblable et combien ce service vous coûterait pour chaque avion.

M. MCGREGOR: Le coût pour chaque avion ne comprend pas seulement son maintien en disponibilité; il faut tenir compte de la perte de revenu qu'entraînerait l'immobilisation d'un avion. La réserve d'appareils dans la région de l'Est, au cours de l'année, variera de un à trois avions, selon le nombre de voyages effectués.

M. CARTER: Vous n'avez pas de statistiques indiquant le coût approximatif d'un tel service assuré par trois avions?

Le PRÉSIDENT: Il faut aussi payer les équipages.

M. MCGREGOR: Oui, des équipages pouvant répondre au premier appel.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. MCLURE: Combien de lignes d'embranchement avec Air-Canada y a-t-il dans tout le pays?

M. MCGREGOR: Vous voulez dire des lignes indépendantes d'Air-Canada?

M. MCLURE: Oui, ainsi, la *Maritime Central Airways* est une des lignes qui vous alimentent?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il y en a de vingt à vingt-cinq dans tous le pays, et par là j'entends des lignes pourvoyeuses par opposition à lignes aériennes.

M. MCLURE: Des lignes pourvoyeuses aériennes?

M. MCGREGOR: Je ne veux pas parler nécessairement de compagnies indépendantes.

M. MCLURE: Non, non. Et une autre question: parmi ces embranchements en connaissez-vous qui exploitent à déficit? Le cas échéant, qui paie leur déficit?

M. MCGREGOR: Je sais que l'une d'elle exploite à déficit, et je crois qu'on se demande qui le soldera.

M. MCLURE: Ce n'est pas la *Maritime Central Airways*?

M. FRASER: J'aimerais poser une question semblable à celle qu'a posée M. Carter au sujet des voyageurs retenus au sol. Dans de tels cas Air-Canada solde-t-elle les notes d'hôtel, de repas, et autres?

M. MCGREGOR: S'il s'agit de voyageurs dont le voyage a été interrompu, Air-Canada solde ces frais.

M. FRASER: Et la compagnie continuerait de payer jusqu'à ce qu'on leur trouve une place à bord d'un nouvel avion?

M. MCGREGOR: C'est exact. Nous paierions aussi leur transport de l'aéroport à la ville, aller et retour.

M. FRASER: Et si vous deviez le faire, vous paieriez le transport des voyageurs par train?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: J'aimerais revenir aux questions que je posais à M. English au sujet de l'étude d'autres modèles de moteurs. Si je comprends bien, monsieur English, les *North Star* dont se sert le C.A.R.C. et ceux utilisés par Air-Canada sont dans les grandes lignes les mêmes à tout point de vue?

M. ENGLISH: Voulez-vous dire en ce qui concerne le bloc-moteur?

M. DREW: Pardon?

M. ENGLISH: Le bloc-moteur?

M. DREW: Et le modèle?

M. ENGLISH: Les avions du C.A.R.C. ne sont pas à pression intérieure constante.

M. DREW: Mais à part cela? Les ailes sont les mêmes?

M. ENGLISH: Les hélices sont différentes. Il y a plusieurs différences de cette nature.

M. DREW: Mais ces deux types possèdent les mêmes ailes, le même fuselage et autres caractéristiques analogues?

M. ENGLISH: Oui, le train d'atterrissage peut être différent, mais je n'en suis pas certain.

M. DREW: Je parle de l'ensemble de la structure, elle est la même dans les deux cas, si je comprends bien.

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Si je pose cette question c'est que dans un communiqué à la presse, le 22 mars dernier, le ministre de la Défense nationale déclarait:

> Dans le but de prévenir toute interruption grave dans l'approvisionnement des moteurs ou pièces de moteurs de fabrication anglaise, en temps de guerre, le C.A.R.C., qui, jusqu'à maintenant, se servait du moteur britannique Merlin dans ses *North Star* a cru qu'il devrait avoir à sa disposition un modèle éprouvé et modifié de transports *North Star* susceptibles d'être munis de moteurs fabriqués sur notre continent. Ce nouvel appareil a été construit pour mettre à l'essai ce changement de moteur.

C'est la fin de la citation. Je faisais allusion, aux moteurs R-2800. Avez-vous quelques commentaires à faire à ce sujet?

Le très hon. M. HOWE: Ce communiqué ainsi présenté n'est pas exact. L'avion dont il est question n'existe pas dans le moment. On l'a commandé il y a deux ou trois mois seulement.

M. DREW: Si j'ai bien compris, monsieur Howe, on l'a commandé en décembre 1948.

Le très hon. M. HOWE: Je croyais que c'était en décembre 1949.

M. DREW: Dans une réponse faite à la Chambre vous avez mentionné décembre 1948.

Le très hon. M. HOWE: Je ne sais trop. Je me suis rendu à l'usine il y a peu de temps et je n'ai pas vu l'avion en question. Je serais porté à croire qu'il est fabriqué par sections.

M. DREW: Doit-on importer des pièces?

Le très hon. M. HOWE: Il s'agit d'un nouvel avion et non d'une modification d'un avion déjà existant. Nous l'achetons pour remplacer un avion brûlé à Sydney il y a quelques années. Il ne s'agit pas de modification d'un avion déjà existant.

M. DREW: Je ne veux pas créer de malentendu entre vous et un autre ministre, mais le communiqué que je viens de lire dit que l'avion est une modification du transport *North Star* présentement en service et qui a donné tant de satisfaction.

Le très hon. M. HOWE: Il est construit d'après un dessin modifié; c'est ce que rapporte le communiqué.

M. DREW: Je ne puis que m'en rapporter au communiqué.

Le très hon. M. HOWE: Le plan du *North Star* servira de modèle, mais il n'est pas une modification de l'avion actuel. Il s'agit ici de la construction d'un nouvel appareil d'après des dimensions différentes.

M. DREW: Monsieur le président, si on me permet de revenir à la réponse de M. McGregor, j'aimerais obtenir plus de précision sur un point. Monsieur McGregor, un des facteurs qui entre en ligne de compte dans le calcul des dépenses est évidemment celui des billets. Combien de billets gratuits ont été accordés sur les lignes aériennes Trans-Canada, l'an dernier?

M. MCGREGOR: Je ne dispose pas de ce renseignement en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Le nombre a été donné précédemment.

M. MCGREGOR: Au cours d'une réunion précédente, j'ai donné le nombre de passes émises.

M. DREW: Je ne parle pas des passes. N'est-ce pas exact que des billets gratuits sont accordés de temps à autre à diverses personnes qui ne jouissent pas de passes, indépendamment des voyages qui ne sont pas assurés par des passes?

M. MCGREGOR: Parlez-vous des membres du personnel d'Air-Canada?

M. DREW: Ou d'autres.

M. MCGREGOR: Occasionnellement, on transporte aux frais de la compagnie des personnes qui poursuivent une enquête sur l'exploitation des lignes aériennes, et autres; ces dépenses sont imputées sur le compte des relations publiques, où on les inscrit comme telles.

M. DREW: Je m'employais uniquement à vérifier les dispositions que vous prenez dans la généralité de ces cas.

M. MCGREGOR: Ce que je voulais dire en réponse à votre question, monsieur Drew, est que nous serons heureux de mettre à votre disposition tous les renseignements dont nous disposons. Je ne crois pas que nous possédions un relevé du nombre de fois qu'une passe annuelle peut avoir servi.

M. DREW: Je ne borne pas ma question aux passes annuelles. Cette question se pose naturellement lorsque nous discutons l'exploitation. Je veux parler des billets gratuits que vous accordez soit aux membres de votre personnel soit à leur famille. Possédez-vous un relevé de cela.

M. MCGREGOR: Je doute que nous ayons ce relevé ici même. Nous pourrons cependant le produire.

M. DREW: Alors voudriez-vous l'apporter. J'aimerais avoir une ventilation des diverses catégories de billets gratuits que vous avez accordés en 1949 aux administrateurs, aux employés, aux membres de leur famille, ou à toutes autres personnes; en comparant ces chiffres à ceux de l'exploitation de 1949, nous obtiendrons une base sur quoi établir la proportion des billets gratuits sur l'ensemble du service des voyageurs.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que vous obteniez cela, monsieur Drew, lorsque nous accordons un billet gratuit aux employés de la compagnie ou à leur famille, nous ne le leur accordons que selon l'espace dont nous disposons, c'est-à-dire que ces gens ne peuvent voyager que si des places sont libres, de sorte que ces chiffres ne vous donneront pas beaucoup la proportion existant entre les passagers payants et les détenteurs de passes.

M. FRASER: Accordez-vous des passes aux administrateurs de la *Pan-American Airways?*

M. MCGREGOR: Non.

M. FRASER: Vous ne leur en accordez pas?

M. MCGREGOR: Plusieurs lignes américaines nous ont offert des passes sur leurs avions, mais nous avons décliné l'offre, car nous ne leur accordons pas le même privilège en retour.

M. DREW: Au sujet de ces chiffres compris dans le chiffre global présentement à l'étude, vous avez expliqué la raison pour laquelle vous prévoyez une réduction. Une des raisons que vous avez données était l'augmentation de la concurrence et l'existence de nouvelles lignes. Croyez-vous que l'existence d'avions munis de confort supplémentaire, comme des couchettes et autres commodités du genre influerait sur le nombre des passagers qui utiliseraient tel service plutôt que tel autre?

M. MCGREGOR: J'en doute fort, monsieur Drew. Il existe actuellement une surcharge pour les couchettes et le montant de cette surcharge fait présentement l'objet de la discussion à l'I.A.T.A.

M. DREW: La surchage est de $25, je crois.

M. MCGREGOR: Elle est de $25 actuellement du fait qu'il existe un tarif facultatif. Lors d'une conférence de l'I.A.T.A., on avait recommandé de l'établir à $45 et le *Civil Aeronautics Board* des États-Unis n'a pas approuvé la recommandation parce qu'il croyait le montant trop bas; comme ce Bureau n'a pas approuvé le tarif de $45 celui-ci est devenu facultatif et une des lignes demande maintenant $25. C'est là une des anomalies qui se produisent de temps à autres. Je crois sincèrement que très peu de gens seraient disposés à payer $25 de plus pour obtenir le privilège de se coucher, alors qu'ils ont déjà versé environ $300 pour le voyage.

M. DREW: Vous ne sauriez croire combien les gens dépenseraient pour obtenir du confort! Poussant plus loin la question posée au sujet de Terre-Neuve et autres endroits du même genre, ne pourrait-il pas exister un échange plus étendu de services entre les compagnies de transport aérien qu'il n'en existe présentement. Avant que vous répondiez à cette question, permettez moi d'illustrer ma pensée. Je me souviens qu'une fois, l'an dernier, un appareil d'Air-France a été forcé de se poser à l'aéroport de Moncton. L'aéroport de Moncton manquait de certaines facilités qui obligèrent l'avion à rebrousser chemin et à retourner à un autre aéroport pour remplir les diverses formalités, permettre à ses passagers d'entrer au pays légalement et faire le plein d'essence. On m'a dit que tout récemment, un appareil d'une des lignes compétitrices s'est posé à Halifax au lieu de poursuivre son voyage jusqu'au bout et que les passagers de l'avion n'ont pu descendre à cet endroit. N'est-il pas possible d'obtenir plus de collaboration qu'il n'en existe aujourd'hui en ce domaine?

M. MCGREGOR: Je crois comprendre que vous demandez s'il est possible d'en arriver à une entente avec les autorités douanières et celles de l'immigration?

M. DREW: Entente qui ferait que certaines facilités seraient mises à la disposition des avions des lignes compétitrices à ces aéroports, nous permettrait probablement en contre-partie de jouir de commodités semblables dans des situations du même genre.

Le très hon. M. HOWE: Il y a à la réalisation de cette entente une difficulté en ce qu'il faut limiter le nombre des endroits où le Canada peut accorder les

services douaniers et ceux de l'immigration. Gander est le principal aéroport sur les lignes de l'Atlantique-Nord et nous avons aussi établi ces services à Goose-Bay, Stephenville de même qu'à Moncton. Les mêmes avantages se retrouvent à Sydney. A tous les aéroports précités, nous avons des fonctionnaires préposés aux douanes et à l'immigration, ainsi qu'à tous les services connexes; cependant, si les compagnies de lignes aériennes croient que leurs appareils peuvent atterrir n'importe où et jouir des services des douanes et de l'immigration, elles se trompent tout à fait. Leur accorder ces services une fois serait les inviter à atterrir de nouveau; voilà en quoi consiste la difficulté. Nous devons limiter à des proportions raisonnables les frais qu'occasionnent ce genre de service.

M. GEORGE: Ces services existent à Moncton, n'est-ce pas?

Le très hon. M. HOWE: Oui, Moncton est un des aéroports secondaires où ces services existent.

M. DREW: J'aimerais vous poser une autre question sur les possibilités d'expansion du service, monsieur McGregor. Bien que je sache que vous n'êtes pas président d'Air-Canada depuis sa fondation, je crois savoir que vous y êtes attachés depuis le début de son exploitation, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Je fais donc erreur. Je sais que c'est après votre service militaire que vous êtes entré à Air-Canada. Vous y êtes depuis quelque temps déjà, toutefois. En ce qui regarde l'augmentation des envolées depuis la guerre, pouvez-vous m'expliquer pourquoi nous n'avons pas étendu nos services aux différentes parties du monde comme l'ont fait certaines compagnies compétitrices?

M. MCGREGOR: Je crois que je puis risquer une opinion. Comme vous le savez, le droit d'exploiter tout service international fait suite aux négociations d'accords bilatéraux. Il m'apparaît, en feuilletant les rapports, que les pays qui ont obtenu le plus de succès dans les négociations d'accords bilatéraux sont ceux où des compagnies exploitaient, avant la guerre, un service international. Ce fait, apparemment les place dans une situation avantageuse lorsque vient le temps des négociations sur l'échange des droits d'exploitation de tels services. Vous avez fait allusion il y a un instant à l'étendue de l'exploitation de *K.L.M.* Leur service international est, je crois, un bon exemple. *K.L.M.* est la deuxième, sinon la plus ancienne des compagnies au monde, et il est tout à fait juste que son activité d'avant guerre et sa réputation de compagnie de transport international l'aient placée dans une situation tout à fait favorable lorsque le gouvernement des Pays-Bas a voulu négocier des accords bilatéraux. Elle a obtenu d'intéressants succès, quelle qu'ait pu en être la raison. La négociation d'accords bilatéarux par le Canada avance aussi rapidement que le permettent les circonstances, mais au cours des années passées, nous avons dû lutter contre une forte opposition, comme vous l'avez appris des journaux.

M. DREW: Prenons la *K.L.M.* que vous avez mentionnée comme exemple, de quelle façon ses routes se comparent-elles aux nôtres en fait de longueur?

M. MCGREGOR: Elles sont plus longues.

M. DREW: Sur quelle distance les Lignes aériennes Trans-Canada font-elles du transport?

M. MCGREGOR: Sur une distance de 8,000 milles.

M. DREW: Est-ce la distance totale?

M. McGREGOR: C'est celle du service international.

M. DREW: Quelle est la distance totale?

M. McGREGOR: Environ le double de cela. J'ai les chiffres sous la main.

Le très hon. M. HOWE: La raison pour laquelle la ligne *K.L.M.* exploite un si long circuit est que son but était d'établir des communications entre toutes les possessions hollandaises disséminées de par le monde. Ainsi, les avions de *K.L.M.* se rendent aux Antilles pour desservir Curaçao et couvrent une grande distance pour effectuer ce trajet. Puis, dans une direction opposée, cette compagnie dessert les Indes Néerlandaises, sa ligne traversant l'Egypte et une partie de l'Inde. Je crois que cela explique la si longue distance que doivent parcourir ses avions. La ligne *K.L.M.* constitue un cas unique parmi les lignes aériennes. La plupart des compagnies aériennes transportent les gens de leur propre pays, mais la ligne *K.L.M.* transporte à peu près tout le monde sauf les Hollandais.

M. McGREGOR: J'ai les chiffres que vous demandiez, monsieur Drew; service continental: 8,085 milles; service international: 8,303 milles.

M. DREW: Ce qui fait un total de?

M. McGREGOR: 16,400 milles en chiffres ronds.

M. DREW: Ces chiffres indiquent la distance globale desservie par les lignes aériennes?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Je crois comprendre que le service de la ligne *K.L.M.* s'étend sur 75,000 milles ou à peu près.

M. McGREGOR: Cela est sans doute dû à sa méthode particulière de compter. Nous considérons notre service de l'Atlantique-Nord comme une seule route, bien que réellement nous allions jusqu'à Prestwick; c'est-à-dire que nous avons un service Montréal-Prestwick, Montréal-Londres et Montréal-Shannon; d'après la façon de compter de la ligne *K.L.M.*, ces routes en seraient trois différentes, chacune de 2,000 milles de vol.

M. DREW: Évidemment, la ligne *K.L.M.* a beaucoup plus d'appareils en service?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Savez-vous combien?

M. McGREGOR: Non.

M. DREW: Je reconnais qu'il y a des limites à certaines discussions et ententes internationales, mais laissant de côté pour un instant chacun des détails qui pourraient entrer en jeu, conviendriez-vous que les Lignes aériennes Trans-Canada pourraient bien exploiter des lignes étendues à d'autres régions si vous pouviez conclure des ententes à ce sujet.

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Cela serait-il avantageux pour nous?

M. McGREGOR: Tout dépendrait de la route. Si nous ne faisions qu'ajouter de nouvelles lignes entre le Canada et d'autres pays, à une ou deux exceptions, près je douterais fort que cela soit avantageux; s'il était question de donner aux avions des Lignes Aériennes Trans-Canada le droit de prendre des passagers, disons à New-York, et de les transporter à Rio je crois qu'il y aurait là quelque avantage très souhaitable.

M. DREW: Je songe présentement, par exemple, à la route aérienne de Port-d'Espagne. Ce serait avantageux, n'est-ce-pas, de pouvoir y voler directement, vers l'Amérique du Sud?

M. MCGREGOR: Du point de vue financier, non, si on ne devait compter que sur les voyageurs canadiens.

M. DREW: A ce sujet, je songe au fait que la ligne *K.L.M.*, par exemple, a obtenu des droits de prendre des voyageurs à des endroits comme Londres et Paris...

M. MCGREGOR: Et New-York.

M. DREW: ...et New-York, et de les transporter aux aéroports de l'Amérique du Sud; et elle a aussi obtenu, n'est-ce-pas, le droit de prendre à New-York, Londres, Paris et Rome des voyageurs pour l'Orient?

M. MCGREGOR: Peut-être pas directement; je ne crois pas qu'elle ait obtenu ailleurs qu'à New-York la permission de prendre des voyageurs pour l'Orient. Je suppose maintenant que c'est de l'Extrême-Orient que vous parlez.

M. DREW: Oui, je ne crois pas qu'elle fasse le service direct; je veux dire qu'il existe aucune limite à ses droits de prendre des voyageurs à New-York, du moins en ce qui concerne les passagers qui doivent continuer leur voyage vers l'Est sur un autre avion.

M. MCGREGOR: Non, il n'existe aucune limite à cela.

M. DREW: Sur le même sujet, n'est-il pas exact que les lignes compétitrices du Nord-Atlantique, comme la *Pan American*, la *T.W.A.* et la *B.O.A.C.*, de même que la *K.L.M.* jouissent de beaucoup plus de connexions aux terminus de l'Atlantique que les Lignes Aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: Dans certains cas, sur leurs propres lignes, nous jouissons tous de droits mutuels d'échange de voyageurs, avec les lignes qui se servent de nos terminus du service transatlantique.

M. DREW: Mais dans votre service, les voyageurs qui se rendraient plus loin devraient évidemment monter à bord d'avions d'une autre compagnie.

M. MCGREGOR: Oui, et il en serait de même dans le cas de plusieurs autres services transatlantiques.

M. DREW: Jouissez-vous d'ententes réciproques avec les lignes qui vous accordent des facilités spéciales de transport à ces points de jonction?

M. MCGREGOR: Oui, nous jouissons d'ententes mutuelles avec chaque ligne qui pourrait servir nos passagers, et vice versa, soit en établissant des connexions internationales, soit en acceptant les billets et en échangeant des places réservées et des renseignements.

M. DREW: Pour donner à la question une plus grande portée, monsieur McGregor, pouvez-vous vous-même trouver des moyens d'améliorer la situation en ce qui concerne une mise à contribution plus étendue du personnel qualifié que vous dirigez.

M. MCGREGOR: Oui, très clairement.

M. DREW: Pourriez-vous nous dire ce qu'il y aurait à faire?

M. MCGREGOR: Air-Canada devrait augmenter le transport sur ses lignes au cours des périodes de moins grande activité afin de diminuer l'effet des fluctuations saisonnières du transport aérien; des efforts en ce sens se font actuellement et les conditions présentes accusent une amélioration de la situation.

Nous ne pouvons accuser des bénéfices alors que nous n'exploitons le service qu'à la moitié de sa capacité pendant huit des douze mois de l'année. Une augmentation du transport pendant deux ou trois mois seulement de cette période de huit mois aurait pour effet de corriger de façon sensible la position déficitaire.

M. DREW: A ce sujet, avez-vous une entente avec les Lignes du Pacifique-Canadien en ce qui concerne la traversée du Pacifique?

M. MCGREGOR: Nous avons l'entente ordinaire conclue entre les lignes; nous faisons avec eux l'échange de voyageurs dans les deux directions. Nous avons des ententes semblables avec d'autres services aériens transpacifiques.

M. DREW: Vendez-vous des billets pour ces lignes à vos bureaux?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Les bureaux du National-Canadien vendent-ils aussi ces billets.

M. MCGREGOR: Oui, tous les bureaux des Chemins de fer Nationaux du Canada vendent ces billets, car ils sont nos agents.

M. FRASER: Et vous versez une commission sur les billets que vendent les Chemins de fer Nationaux.

M. MCGREGOR: C'est exact, de même qu'au Pacifique-Canadien.

M. DREW: En établissant des prévisions sur le nombre des passagers pour la présente année, qu'est-ce qui déterminera vos recettes? Pouvez-vous nous donner pour chaque mois de 1950, les recettes prévues du service des voyageurs?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: En établissant vos prévisions, ne les disposez-vous pas par mois: janvier, février, et le reste?

M. MCGREGOR: Oui, mais par milles-passagers.

M. DREW: Par milles-passagers, non pas par le nombre véritable de voyageurs?

M. MCGREGOR: C'est cela.

M. DREW: Ce qui fait que vous n'avez pas de prévisions du nombre de passagers mois par mois, vous établissez ces prévisions pour l'ensemble de l'année?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Est-ce là votre pratique habituelle?

M. MCGREGOR: Oui, par milles de passagers, le nombre des passagers ne signifie rien car il doit être lié à la distance parcourue et ce facteur influe considérablement sur toute année.

Le PRÉSIDENT: Vous possédez cependant des prévisions du nombre de milles de passagers par mois?

M. DREW: Avez-vous ces chiffres ici?

M. MCGREGOR: Non, je ne les ai pas présentement, mais, encore une fois, je puis les déposer si vous y tenez.

M. DREW: Oui, j'aimerais que ces chiffres soient consignés au compte rendu. Parlons maintenant de vos milles de passagers; vos prévisions sur les revenus seront-elles établies en fonction du nombre de milles de passagers prévus?

M. MCGREGOR: Vous voulez dire le revenu par milles de passagers?

M. DREW: D'après les besoins à divers moments de l'année. Possédez-vous un relevé détaillé des milles productifs prévus, de même que du revenu mensuel et du nombre de passagers?

M. McGREGOR: Oui. Il faut expliquer la question du nombre de milles productifs parcourus. Nous plaçant au point de vue des voyageurs, nous nous intéressons aux milles-places disponibles. Les milles parcourus avec passagers payant, selon la pratique adoptée par les lignes aériennes, se calculant naturellement d'après les avions et ne signifient rien à moins que nous ne disposions d'espace, qui, je le répète, se rattache au type d'avion dans chaque cas; aussi, nous adoptons le mode le plus pratique d'établir le nombre de milles à parcourir par places disponibles; nous établissons alors des prévisions sur le pourcentage des sièges occupés chaque mois et arrivons ainsi aux milles avec passagers payants. Ce revenu se traduit par le chiffre moyen du revenu par mille parcouru et c'est ainsi que nous arrivons à établir une estimation.

M. DREW: Vous pouvez nous donner une estimation pour l'année 1950 entière, en vous basant sur ce mode de calcul n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Oui; vous voulez bien le nombre de milles,—places disponibles?

M. DREW: Oui.

M. McGREGOR: Et le total des milles avec passagers payants?

M. DREW: Oui, de même que, dans chaque cas, le revenu prévu par mois.

M. McGREGOR: Vous avez bien dit 1950?

M. DREW: Oui, 1950. Je parle présentement des prévisions pour 1950. Avons-nous eu celles de 1949?

M. McGREGOR: Non.

M. DREW: Pourriez-vous les faire préparer en même temps?

M. McGREGOR: Oui.

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

M. DREW: Un instant seulement. Au sujet de vos prévisions sur le service pour la présente année, le revenu moins élevé que vous attendez du service trans-atlantique signifiera-t-il qu'il y aura un plus grand nombre d'avions disponibles pour le service continental?

M. McGREGOR: Oui, à compter du 12 mai, un avion du service de l'Atlantique, c'est-à-dire un avion assurant le service méridional sera affecté à l'exploitation continentale.

M. DREW: Ainsi, en effectuant ce changement vous n'avez aucunement l'intention de changer la composition actuelle de votre flotte aérienne au cours de la présente année?

M. McGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

Adopté.

Profits d'exploitation.

M. DREW: Encore un instant.

Le PRÉSIDENT: Je crois réellement que les postes précédents ont été assez étudiés par nos autres questions.

M. DREW: Je ne désire pas poser de questions qui influeront sur les discussions en cours, mais vous pourriez simplement expliquer la situation. Vous dites que les prévisions de dépenses sont établies d'après l'échelle courante des salaires. Y a-t-il présentement des négociations en cours qui vous porteraient à croire qu'il y aurait quelque changement sensible dans l'échelle des salaires?

M. McGREGOR: Il se fait présentement des négociations au sujet des pilotes et je crois que ce sont les seules en cours. Au sujet des heures de travail, il existe une clause non encore déterminée dans le cas de deux associations déjà formées.

M. DREW: Vous attendez-vous à quelques modifications sensibles à ce sujet?

M. McGREGOR: Je ne m'attends à aucune modification, et j'espère fortement, cela va de soi, que nous n'aurons pas à faire de changement dans ce sens.

M. DREW: En réponse à une question posée il y a quelques instants, vous avez déclaré que vous vous attendiez à une plus forte utilisation de vos avions cette année. Le pourcentage de l'augmentation que vous avez mentionné se rapporte-t-il à l'ensemble du service des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Quel est ce pourcentage?

M. McGREGOR: Le pourcentage de l'augmentation?

M. DREW: Oui.

M. McGREGOR: Environ 25 p. 100.

M. DREW: 25 p. 100.

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Maintenant, à cet égard, pouvez-vous aussi nous dire à combien d'heures de vol productif vous comptez faire servir vos avions chaque jour?

M. McGREGOR: Dix heures quinze minutes dans le cas des *North Star,* et, je crois, huit heures et demie dans celui des DC-3.

M. DREW: Comparativement à combien d'heures l'an dernier?

M. McGREGOR: Environ sept heures 55 minutes dans le cas des *North Star* et six heures dans celui des DC-3.

M. DREW: Six heures?

M. McGREGOR: Six heures et demie.

M. DREW: Vous pouvez nous donner le nombre d'heures de vol productif pour chaque type d'avions?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: S'il en est ainsi, il semblerait que vous devriez enregistrer séparément le nombre de milles parcourus par chacun des avions?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Ce relevé détaillé n'apparaît pas au rapport que nous étudions présentement?

M. McGREGOR: On ne l'avait pas demandé.

M. DREW: Mais vous le possédez?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Préparez-vous un relevé pour 1949?

M. McGREGOR: Il s'agit encore de la question du nombre de milles parcourus? Mais vous voulez obtenir les chiffres séparément d'après les deux modèles d'avions?

M. DREW: C'est cela.

M. McGREGOR: Oui.

M. POULIOT: Il s'agit des milles parcourus l'an dernier?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: C'est sur le nombre de milles parcourus l'an dernier que nous établissons le 25 p. 100 d'augmentation de cette année.

Pour bien nous comprendre, pouvez-vous nous dire si le nombre total de milles productifs parcourus publié dans tous les rapports que nous possédons est le nombre des milles parcourus par les DC-3 et les *North Star* réunis?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Et ce dernier rapport donnera un relevé détaillé des chiffres de 1949. Possédez-vous des prévisions distinctes des milles productifs pour 1950?

M. MCGREGOR: Ainsi que je l'ai expliqué précédemment, nous pouvons vous donner ces chiffres d'une façon approximative. Nous comptons d'après les heures d'envolées. Nous possédons des prévisions du nombre d'heures que nous comptons utiliser pour les deux différents modèles d'avions.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cette réponse a déjà été promise.

M. DREW: Maintenant, à combien estimez-vous la vitesse moyenne de vol des DC-3, du moment du départ à celui de l'atterrissage?

M. MCGREGOR: On établit cette vitesse à 160 milles à l'heure.

M. DREW: Et dans le cas des *North Star*, je crois que vous avez dit qu'elle était de 230 milles à l'heure?

M. MCGREGOR: Oui. C'est d'après cette moyenne que nous établissons nos horaires.

M. DREW: Je crois comprendre que vous possédez les chiffres véritables pour 1949?

M. MCGREGOR: La vitesse de tout avion peut varier, évidemment selon les circonstances,—l'altitude, le vent debout, et le reste; mais en établissant notre horaire, nous nous basons sur une vitesse de vol de 230 milles.

M. DREW: Qu'on me permette de rectifier; n'ai-je pas entendu M. English dire que vous prévoyez une vitesse moyenne de 230 milles, du moment de l'envol à celui de l'atterrissage?

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. DREW: Ce qui impliquerait une vitesse plus grande, à cause du temps que doit mettre l'avion pour ateindre l'altitude voulue, et le reste?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. DREW: Ainsi, ce n'est pas précisément la vitesse de vol, c'est la moyenne de vitesse depuis le moment du départ jusqu'à celui de l'atterrissage?

M. MCGREGOR: Précisément.

M. DREW: Ce qui serait le chiffre que je devrais déduire de la réponse que vous avez donnée.

M. POULIOT: Vous voulez dire 230 et 165 milles à l'heure?

M. ENGLISH: Oui.

M. MUTCH: Ce qui signifierait que l'avion vole de 245 à 260 milles à l'heure.

M. DREW: C'est tout ce que j'ai sur le rapport présentement devant nous.

Le PRÉSIDENT: Les autres postes, profit d'exploitation, revenu divers, intérêt sur le capital et excédents sont adoptés.

M. POULIOT: Vos réponses nous ont bien éclairés, messieurs McGregor et English.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité désirent-ils que nous nous réunissions ce soir, ou demain matin, à 11 heures, pour discuter des postes relatifs à la propriété et au budget?

Le très hon. M. HOWE: Ne pourrions-nous pas terminer demain?

M. DREW: J'en ai la conviction.

Le PRÉSIDENT: Très bien, nous nous réunirons demain matin, à 11 heures.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le mardi 25 avril 1950, à 11 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

1950

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 8

SÉANCE DU MARDI 25 AVRIL 1950

TÉMOINS:

M. G. R. McGregor, président; M. W. F. English, vice-président, chargé de l'exploitation; M. W. S. Harvey, vérificateur général, Lignes aériennes Trans-Canada.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1951

60340—1

ORDRES DE RENVOI

VENDREDI 21 avril 1950.

Ordonné—Que le budget des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année 1950 soit déféré audit Comité.

MERCREDI 26 avril 1950.

Ordonné—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, le nombre d'exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages que déterminera le Comité, en plus du nombre ordonné par la Chambre le vendredi 24 mars 1950.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND

60340—1½

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 21 avril 1950.

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

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité recommande que lui soit déféré le budget des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année 1950.

Le tout respectueusement soumis,

MERCREDI 26 avril 1950.

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

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité recommande qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, le nombre d'exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages que déterminera le Comité, en plus du nombre ordonné par la Chambre le vendredi 24 mars 1950.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 25 avril 1950.

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 effective de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Carter, Cleaver, Drew, Follwell, Fraser, Fulton, George, Hatfield, Helme, James, Knight, McCulloch, Mutch, Pouliot, Thomas.

Aussi présents: MM. G. R. McGregor, président, W. F. English, vice-président, chargé de l'exploitation, W. S. Harvey, vérificateur général des Lignes Aériennes Trans-Canada.

Le Comité reprend l'étude du budget des lignes aériennes Trans-Canada pour l'année 1950.

L'interrogatoire de MM. McGregor et English se poursuit.

A 1 h. 05 de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 8 heures du soir.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 8 heures du soir sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Carter, Cavers, Cleaver, Drew, Follwell, Fraser, Fulton, George, Hatfield, Helme, Howe, James, McCulloch, Mutch, Pouliot.

Aussi Présents: MM. McGregor, English, Harvey.

Le Comité reprend l'étude de la motion de M. George visant à l'adoption du premier rapport du sous-comité du programme, ainsi que de l'amendement proposé par M. Drew qui désire la comparution de MM. H. W. Seagram, directeur de l'exploitation, James Bain, directeur des services techniques et de l'entretien des lignes aériennes Trans-Canada.

Après discussion, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

M. Drew propose un amendement à la motion de M. George par lequel il demande que MM. W. J. Turnbull, sous-ministre des Postes, et J. R. Balwin, président de la Commission du transport aérien, soient appelés comme témoins.

Après discussion, l'amendement est mis aux voix et rejeté.

La motion principale est mise aux voix et adoptée.

M. Drew propose que les dossiers numérotés W. G. F. 1333-1 et 1333-2 de la Division de l'exploitation des avions soient soumis au Comité.

La motion, mise aux voix, est rejetée.

Sur motion de M. George, il est:

Ordonné:—Que des exemplaires supplémentaires des *Procès-verbaux et Témoignages* du Comité soient imprimés en aussi grand nombre que le président le jugera nécessaire.

Le président consigne au dossier les réponses faites par M. Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada, à certaines questions déposées par M. Carter et qui sont contenues dans l'appendice B des *Procès-verbaux et Témoignages* du 30 mars et qui constituent l'appendice A aux *Procès-verbaux et Témoignages* de ce jour.

M. McGregor dépose des exposés contenant certains renseignements demandés par M. Drew, exposés qui forment l'appendice B aux *Procès-verbaux et Témoignages* de ce jour.

Le président dépose une lettre de M. McGregor, en date du 12 avril 1950, contenant les réponses à certaines questions posées par M. Drew. Elles forment l'appendice C des *Procès-verbaux et Témoignages* de ce jour.

Les témoins se retirent.

A 9 h. 25 du soir, le Comité s'ajourne à la discrétion du président.

Le secrétaire du Comité
A. L. BURGESS

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

25 avril 1950.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum et, malgré que nous soyons peu nombreux à cause des nombreux autres comités qui siègent, je crois que nous devrions procéder. Nous en sommes maintenant au budget des propriétés et du matériel.

M. DREW: Monsieur le président, je m'en remets à votre bon plaisir. Je voulais poser à M. English une couple d'autres questions, mais je pourrais les réserver jusqu'à ce que nous ayons terminé l'étude du budget.

Le PRÉSIDENT: Si vous désirez épuiser ce sujet maintenant, monsieur Drew, nous n'avons aucune objection.

M. DREW: Avant de passer à ma question, j'aimerais déclarer que je comprends pleinement la difficulté pour les journalistes de suivre les questions et réponses durant toute une journée, mais je pense que peut-être M. English, ainsi que les autres membres du Comité, ont dû être plutôt étonnés par certains détails des rapports de nos délibérations d'hier, car certains crédits, lorsque traités séparément prêtent à confusion.

Monsieur English, au cours des témoignages d'hier, vous avez mentionné, en réponse à ma question, deux bulletins d'instructions aux pilotes qui s'intitulent, Bulletins d'envolée, dont l'un est daté du 14 février et l'autre d'il y a environ quatre mois. Pourriez-vous nous en procurer des copies?

M. ENGLISH: Oui, mais je ne les ai pas ici.

M. DREW: Mais vous les ferez parvenir au président du Comité?

M. ENGLISH: Oui.

M. DREW: Vous savez de quels bulletins je veux parler?

M. ENGLISH: Certainement.

M. DREW: C'est tout.

Le PRÉSIDENT: Passons au budget des propriétés et du matériel.

M. FULTON: Quelle est cette colonne du milieu portant la rubrique "Dépenses réelles"? Représente-t-elle les frais réels ou le montant réel après le règlement des frais?

M. MCGREGOR: Le total des dépenses réelles.

M. DREW: Pourquoi y a-t-il une différence dans les montants, dans le premier poste par exemple?

M. MCGREGOR: Entre le budget et le montant réellement déboursé?

M. DREW: Oui, je me reporte aux chiffres de 1949.

M. MCGREGOR: Cette différence s'explique par le fait qu'on n'a pas effectué tous les achats pour lesquels on avait prévu des crédits, dans certains cas parce

qu'on a décidé de ne pas faire les dépenses inscrites au budget et dans d'autres parce que la livraison de certains articles prévus dans le budget n'avait pas été effectuée lors de la clôture de l'année financière de la compagnie.

M. DREW: Quelles sont les acquisitions d'avions projetées que vous n'avez pas faites?

M. MCGREGOR: Nous n'avions projeté aucun achat d'avions. Le terme avion comprend tous les articles inhérents à l'appareil. On avait prévu en particulier l'achat de ce que l'on appelle des surcompresseurs Marshall pour cabine au coût de $150,000, achat qui n'a pas été effectué en 1949 mais qui le sera en 1950.

M. DREW: Est-ce un nouveau genre de surcompresseur?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Remplacera-t-il celui dont on se sert maintenant pour le moteur?

M. MCGREGOR: Ce n'est pas un surcompresseur de moteur mais de cabine.

M. DREW: Mais il est actionné par le moteur?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Il sert à quelles fins?

M. MCGREGOR: A maintenir constante la pression intérieure de la cabine.

M. DREW: Ce changement s'effectue donc maintenant et les frais sont inclus dans les prévisions budgétaires de 1950?

M. MCGREGOR: En effet.

M. FULTON: Vous proposez-vous de vous en servir pour remplacer les surcompresseurs de cabines des *North Star*?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Donc, vous posséderez l'an prochain plus d'avions à pression intérieure constante?

M. MCGREGOR: Non, la pression intérieure des cabines de tous les *North Star* a toujours été équilibrée. On remplace la pompe actuelle par une autre dont le coût d'entretien est inférieur et dont le prix d'achat est moins élevé. Ces appareils exigent normalement beaucoup d'entretien et les frais qui en découlent seront passablement moins élevés. C'est pourquoi on ne remplace plus les compresseurs *Douglas* par un autre du même genre mais bien par le type *Marshall,* et cela figure aux frais d'immobilisation.

M. FRASER: Aux États-Unis, ces cabines à compression ont causé un certain nombre d'accidents: les vitres éclataient, les portes ouvraient par en dehors, et quoi encore. Avez-vous pris les moyens pour remédier à cela?

M. MCGREGOR: Oui, et je suis heureux de déclarer que nous n'avons éprouvé aucun accident de ce genre.

M. FRASER: Je m'en suis rendu compte au Canada, mais je me demandais si vous aviez pris des précautions spéciales à cet égard.

M. MCGREGOR: Les fenêtres sont renforcées d'une façon particulière et la serrure des portes est d'un type spécial, du genre de celles d'une chambre forte ordinaire.

M. FULTON: Dois-je comprendre d'après ce que vous avez dit que ces surcompresseurs doivent nécessairement être remplacés et que vous ne faites simplement que changer de modèle, ou effectuez-vous le changement avant que le compresseur en usage ne soit complètement démodé ou inserviable?

M. McGREGOR: Non, même si l'on ne changeait pas de modèle de surcompresseur, des pièces composantes devraient être remplacées à chaque révision. Cependant, pour remplacer le type de surcompresseur, nous devons naturellement effectuer un changement complet.

M. FULTON: Si vous jugez nécessaire ou opportun de remplacer le surcompresseur par un autre de meilleure marque, avez-vous demandé, ou entendez-vous demander au fabricant d'assumer une partie des frais de remplacement?

M. McGREGOR: Non, car l'achat était délibéré et c'était d'ailleurs le seul disponible à l'époque. Le surcompresseur que nous installons maintenant est de dessin et de construction plus récents et depuis peu sur le marché.

M. FULTON: En d'autres termes, il a été mis sur le marché plus tard?

M. McGREGOR: Oui.

M. MUTCH: Vous ne prétendez pas que votre ancien surcompresseur n'a pas donné ce que vous en attendiez; il arrive tout simplement qu'il y en a un meilleur sur le marché?

M. McGREGOR: C'est exactement cela.

M. FRASER: Et qui demandera moins d'entretien?

M. DREW: Y a-t-il d'autres articles de ce genre qui constituent une partie importante des crédits inscrits sous la rubrique "Avions".

M. McGREGOR: Non, pas sous cette rubrique.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

Adopté.

Blocs-moteurs (avions).

Excusez-moi, monsieur Fulton, je ne voulais pas vous interrompre.

M. FULTON: Je poserai ma question lors de l'étude d'un autre poste.

M. DREW: Je constate encore une fois au poste "Blocs-Moteurs" (avions) que les prévisions pour 1949 sont de $288,363.72, tandis que les frais réels s'élèvent à $63,844.26. Comment expliquez-vous cette différence?

M. McGREGOR: Elle est due principalement au fait que nous comptions, lors de la préparation du budget de 1949, faire l'acquisition d'un dispositif transversal d'échappement qui aurait pour effet de réduire le bruit d'échappement. Son perfectionnement n'était pas assez avancé pour nous satisfaire et justifier son acquisition d'où aucun frais subi sous cette rubrique.

M. DREW: Les prévisions budgétaires pour 1950 s'élevant à $323,229.55 comprennent-elles en grande partie les fonds qui seront affectés à l'acquisition de ce dispositif qui réduira le bruit?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Et quel est ce mécanisme?

M. McGREGOR: C'est un système d'échappement dont les multiples tuyaux sortiront des quatre blocs-moteur, passeront au-dessus des moteurs et se dirigeront vers l'extérieur sous l'aile.

M. MUTCH: Prévoit-on que ce dispositif réduira sensiblement la puissance du moteur?

M. McGREGOR: C'est une des considérations qu'il faudra peser lorsque le modèle sera étudié en vue de l'adoption. Il existe trois différents systèmes d'échappement qui visent tous au même but et doivent répondre à quatre con-

ditions: réduire au minimum la perte de puissance du moteur, durer le plus longtemps possible, ne pas être soumis à une chaleur excessive et obtenir la réduction nécessaire du bruit de l'avion.

M. KNIGHT: Monsieur le président, à propos de l'énorme marge existant entre les dépenses réelles et les prévisions dans l'état de 1949, elle saute aux yeux non seulement dans les deux premiers postes, mais dans toute la colonne, et encore plus si l'on compare le total de $784,679.66 par exemple au total prévu de 2½ millions de dollars. Cela semble étranger. Est-ce dû à un changement dans la ligne de conduite? Que s'est-il passé? La même chose se produit pour 1950 où vous avez un budget de 1¾ million contre 2½ millions pour 1949. Comment expliquez-vous cette situation d'une façon générale?

M. MCGREGOR: Elle s'explique par deux facteurs: en premier lieu, lors de la préparation d'un état détaillé des immobilisations, la ligne de conduite générale à suivre consiste à prévoir tous les imprévus raisonnables qui peuvent survenir à l'égard de chaque poste, et lorsque nous avons douze ou quatorze postes, comme c'est le cas ici, nous arrivons naturellement à un total que nous espérons ne pas dépenser. Cependant, il faut pourvoir à cette éventualité.

M. KNIGHT: C'est donc dire que l'excédent visant à parer aux imprévus d'un poste quelconque est multiplié par quinze dans le total.

M. MCGREGOR: C'est à peu près cela. L'autre facteur réside dans le fait qu'au cours de 1949 et 1950 on a pratiqué, comme on continue toujours de le faire, la plus stricte économie en matière d'immobilisations et l'on diffère autant que possible toute dépense de ce chef lorsque la chose peut se faire sans nuire aux règles de sécurité de la compagnie. Il existe également un certain nombre de choses que l'on doit prévoir au cours de toute année budgétaire et qui ne constituent pas de postes de dépenses dans le budget de l'année à cause de la lenteur des négociations normales. Un bon exemple de cet état de choses est le poste de $100,000 affectés à l'achat d'un hangar à Sea-Island, Vancouver; les négociations relatives à cette acquisition se poursuivent depuis trois ans et la question n'a pas progressé davantage.

M. DREW: Pour 1950, vos prévisions pour les blocs-moteurs d'avions s'élèvent à $323,229.55. Que comprennent-elles?

M. MCGREGOR: Si vous désirez les détails, elles comprennent $290,000 pour l'installation du système transversal d'échappement dont nous avons parlé, $14,380.48 pour l'installation d'un système de refroidissement intérieur et $18,849.07 pour frais divers.

M. DREW: D'après ce que vous avez dit, je présume que vous n'avez pas encore pris de décision au sujet du nouveau dispositif d'échappement que vous songez à installer et que les plans sont encore au stade expérimental?

M. MCGREGOR: Je pense qu'il faudrait clarifier ce point. Les plans sont établis et le dispositif est construit et mis à l'essai. Dans le cas des trois systèmes dont j'ai parlé, ils ont été respectivement construits par la *Rolls Royce, Canadair* et les L.A.T.C. En d'autres termes, les dispositifs sont actuellement à l'épreuve ou à quelque autre stade de développement.

M. DREW: A votre connaissance, *BOAC* ou *CPA* ont-elles éprouvé ces mécanismes?

M. MCGGEGOR: Non.

M. FRASER: Quel métal utilise-t-on maintenant dans la fabrication de ces tuyaux d'échappement?

M. McGREGOR: L'inconel et l'acier inoxydable.

M. FRASER: Ils résistent à la chaleur?

M. McGREGOR: Ils ont une très haute résistance à la chaleur.

M. FRASER: Monsieur McGregor, vous avez parlé de recherches. Je me demande si vous avez des spécialistes qui vérifient le rendement de votre essence et de votre huile? Effectuez-vous ce travail ou le confiez-vous aux laboratoires des Recherches nationales?

M. McGREGOR: Si vous voulez parler de la teneur en octane...

M. FRASER: Je ne parle pas seulement de la teneur en octane, mais de l'efficacité de l'essence même. Elle peut posséder la teneur en octane, mais en même temps posséder d'autres propriétés qui peuvent ruiner vos moteurs en un rien de temps. Peut-être en avez-vous fait l'expérience dans le passé?

M. McGREGOR: Nous analysons l'essence et l'huile qu'on nous fournit pour nous rendre compte qu'elles possèdent la teneur spécifiée dans le contrat. De plus, nous faisons appel aux services de laboratoires de l'extérieur pour vérifier et faire des recherches périodiques relativement à l'efficacité de nouveaux carburants lorsqu'ils sont mis sur le marché.

M. FRASER: Voici où je voulais en venir: Utilisez-vous le même type d'essence et d'huile au cours d'un voyage aller et retour, disons entre Montréal et Victoria ou Vancouver?

M. McGREGOR: Oui, sur toutes les routes et même pour la traversée de l'Atlantique.

M. FRASER: C'est toujours le même type d'essence?

M. McGREGOR: Oui.

M. FRASER: Sachant quelle était la condition du moteur, vous devez donc pouvoir faire une très bonne vérification lors de son reconditionnement.

M. McGREGOR: En effet.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

M. DREW: Un moment, monsieur le président. Monsieur McGregor, à combien évaluez-vous le coût réel de ce nouveau système d'échappement?

M. McGREGOR: $290,000.

M. DREW: Ce n'est pas là le coût total.

M. McGREGOR: Si.

M. DREW: Votre contrat spécifie que le fabricant des blocs-moteurs devra assumer une portion importante de ce coût.

M. McGREGOR: J'ai mentionné le coût total que les L.A.T.C. subiront.

M. DREW: A combien évalue-t-on le coût total de ce matériel?

M. McGREGOR: Je n'en ai aucune idée, monsieur Drew et ce serait d'un grand intérêt pour les L. A. T. C. si elles décidaient d'utiliser le dispositif de *Canadair*.

M. DREW: Non, non, vous verrez par les clauses du contrat que le fabricant des blocs-moteurs doit assumer la moitié des frais de recherches pour la fabrication d'un dispositif d'assourdissement.

M. McGREGOR: Si vous lisez cette clause, monsieur Drew, vous constaterez que c'est tout le contraire.

M. DREW: Je me procurerai ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté sous réserve de la question de M. Drew?

Adopté.

Doit-on continuer, monsieur Drew?

M. DREW: Certainement.

Le PRÉSIDENT: Aéronefs, matériel composant.

M. FRASER: A ce sujet, monsieur McGregor, utilisez-vous les installations du ministère des Transports? Utilisez-vous ses magasins, ou une partie de son matériel? Je pose ces questions parce que la Chambre étudie présentement un bill relatif aux magasins du ministère des Transports; cette loi prévoit une augmentation des allocations de $500,000 à $1,000,000 et je suppose que cela doit couvrir certains aéroports. Je me demandais si vous utilisiez de quelque façon une partie de son matériel?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas qu'on s'en soit servi.

M. FRASER: Que comprend alors le poste, "Aéronefs, matériel composant"?

M. MCGREGOR: Il comprend en grande partie des matériaux disponibles immobilisés et dans ce cas inclut, en quantité plus considérable que les besoins spécifiques d'un avion, des pièces de rechange pour les compresseurs *Marshall* dont j'ai parlé.

M. DREW: Monsieur McGregor, ma prochaine question est motivée par les prévisions et les déboursés de 1949. Vous prévoyiez alors une dépense de $232,210.22 pour l'achat de pièces de rechange et vous n'avez dépensé en réalité que $110,585.56, ce qui laisse donc un reliquat de $122,000. En 1950, vous prévoyez une dépense de $24,487.96; je serais donc intéressé à savoir comment s'explique la différence entre le reliquat de l'an dernier et la somme que vous prévoyez dépenser cette année.

M. MCGREGOR: Elle s'explique par la fermeture d'un important atelier d'entretien à Vancouver; elle permettra à la compagnie de réduire les frais d'entretien de son matériel lourd d'environ $100,000.

M. DREW: Comment la fermeture de cet atelier peut-elle modifier les frais inhérents au matériel composant d'aéronefs?

M. MCGREGOR: Parce que si nous avions maintenu cet atelier il nous aurait fallu acheter de la machinerie très dispendieuse tels des tours et des presses et d'autre matériel lourd d'atelier.

M. DREW: Prétendez-vous que le matériel de ce genre est compris dans ce poste?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DREW: Ce matériel n'est-il pas inclus seulement dans le poste "Avions".

M. MCGREGOR: Je croyais que vous parliez du poste nº 4.

M. DREW: L'an dernier, sous la rubrique "Aéronefs, matériel composant", vous prévoyiez une dépense de $232,210.22 et vous n'avez déboursé que $110,585.56.

M. MCGREGOR: En effet.

M. DREW: Ce qui veut dire que vous aviez un reliquat sans emploi de $120,000. Néanmoins, vous ne prévoyez cette année qu'une dépense de $24,487.96, alors que vous possédez un reliquat de l'an dernier s'élevant à $120,000. Voilà ce que je ne peux tout à fait comprendre.

M. McGREGOR: Cela s'explique par la réduction très satisfaisante que nous avons pu réaliser dans le capital affecté à l'achat de pièces de réchange, réduction rendue possible par le fait que les manufacturiers ont pu maintenir un approvisionnement suffisant de pièces de rechange au Canada, ce qui n'avait pu se faire depuis le commencement de la guerre.

M. FULTON: N'avez-vous pas dit que la rubrique "Avions" comprenait tous les postes se rapportant aux avions y compris ceux des pièces de rechange. Quelle distinction faites-vous alors entre le premier poste et "Aéronefs, matériel composant".

M. McGREGOR: Le poste "Avions" comprend les pièces qui composent l'avion. Le poste "Aéronefs, matériel composant" comprend tout le matériel inhérent à un avion, mais qui n'en fait pas partie intégrante; ce sont des pièces de rechange immobilisées.

M. FULTON: Je ne vois pas la nuance. Voulez-vous parler du matériel de cabine?

M. McGREGOR: Si vous possédiez six pneus pour votre automobile et que l'un soit dans votre garage et les cinq autres sur votre voiture, les cinq derniers seraient donc compris dans le poste "Avions" tandis que celui qui est remisé dans votre garage serait inclus dans le poste "matériel composant".

M. FULTON: Généralement parlant, ce sont des pièces de rechange?

M. McGREGOR: En effet.

M. DREW: A quel endroit seraient-elles indiquées dans cet état?

M. McGREGOR: Si la pièce fait partie de l'avion elle est comprise dans le premier poste et dans le cas contraire, dans le troisième.

Le PRÉSIDENT: Le poste nº 3 est-il adopté?

Adopté.

"Installations pour communications terrestres", poste nº 4?

M. FRASER: Il comprend les installations de téléphones, de télétypes et autres choses du genre?

M. McGGEGOR: Ainsi que les postes de transmission air-sol.

M. FRASER: Le poste de 1950 semble indiquer des besoins moins considérables?

M. McGREGOR: En effet. Dans le budget de 1949, on avait prévu plusieurs sommes pour l'achat de matériel qui, depuis, a subi plusieurs modifications; nous croyons que nous ne serions pas justifiés d'affecter de forts crédits à l'acquisition de matériel de transmission qui est appelé à des modifications et progrès rapides et constants.

M. FRASER: Vous désirez être certains d'acquérir ce qu'il y a de mieux?

M. McGREGOR: En effet.

M. FRASER: Au cours de l'année dernière, vous êtes-vous procuré du nouveau matériel pour faciliter l'atterrissage des avions?

M. McGREGOR: Non.

M. FRASER: N'avez-vous pas acheté de matériel de ce genre?

M. McGREGOR: Il doit servir pour la plupart à l'installation de stations VHF au sol pour les échanges radiophoniques avec les avions. Elles sont libres de perturbations atmosphériques.

M. FRASER: Vous voulez dire pour les aider à atterrir?

M. McGREGOR: Je veux dire pour converser entre l'avion et le sol.

M. FRASER: Pour l'atterrissage et le décollage?

M. McGREGOR: Non.

M. FULTON: Comment cela est-il réparti entre le ministère des Transports et les L.A.T.C.?

M. McGREGOR: Les L.A.T.C. exploitent leurs propres installations de transmission. Mais les installations de communication pour le vol aérien en général tels les dispositifs pour faciliter l'atterrissage dont nous venons de parler, sont entièrement sous la régie du ministère des Transports.

M. FOLLWELL: En ce qui concerne les émetteurs d'ondes dirigées, vous les utilisez habituellement, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Toujours.

M. FOLLWELL: Sont-ils compris là-dedans?

M. McGREGOR: Non, toutes les installations terrestres d'émetteurs d'ondes dirigées relèvent du ministère des Transports, tandis que les radiorécepteurs de nos avions sont notre propriété; nous les achetons.

M. DREW: Nous constatons encore une fois la même situation dans le poste 4 pour lequel vous aviez prévu l'an dernier des frais s'élevant à $124,364.35, tandis que vous n'avez déboursé en réalité que $29,741.64 ce qui laisse un reliquat sans emploi de $95,000. Maintenant, je constate que vos prévisions pour 1950 se chiffrent par $36,925.41, de sorte qu'elles sont passablement inférieures à votre reliquat de l'an dernier. Quels sont les articles que vous n'avez pas achetés au cours de cette période?

M. McGREGOR: Je viens de répondre à cette question, je crois.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DREW: Il s'agit de matériel que vous n'avez pas acheté l'an dernier et dont vous avez encore besoin?

M. McGREGOR: En effet.

M. DREW: J'envisage cette question du seul point de vue de l'efficacité de la méthode d'élaboration d'un budget. N'est-il pas possible qu'une partie du matériel que vous envisagiez d'acquérir atteigne au cours de l'année le point de perfection qui vous permettrait de vous le procurer?

M. McGREGOR: Cela semble douteux. Car le système de transmission air-sol doit être raisonnablement universel du fait que nos avions pénètrent dans plusieurs pays, surtout aux États-Unis et le type de matériel que nous adoptons doit pouvoir être utilisé avec les installations au sol partout où nos avions se posent. Il faut absolument que le Canada et les États-Unis particulièrement prennent une décision sur le type de matériel à utiliser avant d'affecter des crédits à l'acquisition de matériel pour l'avion et pour les installations au sol.

M. FULTON: Est-il exact que les installations de communications terrestres relèvent en grande partie du ministère des Transports, tandis que les appareils de transmission installés dans vos avions sont votre propriété? Est-ce là la façon de déterminer la responsabilité des deux parties?

M. McGREGOR: Non, pas tout à fait. Le ministère des Transports possède évidemment plus d'installations de communications terrestres que nous, cependant nous exploitons nos propres installations à toutes nos bases importantes, installations qui servent exclusivement aux échanges entre le sol et l'avion.

M. FULTON: Elles ne relèvent aucunement du ministère des Transports?

M. McGregor: En effet. On ne nous permettrait pas de transmettre sur le réseau du ministère des Transports des renseignements concernant par exemple la charge de l'avion, la réserve des places, etc.

M. Fulton: Qui exploite les émetteurs d'ondes dirigées?

M. McGregor: Le ministère des Transports.

M. Fulton: Au sujet des transmissions, fonctionnent-ils sur la même fréquence que ceux de l'avion?

M. McGregor: Non. Les émetteurs d'ondes dirigées ainsi que les radio-récepteurs utilisés dans les avions pour capter leurs signaux fonctionnent sur une longueur d'onde spécialement désignée.

M. Fulton: Vous devez donc posséder deux appareils récepteurs dans l'avion?

M. McGregor: En fait, nous en avons plus que cela; cependant, chaque récepteur est agencé de façon à capter plusieurs fréquences. Présentement, nos avions sont munis d'appareils récepteurs pouvant recevoir sur 13 longueurs d'ondes.

M. Fulton: Possèdent-ils un poste récepteur fonctionnant sur deux fréquences, ce qui suppose que le pilote ou le capitaine doit changer de l'une à l'autre ou sont-ils munis de deux récepteurs ayant chacun leur propre longueur d'onde?

M. McGregor: Les récepteurs d'ondes dirigées sont séparés. Mais en fait, chaque appareil récepteur est capable de recevoir plusieurs fréquences.

M. Drew: Ma prochaine question est peut-être inappropriée à ce stade, surtout que je crois comprendre par ce que vous venez de dire que le ministère des Transports en assume les frais. Mais pouvez-vous me dire quel progrès s'accomplit dans le problème des atterrissages sans visibilité?

M. McGregor: Les progrès sont marqués. Ainsi que nous l'avons mentionné auparavant, les installations de ILS sont terminées dans les aéroports importants du pays, sauf à Victoria. Ce qui a eu pour effet de réduire considérablement ce qu'on appelle les "limites" en cause et par conséquent d'accroître la régularité des envolées.

En fait, les progrès réalisés dans ce domaine sont bien en deçà de ce qui pourrait s'accomplir. Les avions pourraient se poser dans des conditions de visibilité et avec un plafond bien inférieurs aux limites actuelles sans réduire d'aucune façon les facteurs de sécurité; cependant, nous progressons lentement, et à mon avis, c'est là une excellente politique à laquelle on devrait se tenir.

M. Drew: A-t-on utilisé aux aéroports tels que Gander ou Sydney, où le brouillard est passablement considérable, des adaptations modernes de FIDO?

M. McGregor: Non, FIDO et ses plus récentes adaptations ont été éprouvés en Californie et ne sont en aucune façon des dispositifs parfaits. En premier lieu, son coût est exorbitant; ensuite, il implique des risques. Par exemple, lorsqu'un avion se pose sur une piste sur laquelle FIDO est employé et qu'un accident se produise, comme par exemple la crevaison d'un pneu, ou toute autre chose qui projetterait l'avion hors de la piste, cela produirait le même effet que si l'appareil était placé au-dessus d'une lampe à souder, peut-être un accident funeste.

Par conséquent, on a tenté d'obtenir des dispositifs pour faciliter l'atterrissage sans visibilité plutôt que des méthodes pour disperser le brouillard.

Le PRÉSIDENT: Le poste nº 4 est-il adopté?

Adopté.

Poste 5 "Hangars et ateliers". Si je ne m'abuse, monsieur McGregor, vous avez déjà expliqué ce poste?

M. DREW: Dans ce cas, la même constatation existe, les prévisions pour 1949 s'élèvant à $324,529.88 et les dépenses à seulement $98,533.75, il reste une somme indépensée de $226,000. Cela se rapporte-t-il aux aéroports que vous avez mentionnés?

M. MCGREGOR: Oui, dans une large proportion.

M. DREW: A part cela, vous ne réduisez pas les frais d'amélioration de vos installations aux aéroports?

M. MCGREGOR: Les hangars et les ateliers n'ont rien à voir avec les aéroports, sauf qu'ils peuvent être situés sur le terrain.

M. DREW: Oui, je voulais parler des installations de service établies aux aéroports.

M. FRASER: Vous vous servez de votre propre matériel à Gander?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Et, si je ne me trompe, vous avez dit que vous installiez votre propre matériel à Tampa?

M. MCGREGOR: Non, nous utilisons le matériel d'une autre ligne.

M. POULIOT: Par mesure de prudence, ne faites-vous pas appel aux services du Conseil national de recherches pour éprouver les avions et les pièces d'avion?

M. MCGREGOR: Si.

M. POULIOT: Toujours!

M. MUTCH: Au sujet des "Ateliers", n'a-t-on pas réduit l'an dernier ceux de l'aéroport de Stevenson?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Le poste nº 5 est-il adopté?

Adopté.

Poste nº 6 "Rampes lumineuses d'atterrissage".

M. DREW: Dans ce cas, les frais prévus l'an dernier s'élevaient à $146,268.35 tandis que les frais réels se sont chiffrés par seulement $82,654.58; la somme indépensée est donc de $64,000.

M. MCGREGOR: En effet.

M. DREW: Et cette année vous prévoyez une dépense globale de $56,170.76. Comment expliquez-vous cette situation?

M. MCGREGOR: Elle s'explique par la décision finale de ne pas acheter d'outillage assez dispendieux pour le refroidissement au sol des cabines, matériel qui était destiné à un ou deux aéroports où la circulation n'est pas aussi intense qu'ailleurs.

M. FRASER: Possédez-vous de l'outillage pour chauffer les cabines en hiver? J'ai remarqué que les portes des avions demeurent ouvertes pendant que les pilotes chargent les avions et les appareils deviennent extrêmement froids. Quelqu'un m'a donné à entendre que c'était là un des facteurs qui faisait con-

tracter le mal de l'air si rapidement après le départ parce que les avions sont si froids. On doit réchauffer le moteur sur la piste avant que la chaleur se répande dans l'avion. Avez-vous ce qu'il faut pour réchauffer les avions?

M. McGregor: Oui, et l'an dernier nous utilisions un appareil de chauffage au sol. A chaque point de départ, il est nécessaire que les portes restent ouvertes pour permettre le chargement des marchandises et du courrier.

M. Fraser: Ainsi que pour la ventilation?

M. McGregor: Non, la cabine est bien ventillée durant l'envolée.

M. Fraser: Cette personne m'a dit qu'elle était transie avant de décoller parce qu'elle avait dû attendre l'avion et qu'elle était glacée à sa montée à bord parce qu'il n'y avait pas de chaleur et elle a pensé que c'était ce qu'il l'avait rendue malade.

M. Mutch: C'était probablement son diner qui l'avait indisposée.

Le président: Le poste nº 6 est-il adopté?

Adopté.

Poste 7 "Véhicules moteurs"

M. Drew: Là encore nous avons un reliquat de l'an dernier dépassant les prévisions de 1950. Comment l'expliquez-vous?

M. McGregor: Cette marge s'explique par le fait que nous avons décidé de ne pas acheter de véhicules moteurs dans les cas où nous avons pensé qu'il serait préférable de pratiquer l'économie, nous contentant de louer parfois des moyens de transport et de remettre parfois en état les véhicules déjà existants.

M. Knight: Diriez-vous que le montant total du budget, ou n'importe lequel de ces postes de l'état de 1950, sont surchargés, si je peux m'exprimer ainsi, dans la même mesure que l'étaient les chhiffres de 1949 relatifs aux imprévus possibles?

M. McGregor: A l'exception peut-être des frais du dispositif transversal d'échappement dont le perfectionnement peut encore une fois n'être pas terminé en 1950, il est probable que le budget de 1950 sera considérablement plus rapproché des frais réels que ne l'était celui de 1949.

M. Knight: Comment se fait-il que l'on prévoit moins de frais en 1950 qu'on en a eus en 1949?

M. McGregor: Ma foi!

M. Knight: Cette diminution est indiquée dans plusieurs postes ainsi que dans le total?

M. McGregor: Les frais de 1949 ont été également très inférieurs à ceux de 1948. L'acquisition d'une flotte importante de nouveaux avions entraîne toujours de lourdes dépenses d'immobilisation car on doit se procurer de nouvelles rampes lumineuses d'atterrissage ainsi que du nouveau matériel pour le chargement des marchandises; il faut également constituer graduellement une réserve de pièces de rechange pour ces avions, se procurer de l'outillage lourd pour leur entretien et leur réparation. Ce sont là des frais d'immobilisations qui se rattachent directement à l'addition à la flotte d'u nnouveau type d'avion; chaque fois qu'un changement important sera apporté aux modèles d'avions utilisés, nous aurons toujours, comme conséquence, de lourds frais d'immobilisations.

M. Knight: Donc, on ne devra pas recommencer ces dépenses avant quelque temps? Cette situation est semblable à celle créée par la constitution d'un

personnel spécialisé. C'est quelque chose que vous vous êtes procuré et qui vous sera utile pour un certain temps.

M. McGREGOR: En effet. Et je pense que les budgets d'immobilisations demeureront, au cours des années, au niveau de celui de 1950, c'est-à-dire à environ $1,500,000.

M. FULTON: Comment acquittez-vous ces frais d'immobilisations? Espérez-vous toujours le faire au moyen des revenus courants, ou les considérez-vous comme de simples articles de bilan? Comment sont-ils traités dans la gestion interne des finances de la compagnie?

M. McGREGOR: Du moment que les frais d'immobilisations d'une année sont inférieurs à la dépréciation à date, on ne requiert pas de nouveaux capitaux et la dépréciation à date est utilisée, au besoin, pour les financer.

M. FULTON: Comment les avez-vous acquittés dans le passé? Votre dépréciation à date a-t-elle plus que couvert vos frais d'immobilisations?

M. McGREGOR: Par une marge importante en 1949.

Le PRÉSIDENT: Le poste nº 7 est-il adopté?

Adopté.

Poste nº 8 "Locaux et bureaux".

M. FRASER: Il existe ici une augmentation de $28,000. Est-elle due à votre ligne du Sud?

M. McGREGOR: Où est-ce?

M. FRASER: Au poste "Locaux et Bureaux". Je constate qu'il y a augmentation sur l'an dernier.

M. McGREGGOR: Les prévisions dépassent de $28,000 celles de l'an dernier?

Le PRÉSIDENT: Non, elles ne sont pas supérieures aux prévisions mais bien aux dépenses réelles de l'an dernier.

M. FRASER: En effet.

M. McGREGOR: Cela s'explique par l'établissement de nouveaux bureaux à London et Vancouver, etc., pour lesquels nous devrons acheter des accessoires et de l'ameublement de bureau.

M. MUTCH: Quelle portion de ce montant serait imputable à l'accroissement des frais résultant du déplacement du bureau chef à Montréal?

M. McGREGOR: Aucune. Les frais du déplacement sont tous compris dans le budget de 1949 et on n'a acheté que très peu d'ameublement. Il s'agissait plutôt de déménager celui que nous possédions.

M. MUTCH: Ce montant comprendrait-il également les locaux?

M. McGREGOR: Il ne comprend que les frais de modifications apportés aux locaux que nous louons.

M. MUTCH: L'occupation de vos nouveaux locaux a-t-elle occasionné des immmobilisations?

M. McGREGOR: Le poste comprend de $10,000 à $15,000 pour le cloisonnage.

M. DREW: Quel genre d'installations comprend-il?

M. McGREGOR: La remise à neuf des intérieurs et l'achat de meubles tels que chaises, bureaux, comptoirs, etc.

M. DREW: N'est-ce pas là la propriété du ministère des Transports?

M. McGREGOR: Non.

M. FRASER: Les dactylographes sont compris, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Je parle de nos bureaux.

M. FRASER: Ne sont-ils pas à l'aéroport?

M. MCGREGOR: Nous assumons les frais d'installation de nos comptoirs aux aéroports.

M. FRASER: Qui tient les restaurants et les kiosques à journaux?

M. MCGREGOR: Ils relèvent entièrement du ministère des Transports.

M. FRASER: Vous ne prenez pas vos propres dispositions à ce sujet?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Le poste nº 8 est-il adopté?

Adopté.

Poste nº 9 "Équipement médical".

Adopté.

Poste nº 10 "Installations techniques".

M. DREW: Je constate, monsieur McGregor, que ce crédit est très minime, de sorte qu'il ne peut certainement pas s'appliquer à des installations techniques d'importance? A quel genre s'applique-t-il?

M. MCGREGOR: Le poste comprend en grande partie les frais du matériel de vérification et des appareils de mesurage.

M. DREW: Où se trouve cet outillage?

M. MCGREGOR: A toutes nos bases, mais surtout à Winnipeg.

Le PRÉSIDENT: Le poste nº 10 est-il adopté?

Adopté.

Poste nº 11, "Hôtel, restaurants et service des vivres".

M. DREW: Vous avez dit, poste nº 10, mais ce devrait être 11.

Le PRÉSIDENT: En effet 11.

M. FRASER: Est-ce de ce poste que relève le cas dont nous avons parlé hier où un groupe de 12 personnes n'avaient pu monter à bord?

M. MCGREGOR: Non.

M. FRASER: Il n'englobe pas cela?

M. MCGREGOR: Non.

M. FRASER: Que comprend-il?

M. MCGREGOR: Il comprend des frais d'exploitation.

M. DREW: C'est pourquoi j'ai posé l'autre question. Il dit: "Hôtel, restaurants, service des vivres". Quels services comprend-il?

M. MCGREGOR: Il englobe les frais relatifs aux installations de congélation que nous utilisons à travers le pays pour le maintien de notre service d'aliments congelés.

M. DREW: Lequel est excellent.

M. MCGREGOR: Merci, monsieur Drew.

M. DREW: Il est vraiment excellent à travers tout le pays.

M. McGREGOR: Il inclut également les restaurants que nous maintenons pour notre personnel. Et le mot "Hôtel est employé à cause du seul hôtel qu'exploite la compagnie pour le compte d'autres lignes aériennes à Goose-Bay, Labrador.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

M. DREW: Dans ce cas, je constate que l'an dernier vous aviez prévu des frais au montant de $45,844.16, tandis que vous n'avez déboursé que $12,504, vous laissant ainsi en possession d'une somme indépensée de $31,000; néanmoins, vos prévisions de cette année s'élèvent à $13,442.82 et les prévisions totales sont de beaucoup inférieures à la somme indépensée de l'an dernier. Comment expliquez-vous cela?

M. McGREGOR: Cette marge est due à ce que nos besoins ont été inférieurs à nos prévisions, celles-ci ayant été inspirées par l'enthousiasme qui nous avait fait prévoir plus de matériel de congélation que nous n'en avions besoin, etc.

M. DREW: Vous comptez de ces installations par tout le pays maintenant?

M. McGREGOR: Oui; et dans certains cas nous avons pu installer des unités de congélation plus petites que celles auxquelles nous avions songé, tandis que dans d'autres il a été possible d'éliminer une unité complète.

M. DREW: Et ce serait là la raison de l'importante réduction du matériel de congélation?

M. McGREGOR: C'est ce que j'espère et à quoi je m'attends.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Poste nº 12 "Entrepôts et distribution".

M. GEORGE: Adopté?

M. DREW: Que comprend-il?

M. McGREGOR: Il inclut le matériel pour la prévention des incendies, pour le nettoyage et autres choses du genre.

M. DREW: Mais le mot "distribution" donne une autre idée que cela?

M. McGREGOR: Oui, il s'applique aux caisses et boîtes spéciales dans lesquelles on expédie à divers points les instruments et les moteurs.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Poste nº 13, "Aménagements divers".

Adopté.

M. DREW: Qu'est-ce qu'il inclut?

M. McGREGOR: Les frais de modification des locaux loués et possédés par la compagnie. Voilà ce qui entre principalement dans le mot "divers".

M. MUTCH: Quelle distinction faites-vous entre ce poste-ci et celui des locaux et bureaux?

M. McGREGOR: Le poste "Locaux et bureaux" s'applique aux frais de modification de la construction, frais que nous amortissons au cours de la période couverte par le bail.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Poste nº 14, "Bâtisses et améliorations".

M. FULTON: Monsieur McGregor pourrait-il nous indiquer la différence qui existe entre ce poste et celui des "Hangars et ateliers" et des "Locaux et bureaux"?

M. MCGREGOR: Ce poste s'applique aux immeubles autres que ceux tombant sous le régime du poste "Hangars et ateliers".

M. FULTON: Donnez-nous un exemple? Sont-ils tous situés à un aéroport?

M. MCGREGOR: Dans certains cas, un entrepôt, etc. Il existe à Winnipeg un très gros bâtiment dans lequel nos magasins sont centralisés.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Poste nº 15, "Fonds pour imprévus".

M. DREW: En quoi consiste ce fonds?

M. MCGREGOR: Ce poste est inclus dans tout état ordinaire d'immobilisations pour parer à toute dépense imprévue ou pour laquelle on n'avait pas affecté de crédit, et comme c'est une dépense, elle est inscrite comme telle dans le budget simplement pour les besoins de comptabilité, car toute dépense faite doit tomber sous le régime de l'un des douze postes ci-haut mentionnés.

M. FULTON: Parce que vous n'aimez pas reporter un imprévu, vous l'éliminez?

M. MCGREGOR: Toute dépense doit être inscrite sous une rubrique particulière.

M. FULTON: Vous avez éliminé votre fonds pour imprévus, donc vous avez dû le dépenser?

M. MCGREGOR: Nous ne reportons pas un fonds pour imprévus.

M. FULTON: Je ne comprends pas. Je croyais que le fonds n'avait pas été touché puisque vos frais, l'an dernier, n'avaient pas dépassé vos crédits. Comment avez-vous pu alors épuiser votre fonds pour imprévus?

M. MCGREGOR: Nous ne l'avons pas épuisé?

M. FOLLWELL: Votre état est-il si excellent parce que vous avez inclus le montant du fonds pour imprévus dans les chiffres réels du budget?

M. MCGREGOR: Non. En 1949, on avait prévu $563,000 pour les dépenses éventuelles, tandis que les montants non déboursés se sont élevés à $1,800,000.

Le PRÉSIDENT: N'apparaît-il pas d'après l'état que vous avez épuisé le fonds pour imprévus?

M. MCGREGOR: En fait, on a tout simplement éliminé le montant.

M. FOLLWELL: Je ne comprends pas cela non plus.

Le PRÉSIDENT: L'état indique qu'on n'a pas eu besoin du fonds ou qu'il n'a pas été dépensé.

M. MUTCH: Il n'y a rien d'inscrit aux dépenses réelles.

M. FULTON: L'état indique que le fonds a été intégralement dépensé.

Le PRÉSIDENT: Non, il y a néant.

M. FULTON: Ma foi, je regarde probablement au mauvais endroit.

Le PRÉSIDENT: Le nº 15 est-il adopté?

Adopté.

M. POULIOT: Il aurait dû être adopté à même un fonds pour imprévus.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drew, vous aviez une question à poser au sujet du poste "Blocs-moteurs".

M. DREW: Oui. Peut-être releverait-elle du "Fonds pour imprévus" car certains frais proviendraient de là à mon avis. Les avions des L.A.T.C. sont-ils utilisés pour les voyages spéciaux de fonctionnaires du gouvernement?

M. MCGREGOR: Non. Le gouvernement, ou tout autre client possible, peut louer les avions de la compagnie s'ils sont disponibles.

M. DREW: Les a-t-on loués à cette fin l'an dernier?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Ou cette année?

M. MCGREGOR: Non. Nous avons soumis des prix pour un voyage mais on les a refusés.

M. DREW: Quel était ce voyage?

M. MCGREGOR: C'était le voyage autour du monde entrepris par M. Pearson.

M. DREW: Le C.A.R.C. a pu soumettre des prix inférieurs pour cette envolée?

M. MCGREGOR: En effet.

M. DREW: Quel prix demandiez-vous?

M. MCGREGOR: Je ne m'en souviens plus. C'était notre tarif régulier de location.

M. DREW: Pourriez-vous vérifier et nous en faire part? Après tout, c'est une question de comptabilité.

M. MUTCH: Si c'est le tarif régulier de location, ce n'est pas confidentiel alors?

M. DREW: Non, ce ne peut être confidentiel.

Le PRÉSIDENT: Le ministre est absent et je ne suis pas très au courant des question étudiées par le Comité. Je préférerais réserver ce point, à moins qu'il existe un règlement ministériel.

M. DREW: Je ferai remarquer à ce sujet que nous avons évidemment le droit de connaitre les frais inhérents à un voyage de ce genre. Il serait intéressant de savoir quel montant les L.A.T.C. jugeaient convenable pour un voyage semblable.

M. MUTCH: S'il s'agissait d'une soumission de prix en dehors du tarif régulier, je penserais alors autrement. Mais s'il s'agit ici de tarifs que la compagnie publie, il suffit de savoir quels sont les taux de location pour des voyages de ce genre.

M. DREW: Je doute qu'on demande bien souvent des renseignements concernant des envolées autour du monde.

M. MUTCH: Non, mais on a loué à plusieurs reprises des avions pour le transport d'immigrants au Canada. N'étiez-vous pas intéressé à ce sujet, monsieur Drew?

M. DREW: Si.

M. MUTCH: Lorsqu'on soumet des taux pour un voyage, ce sont les taux réguliers et ils sont à la disposition de quiconque, n'est-ce pas?

M. DREW: Je pense qu'il y a plus que cela en jeu. Il faut prendre en considération la disponibilité d'avions et certains frais particuliers qui découleraient d'un voyage semblable; je crois, monsieur le président, que c'est là évidemment

une question de comptabilité d'un service gouvernemental et on devrait nous éclairer sur les taux soumis.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McGregor a eu amplement de temps pour réfléchir à la question au cours de cette discussion. Vous voulez y répondre, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Oui, je n'ai pas d'objection.

M. KNIGHT: Cette affaire ne m'intéresse d'aucune façon mais je ne peux concevoir comment une soumission rejetée peut entrer dans les comptes de la compagnie. Cette dernière n'a reçu aucun argent; ses finances n'entrent donc pas en jeu. D'un autre côté, si on avait accepté les prix soumis par la compagnie et qu'elle ait reçu de l'argent, je dirais alors que M. Drew aurait peut-être raison.

M. DREW: Je doute qu'il y ait rien dans la comptabilité des frais gouvernementaux qui soit, dans chaque ministère, sujet à une étude plus régulière que les soumissions demandées et les contrats passés, et les ministères des Travaux publics, des Transports, ou n'importe quel autre ont l'habitude de rendre public, non seulement les offres acceptées mais également les soumissions reçues. Dans le simple but de vérifier les comptes, je crois qu'il est très important que nous connaissions dans ce cas, les prix soumis par les différents services disponibles.

M. MUTCH: En considération du fait que la compagnie n'a eu d'autres frais que ceux de la préparation de sa soumission, puisque son offre a été refusée, ne pourriez-vous indiquer au Comité quelle valeur ce renseignement pourrait comporter?

M. DREW: Puisqu'on me demande d'expliquer, je le ferai volontiers. En somme, les frais gouvernementaux ne sont pas répartis par catégories absolument indépendantes, mais constituent les parties composantes du grand total des frais dont le gouvernement assume la responsabilité; présentement, les membres du Parlement devraient se faire une obligation de s'assurer que les règles de la plus stricte économie sont observées au sujet des dépenses, afin d'obtenir les résultats désirés.

Dans ce cas particulier, nous savons que les Lignes aériennes Trans-Canada, avec leur expérience très étendue des envolées transatlantiques, ont soumis des prix. On nous dit que le gouvernement a refusé cette soumission et qu'il a octroyé le contrat au C.A.R.C.

Puisque c'est là un renseignement se rapportant à un ministère relevant du gouvernement, je prétends que nous avons raison de nous informer du service qui se serait révélé le meilleur et qu'il conviendrait d'utiliser de préférence à l'avenir pour des envolées autour du monde si on envisageait jamais d'effectuer de tels voyages.

M. MUTCH: M. Drew vient de dire exactement ce que je m'attendais et désirais qu'il dise. Du fait que c'est un avion du C.A.R.C. qui a accompli l'envolée, je dirai respectueusement que les députés de la Chambre des communes sont tout à fait intéressés, comme il se doit, au coût du voyage. Et à ce sujet, je ne peux penser à une façon plus logique d'obtenir ce renseignement que de le demander au ministre de la Défense nationale.

Puisque les L.A.T.C. sont demeurées étrangères à ce voyage, je ne vois pas que ce renseignement puisse être d'aucune utilité à moins qu'il puisse servir plus tard, alors que nous ne pourrions l'obtenir du C.A.R.C. Cependant, à mon avis cette question dépasse les attributions du Comité. Je peux faire erreur, mais personnellement je ne vois pas de raison qui nous permette de demander

aux fonctionnaires des L.A.T.C. une évaluation des frais d'un tel voyage, évaluation qui nous servirait de base à l'établissement des frais réels encourrus dans ce cas par le C.A.R.C., surtout que des envolées de ce genre lui sont très profitables du point de vue de l'entraînement. Indépendamment de cette opinion, s'il est parfaitement naturel et souhaitable que les membres de la Chambre des communes veuillent connaître les détails de ce genre, il me semble, cependant, que l'endroit tout indiqué pour les obtenir serait le ministère qui a encouru les frais. Que le prix soit ou trop élevé ou trop bas, que le voyage ait été effectué gratuitement ou non, cela n'a rien à voir à l'étude des comptes des L.A.T.C.

Le PRÉSIDENT: Après avoir bénéficié de l'opinion de tant de membres du Comité sur cette question, je serais enclin à la laisser à la discrétion du président des L.A.T.C. s'il croit qu'il peut y répondre sans préjudice à sa compagnie. Monsieur McGregor, je vous en remets toute la responsabilité.

M. POULIOT: Je suis d'avis que nous ne devrions pas laisser au président la responsabilité de décider si on doit répondre à la question. Nous siégeons dans le but de prendre des décisions et j'émets respectueusement l'opinion qu'on devrait demander l'avis des membres du Comité.

M. DREW: Je veux faire remarquer au sujet de ce que j'ai dit il y a un moment, qu'il ne s'agit pas ici de demander une opinion relativement à ce que coûterait le voyage. Il s'agit d'une soumission faite par les L.A.T.C. pour un service particulier pour lequel un contrat est passé. Si le gouvernement avait accepté la soumission, la compagnie aurait alors accompli le voyage selon les termes du contrat. Donc, il ne s'agit pas d'exprimer une opinion. La question revient simplement à savoir quels frais les L.A.T.C. auraient encourus si le gouvernement leur avait accordé le contrat; dans ce cas, je crois qu'il ne fait pas de doute qu'on devrait y répondre.

M. MUTCH: Toute soumission établie par les fonctionnaires de la compagnie est une expression d'opinion en ce sens qu'elle exprime une idée du coût raisonnable ou juste d'une envolée semblable. Je répète qu'on a effectué le voyage et que les L.A.T.C. y ont été aussi étrangères que la B.O.A.C. Par conséquent, les membres du Comité, en tant que députés à la Chambre des communes, ont toutes les occasions voulues de décider après étude, si les frais de ce voyage sont raisonnables ou non et de poursuivre leur enquête dans le but de comparer ce prix avec ceux offerts par les autres services que la Chambre déterminera. Mais je suis d'avis qu'il n'est d'aucune utilité de poser une question dans le but de se servir de la réponse comme base de comparaison et de demander au président des L.A.T.C. d'exprimer une opinion sur une question que la Chambre des communes devra régler elle-même...

M. FRASER: Mais le président a dit qu'il n'avait pas d'objection à donner les chiffres. Voici comment j'envisage le problème: Nous sommes ici dans la même situation que les actionnaires d'une compagnie à laquelle on a refusé un contrat. Je pense que tout bureau directeur d'une compagnie demanderait pourquoi on a refusé sa soumission. Si le gouvernement avait octroyé le contrat aux L.A.T.C. elles auraient reçu une certaine somme d'argent, d'où un bénéfice. Elles n'auraient pas accompli ce voyage sans en retirer un profit. Les L.A.T.C. ayant une situation déficitaire, je crois que nous devrions chercher des moyens de l'en sortir et savoir pourquoi on n'a pas accepté sa soumission.

M. MUTCH: M. Fraser a présenté beaucoup plus efficacement que j'aurais pu le faire les meilleurs arguments démontrant que la décision doit venir du Comité et non du président.

M. JAMES: Nous ne pouvons obtenir ici aujourd'hui qu'une seule réponse et c'est le montant même de la soumission des L.A.T.C. Nous ne savons toujours pas quelle somme le C.A.R.C. a reçue pour le voyage et toute l'affaire pourrait être réglée si facilement en inscrivant cette question au *Feuilleton*, pour ensuite réunir en un tout les renseignements recueillis.

M. HATFIELD: De combien la soumission du C.A.R.C. était-elle inférieure à celle des L.A.T.C.

M. POULIOT: Nous sommes intéressés à connaître le montant d'une dépense que nous approuverons ou désapprouverons. La soumission rejetée est une autre question. Je me demande si les recettes de ce voyage auraient comblé le déficit des L.A.T.C.?

M. FRASER: M. McGregor n'a-t-il pas dit il y a un moment qu'il ne s'opposait pas à révéler les chiffres?

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous interrompre un instant ...

M. MCGREGOR: En effet, car j'ai dit que nous avions soumis nos prix réguliers de location et n'importe qui, M. Drew compris, pourrait se procurer ce renseignement simplement en demandant les taux pour une envolée semblable.

M. DREW: Dans ce cas, c'est bien ici l'endroit pour les donner.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'avis qu'il est temps pour moi de décider de la régularité de la question. Je ne partage nullement l'avis exprimé par plusieurs membres du Comité. Sauf erreur, M. McGregor a laissé entendre qu'il avait établi la soumission d'après les taux réguliers et je pense ne faire que mon devoir en laissant la question à sa discrétion; c'est là ma décision. Si les membres du Comité désirent en appeler, ils sont libres de le faire.

M. POULIOT: M. McGregor peut-il me dire qu'elle était la longueur et la durée de ce voyage autour du monde?

Le PRÉSIDENT: On a posé une question bien précise, attendez qu'on y réponde.

Le président a décidé que la question est régulière. C'est à M. McGregor de décider. Désirez-vous y répondre maintenant, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Je n'ai aucune objection à y répondre si on me le demande.

Le PRÉSIDENT: Je ne vous ordonne pas de le faire, je vous en donne simplement l'occasion.

M. MUTCH: Si le Comité ne conteste pas votre décision, monsieur le président, il est donc de votre avis et votre décision devient la sienne. Mais je vous ferai respectueusement remarquer qu'il est douteux que vous puissiez en décider seul. Vous avez simplement indiqué les nuances et vous laissez au Comité le soin de décider de la question. Le Comité ne s'élève pas du tout contre votre décision et il doit en prendre la responsabilité.

M. DREW: Alors, monsieur McGregor, à combien s'élevait la soumission?

M. MCGREGOR: Sauf erreur, elle s'élevait à un peu plus de $60,000.

M. POULIOT: Maintenant, monsieur McGregor, quelle était la longueur et la durée de ce voyage?

M. McGREGOR: Encore une fois, sauf erreur, la distance à parcourir était d'environ 22,000 milles et on devait subir de nombreux délais à cause de la nature de la mission des passagers, délais dont la compagnie a tenu compte dans l'élaboration de sa soumission. Je crois que la durée du voyage entier s'établissait à 3 semaines et demie.

M. MUTCH: Vous exigez les frais de surestarie pour un voyage semblable?

M. McGREGOR: Oui, car l'avion ne peut alors servir à d'autres envolées payantes.

M. DREW: Je me demande si vous pourriez confirmer les détails de la soumission, monsieur McGregor, les détails officiels, et les faire parvenir au président pour les consigner au dossier?

M. JAMES: Le prix fixé dans le contrat serait-il augmenté dans le cas d'un délai ou de quelque chose du genre?

M. McGREGOR: Oui, s'il est causé par les occupants.

M. JAMES: Les frais auraient donc pu s'élever à $65,000 à la fin du voyage?

M. McGREGOR: En effet.

M. HATFIELD: Avez-vous eu d'autres concurrents que le C.A.R.C.?

M. McGREGOR: Il me faudrait répondre assez longuement à votre question. On peut difficilement dire que c'est de la concurrence. Le C.A.R.C. transporte des passagers autres que son personnel.

M. HATFIELD: Ce serait là la concurrence?

M. McGREGOR: Peut-être, mais nous n'en sommes pas certains?

M. MUTCH: Mais dans une large mesure, vous savez parfaitement bien pourquoi ce n'en serait pas.

M. FRASER: Non, non, vous faites erreur là.

M. MUTCH: Ma foi, mon opinion vaut autant que celle de n'importe qui et c'est l'opinion d'un homme ayant utilisé les deux services. Ce n'est que l'opinion d'un homme.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

Adopté.

M. FULTON: Je n'ai pas compris la réponse de M. McGregor à une question précédente, à savoir si la soumission supposait un prix ferme ou sujet à modification dans le cas de délais supplémentaires occasionnés non par Air-Canada, mais par les passagers?

M. McGREGOR: C'était une soumission fixe à condition que l'envolée s'effectue telle que projetée; cependant on aurait compter en plus les frais occasionnés par divers changements à l'horaire.

M. FULTON: Vous auriez eu le droit d'augmenter votre prix?

M. DREW: Avez-vous répondu affirmativement à ma question vous demandant de fournir les détails de cette soumission fixe?

M. McGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Pendant que certains membres du Comité vous interrogeaient, monsieur McGregor, on vous a interrompu à deux ou trois reprises.

M. DREW: Il reste encore l'étude du poste nº 3.

Le PRÉSIDENT: Ah! oui, êtes-vous prêt à procéder, monsieur Drew?

M. DREW: Oui. Monsieur McGregor, vous vous souvenez lors de la discussion du poste nº 3 qui englobe "Aéronefs, matériel composant" qu'il y avait une question se rapportant—non, je fais erreur; c'était au poste 2, "Blocs-moteurs" et on a soulevé la question au sujet d'une disposition du contrat établi lors de l'achat de ces avions. Maintenant que je possède ici le contrat, je lirai l'alinéa 1 de l'article 23 du document en date du 31 mars 1947. Le voici:

> Sous réserve des dispositions spécifiées dans les devis, les deux parties conviennent de la nécessité d'améliorer le système d'échappement en vue d'obtenir une réduction de bruit suffisante pour permettre la concurrence dans l'exploitation d'une ligne aérienne commerciale à service régulier. *Canadair* collaborera avec le fabricant de blocs-moteurs au perfectionnement de dispositifs satisfaisants d'échappement, et l'acheteur paiera (en plus du coût de l'avion acheté sous l'empire du présent contrat) la moitié des frais supplémentaires assumés par *Canadair* du fait de l'augmentation des prix payés par *Canadair* au fabricant de blocs-moteurs en raison d'une modification apportée au système d'échappement, ou de tout changement qu'une telle modification forcerait d'apporter à la structure de l'avion.

M. MCGREGOR: C'est bien ce dont je me souvenais.

M. DREW: Ne diriez-vous pas qu'en vertu de ce contrat vous n'êtes obligés de payer que la moitié des frais de toute modification nécessaire à l'amortissement du bruit dans l'avion?

M. MCGREGOR: Ainsi que je l'ai dit, seulement dans le cas où *Canadair*, soit en collaboration avec le manufacturier de blocs-moteurs, soit autrement, aurait perfectionné un système d'échappement que nous aurions acheté. Si nous en avions perfectionné un (ce qui a été fait) et que nous l'utilisions, nous ne serions certainement pas tenus d'assumer les frais du perfectionnement d'un tel système par *Canadair*, surtout que nous ne l'avons pas adopté.

M. DREW: Mais, monsieur McGregor, vous reconnaissez que le but du Comité en étudiant les comptes et en examinant ces divers postes est de voir dans quelle mesure votre compagnie profite de toutes les possibilités ainsi que de ses droits contractuels ou autres pour économiser. Maintenant, le paragraphe 1 de la Clause 23 que je viens de lire dit qu'il était nécessaire d'améliorer le système d'échappement en vue d'obtenir une réduction de bruit suffisante pour permettre la concurrence dans l'exploitation d'une ligne aérienne commerciale à service régulier. Le fait même que les termes de l'article stipulent que le vendeur doit assumer la moitié des frais en cause ne laisse aucun doute sur l'assentiment donné par les deux parties à cette clause, et il est clair que votre responsabilité dans ce cas est partagée par le vendeur de l'avion. Cela étant, il semble raisonnable que, quelles que soient les ententes conclues, il devrait y en avoir une qui permette à votre compagnie de profiter de l'obligation du fabricant d'assumer la moitié des frais. Si ce point était contesté, vous auriez toujours perfectionné votre propre système. Mais je reste quand même persuadé qu'il existe une obligation légale de la part du vendeur, surtout à cause des modifications à la structure de l'avion qui pourraient devenir nécessaires.

Le PRÉSIDENT: Votre question est plutôt longue, monsieur Drew. Je vous prie donc de consigner le document que vous venez de lire pour permettre à M. McGregor d'en prendre connaissance. Entre écouter une citation et la lire soi-même, la différence est grande.

M. DREW: Je serai très heureux de lui procurer une copie de ce que je viens de lire.

Le PRÉSIDENT: On vous la rendra. Donc, voulez-vous la consigner au compte rendu pour le moment?

M. McGREGOR: Les termes me sont parfaitement familiers. Cependant, il me semble que M. Drew a compris le contraire. A mon avis, d'après ce contrat, l'obligation retombe sur la Compagnie, non sur le fabricant, et il est fort douteux que ce soit là un avantage pour nous. Si les frais assumés par *Canadair* dans le perfectionnement de son système d'échappement étaient deux fois plus élevés que ceux des L.A.T.C. pour le perfectionnement d'un système satisfaisant, notre compagnie aurait fortement avantage à ne pas acheter celui de *Canadair* ou à profiter du droit d'acheter la moitié du placement que *Canadair* a consacré au perfectionnement de son propre système d'échappement. Me suis-je exprimé clairement?

M. DREW: Non, je ne crois pas. Lors d'une discussion antérieure de la même clause, j'ai indiqué que c'était là une garantie du vendeur de partager l'obligation de travailler à la recherche d'une solution du problème du bruit, lequel créait une situation qui, de l'avis même des rédacteurs du contrat, n'était pas satisfaisante du point de vue de "la concurrence dans l'exploitation d'une ligne aérienne commerciale à service régulier". Vous avez indiqué précédemment que la compagnie vendeuse n'avait pas encore donné suite à la garantie stipulée dans le contrat d'entreprendre les recherches voulues et de surmonter la difficulté. Cela étant, je ne vois pas comment on peut douter que la compagnie vendeuse doive payer aux L.A.T.C. la moitié des frais que comporte la recherche d'une solution au problème du bruit, lequel créait, de son propre aveu, une situation peu satisfaisante du point de vue de "la concurrence dans l'exploitation d'une ligne aérienne commerciale à service régulier".

Le PRÉSIDENT: Permettez que je vous interrompe, monsieur Drew, pendant que M. McGregor prend connaissance de la clause. Je vois bien à la lecture du contrat que l'acheteur doit assumer la moitié des frais. Cependant, il se peut que, sous le régime du paragraphe 3 de la clause 23 par laquelle *Canadair* déclare, stipule et garantit que chaque avion sera muni d'un système d'échappement satisfaisant pour permettre la concurrence dans l'exploitation d'une ligne aérienne commerciale à service régulier, il se peut, dis-je...

M. McGREGOR: Cela n'a aucun rapport avec la clause qu'a lue M. Drew, laquelle, prétend-il, est une garantie réelle d'Air-Canada de payer la moitié des frais.

Le PRÉSIDENT: Par ce contrat, l'acheteur s'engage, à n'en pas douter, à payer.

M. DREW: Monsieur le président, précisons: je n'ai pas lu plus loin parce que nous avons déjà consigné au dossier la clause 23 au complet.

Le PRÉSIDENT: Oui, la partie où il est question de la garantie, paragraphe 3.

M. DREW: Qui comprend la question de garantie et, incidemment, cette disposition du paragraphe 3 de la clause 23 sous la rubrique "Amortissement du bruit du système d'échappement" cette garantie indiscutable:

> *Canadair* déclare, stipule et garantit que chaque avion sera muni d'un système d'échappement satisfaisant pour permettre la concurrence dans l'exploitation d'une ligne aérienne commmerciale à service régulier.

A mon avis, cette garantie ne laisse aucun doute possible sur l'obligation de *Canadair* de s'en tenir aux terme du contrat et je rappellerai au Comité que plusieurs de ces avions, sinon tous ceux qu'Air-Canada exploite à l'heure actuelle,

ont été achetés après la signature de cet accord contenant la clause de garantie, et à mon avis les tribunaux la feraient sans aucun doute respecter.

Pour cette raison, je me demande simplement si on n'aurait pas dû verser aux L.A.T.C. la moitié des frais en vertu des termes du premier paragraphe puisque le troisième en est une garantie explicite. Par conséquent, je crois qu'on devrait rembourser aux L.A.T.C. tous les frais qu'elles ont assumés dans l'accomplissement de la condition du contrat, quels qu'ils soient, car la clause de garantie stipule qu'ils doivent être acquittés en entier par *Canadair*.

Le PRÉSIDENT: Au sujet de la garantie exprimée au paragraphe 3, je me demande en regard de la question de concurrence, si la date limite correspond bien à celle de la conclusion de l'accord. Si la concurrence en matière de bruit existait à bord de ces avions à la date de signature du contrat, il me semble qu'il serait douteux que la clause de garantie joue après cette date.

M. DREW: Je regrette, mais je ne peux accepter votre interprétation juridique.

Le PRÉSIDENT: C'est là évidemment une question qui relève de la jurisprudence.

M. FULTON: J'aimerais poser une couple de questions qui ne relèvent pas absolument de la jurisprudence. Le paragraphe constituant la garantie stipule que l'amortissement du son dans les avions sera satisfaisant et ensuite, pour revenir à la première partie...

Le PRÉSIDENT: A propos du "confort", le contrat est établi sous forme d'entente; la garantie que les avions pourront subir la comparaison avec d'autres de lignes rivales ne vaudrait-elle pas seulement au moment de la livraison et non pas, disons, pour vingt ans à venir?

M. DREW: Dans ce cas, elle ne serait d'aucune utilité. Les L.A.T.C. ont acheté les avions à cette condition.

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. DREW: Les livraisons futures devront être assujetties à cette condition et dans ce cas je crois qu'il ne fait pas de doute que le fabricant devra respecter la garantie du contrat.

Le PRÉSIDENT: A quel moment diriez-vous que le degré d'amortissement du son devrait pouvoir supporter avantageusement la comparaison avec celui d'appareils d'autres lignes? Serait-ce au moment de la livraison des appareils?

M. DREW: Et si l'état du bruit dans les avions n'était pas satisfaisant au moment de leur livraison, la compagnie continue d'être dans l'obligation de payer ce qui est convenu pour faire face à la situation.

M. FULTON: Pour revenir à l'autre partie de la question, il me semble que la prétention de M. McGregor à l'effet que l'obligation de payer retombe sur Air-Canada ne change pas le fait que *Canadair* consent par le paragraphe 1 (le vendeur consent) à effectuer le travail et à fournir un dispositif satisfaisant d'échappement qui amortira le bruit à un degré suffisant pour permettre la concurrence dans l'exploitation d'une ligne à service régulier. *Canadair* consent à cela, mais la ligne aérienne doit payer la moitié des frais occasionnés par le perfectionnement du dispositif en question. En d'autres termes, si les L.A.T.C. utilisent le système de *Canadair*, elles n'acquitteront que la moitié des frais, tandis que si elles en emploient un autre elles devront en assumer le coût total. Est-ce bien cela?

M. McGREGOR: Pas du tout. Comment pouvez-vous savoir ce que seront les frais des L.A.T.C.? Je crois comprendre que *Canadair* a affecté deux fois plus d'argent au perfectionnement de son système que nous n'en avons affecté au nôtre. Voilà où je veux en venir. La question de savoir si nous paierons la moitié des frais encourus par *Canadair* dépend de la relation entre les frais de perfectionnement de son système et ceux du nôtre.

M. FULTON: Devant la relation entre ce fait et la garantie, si les L.A.T.C. peuvent prouver que *Canadair* aurait pu et dû perfectionner un système à un coût cadrant avec vos recommandations, elle ne peut réclamer davantage en vertu de la garantie.

M. McGREGOR: La clause en question dit explicitement que *Canadair* se chargera de perfectionner un dispositif d'échappement, mais elle ajoute que nous paierons la moitié des frais lorsque ce sera fait.

M. MUTCH: En premier lieu, nous versons dans la jurisprudence en cherchant des interprétations au contrat. Les membres du Comité ne sont pas tous avocats et même le président ne saurait invoquer des fonctions de juge.

Je n'ai jamais constaté que les conseils que j'obtenais gratuitement d'hommes de loi avaient une valeur particulière. Par conséquent, le Comité n'aurait-il pas avantage à demander au président d'étudier les aspects juridiques du contrat et de déterminer à nouveau s'il y a moyen de réaliser des économies importantes? Le Comité n'est pas en mesure de juger si c'est l'interprétation de M. Drew ou celle du président qui est la bonne.

M. McGREGOR: A mon avis, monsieur Mutch, vous avez tout à fait raison. Je pense que la question se résume là. Nous pouvons assurer le Comité que nous adopterons volontiers toute ligne de conduite qui fera réaliser des économies aux L.A.T.C. Nous rembourserons à Canadair la moitié des frais du perfectionnement de son mode d'échappement si c'est plus économique que d'améliorer le nôtre. La compagnie adoptera la façon la plus économique dans les limites de ses droits contractuels.

M. MUTCH: Si vous trouvez que perfectionner votre propre dispositif est moins dispendieux que de partager les frais de perfectionnement de *Canadair* et que le contencieux des L.A.T.C., après étude du contrat, en décide ainsi, donnant raison à certains membres du Comité, vous emploierez alors la méthode la plus économique?

M. DREW: Ce problème est bien simple. Il n'est pas nécessaire d'être avocat pour comprendre les clauses du contrat. Il ressort de la première partie du paragraphe 1 que *Canadair* collaborera volontiers avec le fabricant au perfectionnement du système d'échappement requis. Lorsqu'il existe une garantie assurant l'accomplissement d'un travail particulier ou la solution d'une difficulté à l'étude, si la partie qui l'a donnée ne s'y conforme pas, et si l'autre partie, réussit à résoudre le problème en cause, cette dernière peut réclamer à la première tous les frais qu'elle a encourus. Dans le cas particulier qui nous occupe, si le vendeur n'a pas réussi à accomplir ce qu'il s'est engagé à faire et que les L.A.T.C. se voient dans l'obligation de perfectionner leur propre dispositif d'échappement pour remplir la condition contractuelle, je suis alors persuadé que c'est le devoir des L.A.T.C. de prendre tous les moyens légaux nécessaires pour se faire rembourser tous les frais qu'elles ont encourus. La disposition dit que *Canadair* ne prendrait à son compte que la moitié du coût si c'était elle qui accomplissait le travail. Ce n'est pas avec les L.A.T.C. que *Canadair* devait collaborer mais bien

avec le fabricant des blocs-moteurs. Si elle n'exécute pas son contrat, les L.A.T.C. peuvent faire valoir la clause de garantie du paragraphe 3 et se faire rembourser tous les frais qu'elles ont encourus pour se conformer aux dispositions du contrat.

Le PRÉSIDENT: Si votre interprétation est juste, pouvez-vous m'expliquer pourquoi le paragraphe 1 stipule expressément que l'acheteur doit acquitter la moitié du coût...

M. DREW: Parce qu'on se proposait de prendre des arrangements avec le fabricant des moteurs.

Le PRÉSIDENT: Je doute que vous ayez raison puisqu'il est explicitement convenu que les L.A.T.C. doivent acquitter la moitié du coût. Je doute que la garantie aille aussi loin.

M. MUTCH: C'est là une question que le Comité ne saurait trancher. Si l'interprétation de M. Drew est juste, il a rendu un véritable service ce matin en soulevant une question qui pourrait nous amener à réaliser des économies; cependant, si le conflit d'opinion persiste, la question devrait être réglée par un tribunal quelconque. Il n'est pas nécessaire d'être des avocats pour savoir que contrats et lois n'ont pas toujours le sens qu'on leur donne mais plutôt celui qu'un juge leur accorde, et nous n'avancerions à rien en continuant la discussion.

M. DREW: Il arrive parfois que nous nous accordons tous à dire que la loi est stupide. De toute façon, M. McGregor, le président des Lignes aériennes Trans-Canada a entendu les opinions exprimées ici et possède les services de son contencieux auquel il peut soumettre la question pour étude et prendre les mesures nécessaires à la suite des conseils qu'on lui donnera.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McGregor, j'avais commencé à vous poser une question et j'aimerais la terminer. Au cours de notre étude à plusieurs occasions on vous a interrompu dans vos réponses. Avez-vous des commentaires d'ordre général à faire? A ce propos, j'aimerais vous demander si vous avez quelque chose à déclarer au sujet des taux payés à Air-Canada pour le transport du courrier?

M. FULTON: Il n'y eut aucune interruption pendant qu'on posait cette question.

Le PRÉSIDENT: Il y avait confusion, on posait une question mais on passait immédiatement à un autre sujet. Je me demandais si vous aimeriez résumer.

M. MCGREGOR: Monsieur le président, il n'y a que deux points qui, à mon avis, requièrent des commentaires. Ils se rapportent tous deux à une assertion de M. Fulton et à quelques remarques qu'il a faites quelques minutes avant la suspension de la séance hier matin. Elles étaient inexactes et contraires aux témoignages déjà consignés au dossier.

M. FULTON: De quels témoignages parlez-vous? Se trouvent-ils dans le compte rendu?

M. MCGREGOR: Je me reporte aux fascicules 5 et 6 des témoignages du Comité. Vous avez déclaré hier que la Commission du transport aérien déterminait les taux des Lignes aériennes Trans-Canada et vous vous étonniez qu'elle puisse agir ainsi sans connaître les frais d'exploitation d'Air-Canada. La vérité est que cet organisme ne fixe pas les tarifs de la compagnie, ce qu'on avait d'ailleurs déclaré antérieurement. Elle approuve ou désapprouve selon le cas les tarifs dont les L.A.T.C. demandent la mise en vigueur.

Le deuxième point se rapporte à des déclarations faites par M. Cooper à la suite desquelles vous avez conclu qu'il avait déclaré que les Lignes aériennes Trans-Canada transportaient le courrier à moins du prix coûtant. M. Cooper, et j'occupais le siège à ses côtés, n'a rien dit de tel à ma connaissance. Il serait peut-être bon d'apporter ces deux rectifications au dossier.

M. FULTON: Quelle assertion M. Cooper a-t-il faite, ou quelle en est votre interprétation ou que croyez-vous qu'il ait dit?

M. MCGREGOR: Si je me souviens bien, M. Cooper parlait du déficit accumulé d'Air-Canada au cours de ses douze ou treize années d'exploitation. Il a déclaré que plusieurs articles d'actifs n'apparaissaient pas ici en contrepartie du déficit accumulé et il a mentionné la réserve d'assurance au montant de $3,500,000, les $2,500,000 représentés par un personnel compétent de 5,000 employés, ainsi que plusieurs autres articles. Il a rappelé aussi le service que les L.A.T.C. rendent au ministère des Postes et pour lequel elles reçoivent une rémunération insuffisante. Je ne me souviens pas exactement quels termes il a employés, mais je suis certain qu'il n'a pas et n'aurait pas dit qu'Air-Canada transportait le courrier à un prix inférieur aux frais.

M. HATFIELD: Que voulait-il dire par cette déclaration?

M. MCGREGOR: Il ne l'a pas faite.

M. HATFIELD: Que voulait-il dire par "rémunération insuffisante"?

M. MUTCH: Que la compagnie ne reçoit pas assez d'argent pour ce service.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de rappeler la remarque à laquelle, je crois, M. McGregor fait allusion. M. Cooper a dit, au cours de son témoignage d'hier matin qu'à son sens l'argent avancé par le gouvernement pour solder le déficit des Lignes aériennes Trans-Canada se trouve en quelque sorte compensé du fait que le transport du courrier pour le ministère des Postes s'effectue à un taux moins élevé que celui que la compagnie devrait obtenir.

M. MCGREGOR: C'est bien ce qu'il a déclaré, je crois.

Le PRÉSIDENT: Il n'a pas dit à moins que le coût d'exploitation mais bien à un taux moins élevé que celui que la compagnie devrait obtenir.

M. FULTON: Je suis très satisfait de cette réponse.

M. DREW: Pour mettre les choses au point, transportez-vous le courrier actuellement à perte?

M. MCGREGOR: Il est impossible de répondre à cette question positivement. Le courrier que nous transportons fait partie d'une cargaison très diverse. Si l'on prétend que l'avion ferait quand même l'envolée et que l'espace occupé par le courrier serait disponible de toute façon, n'imposant ainsi à la compagnie aucun frais additionnel, l'on peut alors conclure que le courrier est transporté à profit. Cependant, si l'on prétend comme on le devrait, qu'une portion du coût de l'exploitation de l'avion, soit une partie de la charge soit autre chose, devrait être imputée sur le courrier, la situation est différente. On devrait prendre en considération le fait que même les horaires que nous observons sont régis dans une certaine mesure par les Postes et que les heures d'envolée dans les grandes villes sont fixées de façon à permettre la prise du courrier à la période qui convient le mieux. Ce qui suppose des calculs bruts, le résultat dépendant du montant des frais qu'on fixe pour les divers postes et de certaines autres décisions concernant la portion des frais que la compagnie croit avoir encourus en raison du transport du courrier.

M. FULTON: En fait, si j'ai bien compris votre déclaration antérieure, vous transportez le courrier pour le ministère des Postes à un taux considérablement inférieur à celui que vous considérez suffisant, eu égard au volume de courrier que vous êtes appelés à transporter?

M. MCGREGOR: En effet, et de plus, à des taux inférieurs, ai-je également déclaré, à ceux payés à des lignes aériennes de même importance aux États-Unis.

M. FULTON: J'accepte la rectification ou la preuve tirée des témoignages au sujet de la déclaration véritable de M. Cooper, car je désirais mettre en lumière le fait que les Lignes aériennes Trans-Canada doivent transporter le courrier dans les circonstances que vous venez d'énumérer. Au sujet de ce que vous avez dit à propos de la Commission du transport aérien, je vous accorde que je faisais erreur en disant que la Commission détermine les taux. J'aurais dû dire "approuve les taux soumis". J'espère que vous pourrez confirmer votre réponse antérieure que je trouve au fascicule 6, page 48. En réponse à ma question au sujet des chiffres que vous soumettez à la Commission du transport aérien pour l'approbation de vos taux, vous avez dit:

> "Monsieur Fulton, tel que je comprends la situation, lorsque la Commission des transports aériens est appelée à approuver notre échelle de tarifs, elle fonde ses décisions surtout sur les besoins du public".

Plus loin, vous avez dit: "Je ne crois pas que la Commission du transport aérien soit intéressée à l'efficacité ou à l'inefficacité de l'exploitation".

M. MCGREGOR: En effet.

M. FULTON: Aurais-je raison d'affirmer que la Commission du transport aérien ne fonde pas son approbation de vos taux sur le coût d'exploitation de n'importe lequel de vos services?

M. MCGREGOR: En effet.

M. DREW: Je pense que c'est une question de choix des termes, cependant, je dois dire que je ne suis pas tout à fait d'accord lorsque l'on prétend qu'elle ne détermine pas les taux. N'est-il pas vrai que les L.A.T.C. soumettent leurs tarifs de voyageurs à la Commission pour approbation?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. DREW: La Commission approuve ou désapprouve. Si elle désapprouve la question n'en reste pas là et vous devez soumettre d'autres taux jusqu'au moment où elle est satisfaite, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Cette situation ne s'est jamais présentée.

M. DREW: Qu'elle se soit produite ou non, c'est la Commission qui déciderait en fin de compte si les taux sont raisonnables?

M MCGREGOR: Nous ne pouvons certainement pas mettre en vigueur sans l'approbation de la Commission du transport aérien des tarifs que nous lui avons soumis

M. DREW: Vous soumettez les tarifs mais c'est la Commission qui détermine en fait lesquels doivent être appliqués.

M. MCGREGOR: Je ne vois pas que ce soit exact. Vous donnez à entendre que nous nous servons des tarifs que nous proposons à la Commission du transport aérien comme de ballons d'essai jusqu'au moment où elle les approuve. Il pourrait se faire que notre point de départ soit à notre détriment...

M. DREW: La consultez-vous d'abord pour savoir quels taux vous devez fixer?

M. McGREGOR: Non.

M. DREW: Vous présentez vos propres chiffres?

M. McGREGOR: Oui.

M. DREW: Et la Commission prend une décision fondée sur votre demande et les taux mentionnés dans celle-là deviennent les tarifs réguliers?

M. McGREGOR: Oui, avec l'approbation de la Commission, cependant cela ne veut pas dire qu'elle fixe les taux.

M. DREW: C'est une distinction que nous laisserons aux dialecticiens, mais la situation est bien claire.

Au sujet de la première partie de ma déclaration, Air-Canada a reçu l'an dernier 6 millions de dollars pour le transport postal?

M. McGREGOR: Parlez-vous de tout le service de la compagnie, y compris le service transatlantique pour lequel nous recevons un supplément?

M. DREW: En fait, j'ai devant moi le chiffre mentionné devant le comité sénatorial des chemins de fer et des canaux et la réponse de M. Turnbull.

M. McGREGOR: Ce chiffre comprend tout le service. En vertu d'un accord provisoire, Air-Canada reçoit du ministère des Postes $5,400,000 pour le transport continental du courrier.

M. DREW: Que recevez-vous pour le transport du courrier transatlantique?

M. McGREGOR: Le montant varie selon le volume du courrier.

M. DREW: Quel était-il l'an dernier?

M. McGREGOR: Il était de $1,166,287.

M. DREW: Le montant total reçu pour le transport de tout le courrier serait la somme de ces deux chiffres?

M. McGREGOR: Oui.

M. HATFIELD: Comment le tarif que vous exigez pour le transport du courrier se compare-t-il à celui des chemins de fer?

M. McGREGOR: Il n'existe pas de base de comparaison. Nous transportons tout le courrier qu'on nous donne pour le continent pour la somme de $5,400,000. Je ne connais pas les ententes conclues avec les chemins de fer, mais je doute qu'elles soient basées sur le poids. On attache un wagon-poste à un train et peut-être utilise-t-on la moitié de l'espace sur un autre train, etc.

M. DREW: Quel montant demandez-vous maintenant, monsieur McGregor?

M. McGREGOR: $520,000 par mois.

M. DREW: Quel chiffre avez-vous indiqué dans vos prévisions pour le courrier?

M. McGREGOR: Le montant que nous recevons actuellement.

M. DREW: Voulez-vous dire le montant exact ou le chiffre total de l'an dernier?

M. McGREGOR: Oui, le chiffre exact pour l'Amérique du Nord.

M. DREW: Un communiqué de la Presse Canadienne du 29 mars rapporte les témoignages entendus par le Comité sénatorial et je constate que M. Turnbull a déclaré que "le ministère des Postes jugeait exorbitante la demande dont il est actuellement saisi". Avez-vous des commentaires là-dessus?

M. McGREGOR: J'ai entendu M. Turnbull exprimer la même opinion lors d'une autre réunion.

M. DREW: Est-ce aussi la vôtre?

M. MCGREGOR: Non.

M. DREW: Qu'est-ce que cela représenterait au juste?

Le PRÉSIDENT: $840,000.

M. MCGREGOR: $70,000 de plus que ce que nous recevons.

M. DREW: Oui.

M. MCGREGOR: $70,000 de plus par mois.

M. DREW: Pour l'ensemble des services?

M. MCGREGOR: Non, $70,000 de plus pour le transport du courrier en Amérique du Nord.

M. DREW: Cette demande s'applique-t-elle au transport de courrier à l'extérieur?

M. MCGREGOR: Non, sauf aux États-Unis.

M. MUTCH: C'est calculé au poids?

M. MCGREGOR: Non, c'est pour tout le courrier qu'on nous confie.

M. MUTCH: Une somme globale?

M. MCGREBOR: Le courrier international est payé au poids, mais l'entente pour le continent est autre.

M. MUTCH: Vous pourriez résumer en disant que l'an dernier vous avez transporté tant de courrier et que vous demandez cette année une augmentation mensuelle de $70,000 pour le courrier continental?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. DREW: Si je comprends bien l'explication que vous avez donnée au cours d'une séance antérieure, le contrat que vous avez avec les Postes stipule que vous transportez tout le courrier de première classe,—lorsque la livraison est plus rapide que par chemin de fer,—est-ce exact?

M. MCGREGOR: Pas tout à fait. Nous transportons tout le courrier que nous confie le ministère des Postes. C'est lui qui détermine le volume du courrier de première classe que nous devons transporter et nous fait savoir si notre transport est plus rapide, plus avantageux, etc.

M. DREW: J'aimerais revenir sur un point, car la réponse faite à ce sujet a été consignée après votre déclaration à propos du transport du courrier. Lors de sa comparution devant le comité sénatorial, on a interrogé M. Turnbull au sujet du transport des journaux par avion et on lui a demandé si les L.A.T.C. pouvaient offrir ce service au taux régulier et il a répondu, d'après la Presse Canadienne: "A ces taux, nous ne sommes certainement pas en mesure d'offrir aux éditeurs l'avantage d'un service de luxe". J'en ai déduit que les L.A.T.C. effectuaient le transport des journaux à exactement les mêmes taux que pour le courrier ordinaire, n'est-ce pas exact?

M. MCGREGOR: Non, ce n'est pas exact.

M. DREW: Est-ce un tarif spécial pour la livraison par avion?

M. HATFIELD: C'est le tarif par exprès.

M. MCGREGOR: Oui, il existe un tarif pour le transport par avion des journaux; c'est une entente entre la ligne aérienne et les journaux. Pour éviter les doutes, cette entente n'a rien à voir avec le ministère des Poste.

M. HATFIELD: C'est le tarif par exprès.

M. DREW: Vous vous arrangez avec l'éditeur pour le transport des journaux?

M. McGREGOR: Oui, et il y a beaucoup d'autres choses de ce genre.

M. DREW: Cela réduit-il de quelque façon l'espace disponible pour le transport du courrier régulier?

M. McGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Nous essayons de tout terminer à cette séance, monsieur McGregor, et je me demande si vous pouvez répondre à certaines questions qui peuvent vous être posées maintenant?

M. McGREGOR: Oui. On nous avait demandé les prévisions des milles de places, de passagers et des passagers payants pour les mois de l'année 1950 touchant les services de l'Atlantique-Nord et transatlantiques, séparément, ainsi que les mêmes états pour l'année 1949.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

PRÉVISIONS DES MILLES DE PLACES, DE PASSAGERS ET DE PASSAGERS PAYANTS

(1950 par mois)

SERVICES TRANSATLANTIQUES

—	Milles de places	Milles de passagers	Passagers payants
			$
Janvier	8,402,000	4,733,000	355,000
Février	8,078,000	5,141,000	385,600
Mars	9,321,000	6,820,000	511,500
Avril	12,190,000	8,266,000	620,000
Mai	10,867,000	7,362,000	589,000
Juin	12,432,000	8,601,000	774,100
Juillet	12,996,000	10,050,000	904,500
Août	13,045,000	9,433,000	849,000
Septembre	12,780,000	8,604,000	774,400
Octobre	10,965,000	7,279,000	618,700
Novembre	8,988,000	4,950,000	396,000
Décembre	10,103,000	4,866,000	389,300
Année 1950	130,167,000	86,105,000	7,167,100

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

PRÉVISIONS DES MILLES DE PLACES, DE PASSAGERS ET DE PASSAGERS PAYANTS

(1950 par mois)

SERVICES DE L'AMÉRIQUE DU NORD

—	Milles de places	Milles de passagers	Passagers payants
			$
Janvier	41,498 000	20,905,000	1,317,000
Février	37,558,000	19,175,000	1,208,000
Mars	41,913,000	23,603,000	1,487,000
Avril	44,198,000	26,619,000	1,667,000
Mai	49,715,000	32,615,000	2,120,000
Juin	52,256,000	37,969,000	2,468,000
Juillet	53,541,000	38,800,000	2,522,000
Août	53,541 000	39,015,000	2,536,000
Septembre	51,796,000	38,754,000	2,519,000
Octobre	46,873,000	32,921,000	2,074,000
Novembre	41,681,000	26,175,000	1,649,000
Décembre	42,512,000	26,000,000	1,638,000
Année 1950	557,082,000	362,551,000	23,215,000

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

PRÉVISIONS DES MILLES DE PLACES, DE PASSAGERS ET DE PASSAGERS PAYANTS

(1949 par mois)

SERVICES TRANSATLANTIQUES

—	Milles de place	Milles de passagers	Passagers payants
			$
Janvier	11,852,000	5,356,000	401,700
Février	11,305,000	5,120,000	384,000
Mars	12,427,000	7,273,000	545,500
Avril	13,053,000	7,930 000	634,400
Mai	13,746,000	7,743,000	658,200
Juin	17,267,000	9,610,000	816,000
Juillet	17,793,000	9,855,000	887,000
Août	16,719,000	9,649,000	868,400
Septembre	16,340,000	9,796,000	881,600
Octobre	11,386,000	7,435,000	632,000
Novembre	10,095,000	4,882,000	390,600
Décembre	10,594,000	5,106,000	408,500
Année 1949	162,577,000	89,755,000	7,508,800

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

PRÉVISIONS DES MILLES DE PLACES, DE PASSAGERS ET DE PASSAGERS PAYANTS

(1949 par mois)

SERVICES DE L'AMÉRIQUE DU NORD

—	Milles de places	Milles de Passagers	Passagers Payants
			$
Janvier	31,800,000	18,310,000	1,062,000
Février	28,933,000	16,641,000	965,200
Mars	32,814,000	19,238,000	1,115,800
Avril	33,301,000	22,300,000	1,449,500
Mai	42,670,000	27,908,000	1,814,000
Juin	42,075,000	32,289,000	2,098,800
Juillet	44,105,000	33,487,000	2,176,700
Août	44,262,000	34,169,000	2,221,000
Septembre	42,524,000	32,449,000	2,109,200
Octobre	40,705,000	30,083,000	1,805,000
Novembre	38,010,000	25,800,000	1,548,000
Décembre	40,152,000	23,733,000	1,424,500
Année 1949	461,351,000	316,407,000	19,789,700

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drew, désirez-vous retirer votre motion demandant la présence et la comparution des deux autres témoins?

M. DREW: Non, non. J'ai certaines autres questions à poser à M. English, ce ne sera pas très long.

Le PRÉSIDENT: Peut-être serait-il préférable de suspendre la séance jusqu'à 4 heures.

M. MUTCH: Pourrions-nous prendre d'autres dispositions? Il serait plutôt difficile pour certains d'entre nous de revenir à cette heure-là car d'autres Comités siègent. Ne pourrions-nous nous réunir à 8 heures ce soir?

M. DREW: Avant d'abandonner le sujet, monsieur le président, j'aimerais demander à M. McGregor, au sujet des chiffres de 1949 représentant les milles de places et de passagers et les passagers payants pour les deux services transatlantique et nord-américain, si les chiffres réels ont déjà été déposés?

M. MCGREGOR: Oui, je le crois.

M. DREW: Si, pour une raison ou pour une autre, on n'en n'a pas fait la demande, ces chiffres peuvent être fournis?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Que quelqu'un propose l'heure de la reprise de la séance?

M. FRASER: Je propose 8 heures ce soir.

Le PRÉSIDENT: Peut-être MM. Drew et Fulton pourraient-ils nous dire si l'on pourra terminer alors notre travail?

M. DREW: Je suis certain que nous pourrons terminer en deux heures l'interrogatoire de M. English et les questions supplémentaires qui pourraient s'adresser à M. McGregor. Il reste en outre l'étude de la motion. Mais nous ne pouvons continuer avec les intéressés si MM. Seagrim et Bain ne sont pas présents.

M. FULTON: En d'autres termes, en interrogeant les témoins présents nous pouvons terminer l'étude dans deux heures et il dépendra par la suite du temps que nous mettrons à disposer de la motion.

Le PRÉSIDENT: Qui est en faveur de la reprise à 8 heures? A 4 heures? Nous nous réunirons à 8 heures ce soir.

La séance est suspendue jusqu'à 8 heures du soir.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 8 h. du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Avez-vous d'autres questions à poser à MM. McGregor ou English?

M. DREW: Aux fins de consigner les faits, j'aimerais poser une couple de questions à M. English. Monsieur English, détenez-vous un poste semblable aux Chemins de fer Nationaux du Canada?

M. ENGLISH: Non, monsieur.

M. DREW: Vous travaillez exclusivement pour...

M. ENGLISH: Exclusivement pour les L.A.T.C.

M. DREW: C'est tout.

Le PRÉSIDENT: Alors, passons à votre motion, monsieur Drew.

M. DREW: Ma motion en est une...

Le PRÉSIDENT: Un amendement à la motion d'adoption. Nous avons une motion d'adoption proposée par M. George et un amendement proposé par M. Drew qui demande la comparution devant le Comité de MM. H. W. Seagrim et James Bain. Êtes-vous prêts à étudier l'amendement?

M. DREW: Avant d'aborder la motion, j'aimerais faire ressortir brièvement un point. Lorsque M. Gordon est venu témoigner, il a fait une déclaration qui me semble applicable d'une façon générale, puisqu'elle explique bien que cette compagnie est la propriété entière des Chemins de fer Nationaux du Canada. Je citerai un passage de la page 10 des témoignages du Comité:

Mes collègues de la direction et moi sommes venus ici munis, je l'espère, de renseignements qui nous permettront de répondre à toute question relative à des sujets pouvant intéresser les membres du Comité. Nous considérons ces derniers, dirai-je, comme les représentants de nos actionnaires, qui sont, bien entendu, des citoyens canadiens. Je répète que nous espérons être en mesure de répondre à toute question qui pourra être soulevée, mais si l'on nous pose des questions auxquelles nous ne pouvons répondre au juste immédiatement, je vous assure que nous pourrons le faire à très bref délai.

Je ferai remarquer que les deux hommes dont les noms sont mentionnés sont des fonctionnaires,—l'un étant l'administrateur,—et j'utilise les titres qui leur sont attribués dans les dossiers des Lignes aériennes Trans-Canada: M. H. W. Seagrim est le directeur de l'exploitation des avions et M. James Bain directeur des services techniques et de l'entretien. Je fais remarquer qu'ils sont les hommes possédant une connaissance directe de ces deux aspects de l'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada et qui s'occupent des problèmes à la base de ces deux services d'où proviennent la majeure partie des frais d'exploitation de la ligne.

Je suis convaincu que M. English a répondu sans restriction à toutes les questions qu'on lui a posées, cependant il a donné à entendre très franchement que certains de ces problèmes sont réglés avant qu'il en prenne connaissance; ils ne lui sont soumis que par la suite. C'est pourquoi je demande que ces deux hommes soient appelés pour leur permettre de répondre aux questions concernant les problèmes qu'ils ont eu à résoudre.

Le très hon. M. HOWE: Votre désir n'est pas très pratique car j'ai le regret de vous annoncer que M. Bain est alité souffrant d'une dislocation d'une vertèbre de l'épine dorsale et il sera retenu au lit certainement pendant deux ou trois semaines. Si vous désirez l'interroger, il faudra que le Comité se transporte à son chevet. Au sujet de M. Seagrim, qui est le directeur de l'exploitation des avions, il est impossible de lui demander de quitter son poste en l'absence de M. Bain, car la ligne ne peut fonctionner efficacement sans direction. Si M. English a répondu à toutes les questions qu'on lui a posées, je me demande ce que l'on peut désirer de plus. Si vous avez d'autres questions auxquelles M. English ne peut répondre, il y aura peut-être lieu de faire venir quelqu'un d'autre.

M. DREW: Je suis désolé d'apprendre la maladie de M. Bain et je ne proposerais en aucune façon que nous lui rendions visite pour obtenir son témoignage s'il est au lit. Cependant, je ferai remarquer au sujet de M. Seagrim qu'en sa qualité de directeur de l'exploitation des avions, M. English a franchement déclaré qu'il était responsable de certaines décisions et qu'il donnait les instructions à propos de problèmes relevant de ce service, problèmes qui ne viendraient à l'attention de M. English que plus tard. M. Seagrim étant le responsable de décisions prises sans consultation, je suis d'avis qu'il possède les renseignements que nous devrions connaître.

Le très hon. M. HOWE: Pourquoi ne pas interroger M. English et s'il est en mesure de vous renseigner, vous nous épargneriez des ennuis.

Le PRÉSIDENT: Je croyais que vous aviez consenti à cela, monsieur Drew. Je vais citer vos paroles tirées des témoignages d'hier.

M. DREW: Puisqu'on a dit que M. English est en mesure de nous donner des renseignements, le Comité ferait mieux, après avoir entendu

le témoignage de M. English, de décider si les motions devraient être présentées, car ce témoignage déterminera si M. English possède tous les renseignements.

Monsieur Drew, autant que je me souvienne, il a répondu à toutes vos questions.

M. DREW: Il y a répondu mais pas en connaissance directe des causes qui ont amené cette situation particulière. La question est bien claire. Certains fonctionnaires s'occupent de certains problèmes; par conséquent, ce sont à eux qu'on fournirait certains renseignements et de plus ce sont eux qui prennent les décisions. Dans le cas de M. Seagrim, il est le directeur de l'exploitation des avions et il est pleinement au courant des circonstances régissant ce domaine et des instructions qui doivent être données.

M. English, en raison du poste qu'il occupe, apprend après coup de M. Seagrim le résultat de sa décision. Il ne prend connaissance des envolées effectuées qu'à la lecture des bulletins publiés après que la décision a été prise, et il a déclaré très franchement que ce n'est que quelque temps après qu'il a eu connaissance de certains de ces bulletins sur les envolées. Il est évident que M. Seagrim est l'homme le mieux renseigné sur ces conditions et c'est pourquoi je propose qu'il soit convoqué.

Le PRÉSIDENT: On m'apprend que M. English a connaissance de tous les ordres quelque peu importants.

M. DREW: Son témoignage est bien clair. Il a dit qu'il n'a pas été consulté,—les bulletins lui sont transmis et il n'en prend pas toujours connaissance bien que, dans certains cas, ils furent portés à son attention à une date subséquente.

En tout cas, ce n'est pas M. English qui doit rendre la décision à la lumière des circonstances qui ont exigé la décision en particulier et, malgré le respect que je lui dois dans les circonstances, bien qu'il ait répondu à toutes les questions qui lui ont été posées, il est bien évident qu'il n'est pas en mesure de donner des renseignements de première main relativement à la situation qui a entraîné la décision en particulier.

Le très hon. M. HOWE: Avez-vous quelque à dire monsieur English?

M. ENGLISH: J'allais tout simplement dire que j'ai déclaré qu'en ce qui concerne des questions de quelque importance je serais consulté avant que la décision fût prise. Si ce n'était qu'une question d'ordre courant qui se présente tous les jours j'en serais avisé par la suite.

M. DREW: Je suis tout disposé à m'en rapporter au compte rendu, et je suis parfaitement convaincu qu'il confirme ce que j'ai dit.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Drew, si vous désirez quelques autres renseignements concernant l'exploitation, M. English est présent, pourquoi ne pas l'interroger?

M. FRASER: Monsieur le président, n'y a-t-il pas toujours eu une règle qui veut qu'une personne convoquée devant un comité comme le nôtre soit à l'emploi de la compagnie?

Le très hon. M. HOWE: Non, monsieur, on n'a jamais procédé de cette façon.

M. MUTCH: De mon temps, et en marge de ce que M. Fraser vient de dire, on avait l'habitude d'obtenir les renseignements des administrateurs responsables de la compagnie. J'ai fait partie de comités aussi longtemps que n'im-

porte quel membre présent, je crois, et il n'a jamais été nécessaire, que je sache, de passer par-dessus la tête des employés supérieurs d'une compagnie convoquée devant le Comité pour obtenir d'autres renseignements, même lorsque ces employés supérieurs avaient l'aide de leurs techniciens.

Le très hon. M. HOWE: J'ai fait partie de chaque comité institué depuis 1935, et si un haut fonctionnaire est présent c'est lui qui donne le renseignement.

M. MUTCH: C'est ce que je m'efforçais de faire comprendre.

M. DREW: M. English est le vice-président responsable de l'exploitation; M. Seagrim est le directeur de l'exploitation des avions et je serais porté à croire que le titre indiquerait qu'il est un haut fonctionnaire de la compagnie. Il a été déclaré très nettement que des dirigeants seraient convoqués dans le cours ordinaire des choses, et je demandais qu'il fût convoqué à ce titre, parce qu'il est très évident que le vice-président responsable de l'exploitation n'est pas l'homme qui a directement connaissance des faits concernant lesquels des décisions seraient prises en matière d'envolées. Ainsi qu'il a été déclaré, M. Seagrim est le directeur de l'exploitation des avions.

Le très hon. M. HOWE: M. Seagrim n'est pas le directeur de l'exploitation, il est le directeur général de l'exploitation.

M. DREW: Il appose sa signature en qualité de directeur de l'exploitation des avions.

Le très hon. M. HOWE: Plus maintenant.

M. DREW: Que dites-vous?

Le très hon. M. HOWE: Quelle est cette date?

M. DREW: Le 14 février.

Le très hon. M. HOWE: Le titre a été changé depuis cette date.

M. DREW: Quel emploi occupe-t-il maintenant?

Le très hon. M. HOWE: Il est le directeur général de l'exploitation.

M. DREW: J'estime que le directeur de l'exploitation...

Le très hon. M. HOWE: Directeur général...

M. DREW: J'estime qu'il serait un employé supérieur encore plus attitré.

Le très hon. M. HOWE: C'est un employé supérieur qui occupe un rang plus élevé que d'autres employés supérieurs mais il occupe un poste inférieur à celui de M. English. S'il faut que M. English obtienne des renseignements de lui je sais qu'il le fera, mais je crois que M. English peut répondre aux questions.

M. DREW: Monsieur Howe, personne ne sait mieux que vous que les employés supérieurs de la compagnie ne sont pas ceux qui sont en contact avec l'exploitation active. Il y a divers services qui relèvent de M. English et le résultat net des décisions prises par ces services lui serait communiqué, mais ce sont les employés supérieurs concernés qui posséderaient les données sur lesquelles les décisions prises sont fondées. Or, vu que M. Seagrim est le directeur général responsable de l'exploitation, raison de plus pour qu'il soit en mesure d'exposer les faits sur lesquels les divers ordres ont été basés.

Le PRÉSIDENT: Pendant que la discussion se poursuivait, je me suis reporté aux témoignages dont vous parlez et je voudrais lire les passages pertinents afin de remettre ces témoignages en mémoire:

M. DREW: Sous ce rapport, monsieur English, vu que vous vous occupez des frais d'exploitation des avions que vous utilisez, êtes-vous informé des avis publiés relativement au mode d'exploitation?

M. ENGLISH: Pas de tous; les avis portant sur des questions courantes intéressant un département ne me sont pas soumis.

M. DREW: J'entends les avis relatifs aux envolées; vous sont-ils communiqués?

M. ENGLISH: Pas nécessairement, mais on me tiendrait au courant s'il se produisait quelque chose d'inusité.

M. DREW: Vous étiez ici présent lorsque ce sujet a été débattu et vous avez entendu la discussion. M. Seagrim est directeur de l'exploitation et M. Bain, directeur des services techniques. Normalement, ces messieurs vous avisent-ils de leurs directives?

M. ENGLISH: Oui, mais pas nécessairement avant leur publication.

M. DREW: Je comprends ce que vous voulez dire, mais vous les recevez lorsqu'ils sont publiés?

M. ENGLISH: Je les vois tous.

M. DREW: Vous êtes donc tout à fait au courant.

M. ENGLISH: Oui.

Ces passages sont suivis d'un interrogatoire très serré par M. Drew sur les vitesses en croisière et la position donnée aux aiguilles des instruments au cours des envolées et le reste.

Ces bulletins sont les documents dont vous parlez, monsieur Drew? Le sténographe va les consigner au compte rendu.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

SERVICE DE L'EXPLOITATION

Immeuble de l'Aviation internationale, Montréal (P.Q.)

Le 10 novembre 1949.
Dossiers: MLF-1333-4
MLF-1333-1

SUJET: Restrictions et procédures en matière d'exploitation—
Moteurs Rolls Royce 622 et 624

Sont énoncées ci-après certaines modifications apportées aux restrictions et procédés en matière d'exploitation applicables aux moteurs Rolls Royce 622 et 624 qui entreront en vigueur dès la réception de ce bulletin.

1. On utilisera la chaleur d'induction "Chaleur totale" lors du décollage quand les températures atmosphériques à l'extérieur sont inférieures à 0° C. Ces directives annulent les instructions actuelles à la page 269 du Manuel sur le fonctionnement des avions qui spécifient une température à l'extérieur de 10° C.

2. Les dispositifs de puissance ascensionnelle normale continueront d'être réglés à 2650 RPM et à 48" HG. Si, toutefois, un supplément de puissance ascensionnelle est requise, les révolutions par minute devraient être portées immédiatement à 2850. La pression d'admission au rythme de 2850 RPM

peut être établie à 48" HG ou à tout réglage entre ce chiffre et 58·4" HG, le dernier réglage devant être considéré comme le maximum et n'être employé qu'au besoin pour assurer le fonctionnement de l'avion dans des *conditions adverses.*

3. La puissance maximum de vol en croisière permise sera réduite de 1000 BHP à moteur 900 BHP.

4. En attendant le parachèvement de certains changements au bloc-moteur arrière, il est à désirer que l'exploitation soit effectuée autant que possible en deça de la portée M.S., afin d'éviter les vitesses plus élevées de coussinets dans le cadre F.S.

H. W. SEAGRIM,
Directeur de l'exploitation.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

BULLETIN SUR L'EXPLOITATION

Winnipeg, Manitoba,
le 14 février 1949.
Dossier WGF-1333-1
WGF-1333-2

SUJET: Moteurs des *North Star*

Le nombre de pannes des moteurs installés dans les avions *North Star* nous cause des soucis.

Le fabricant des moteurs, et nous-mêmes, sommes à poursuivre une enquête très vigoureuse sur la situation en vue d'y remédier. Par conséquent, on prévoit que les causes les plus sérieuses de difficultés, telles que la perte de réfrigérant, la pompe SU, les magnétos, et d'autres éléments, seront sensiblement éliminées au cours des deux prochains mois.

Dans l'intervalle, il est à désirer que vous adoptiez une attitude assez prudente relativement aux envolées effectuées à trois moteurs, eu égard à la température, à la disponibilité d'aéroports utilisables sur le parcours, et le reste.

H. W. SEAGRIM,
directeur de l'exploitation des avions.

C'est ce dont vous parlez, monsieur Drew?

M. DREW: Exactement. M. English a dit que les avis sont portés à sa connaissance. On ne laisse pas entendre qu'il avait en main les renseignements qui ont abouti aux décisions énoncées dans ces avis.

Le PRÉSIDENT: Quelque autre membre du Comité désirerait-il faire d'autres commentaires? Le vote sera pris sur l'amendement. Que tous ceux qui l'appuient lèvent la main. Ceux qui s'y opposent.

L'amendement est rejeté.

Que tous ceux qui approuvent la motion en faveur de l'adoption du rapport du Comité lèvent la main.

M. DREW: M. Fulton n'est pas présent. Il devait présenter une deuxième proposition relativement aux deux autres sujets, et je vais la présenter en son absence.

Le PRÉSIDENT: M. Drew propose que M. Walter Turnbull, sous-ministre des Postes, et M. Baldwin, président de la Commission du transport aérien, soient convoqués à titre de témoins.

M. DREW: Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de traiter davantage du sujet.

Le PRÉSIDENT: J'entretenais quelques doutes quant à l'étendue des attributions du Comité à ce sujet et j'ai demandé au sous-comité de faire un rapport à cet égard. Je vais en donner lecture. Il y a une allusion d'abord à Beauchesne, deuxième édition, pages 621 et 634, et les notes suivantes font suite:

> La commission du transport aérien est un organisme autorisé par la loi à établir des tarifs maximums pour le transport des passagers aériens. On peut en appeler de ses décisions dans des cas particuliers, mais seulement à la Cour suprême du Canada. A moins que le Comité ne soit autorisé à le faire, d'une manière précise par la Chambre, il n'a pas le pouvoir de s'enquérir des critères qu'emploie la Commission pour prendre des décisions ou d'exiger qu'elle justifie ces critères.

Puis, relativement au ministre des Postes:

> Des négociations relatives à un nouveau contrat pour le transport du courrier sont actuellement en cours entre les Lignes aériennes Trans-Canada et le ministère des Postes. Le résultat de ces négociations n'influerait en aucune façon sur les opérations des Lignes Trans-Canada pour l'année 1949, et tout témoignage à leur sujet échappe par conséquent au mandat du Comité. D'autre part, il ne convient pas au Comité de se constituer lui-même l'arbitre d'un différend entre une compagnie de la couronne et un ministère de l'État sans avoir obtenu l'autorité de la Chambre de s'enquérir des affaires d'un ministère.

Êtes-vous prêts à vous prononcer sur le deuxième amendement proposé par M. Drew?

Que ceux qui appuient l'amendement de M. Drew lèvent la main.

Ceux qui s'y opposent.

M. FRASER: Un instant, monsieur le président, M. Turnbull n'a-t-il pas comparu devant le comité du Sénat?

M. DREW: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le comité du Sénat traitant de quelle question?

M. FRASER: Celle du courrier transporté par les Lignes aériennes Trans-Canada.

Le très hon. M. HOWE: Non, non, M. Turnbull a comparu devant un comité spécial du Sénat institué pour s'enquérir de dépenses de ministères. Il y a comparu du consentement de son ministre.

M. FRASER: Pourquoi ne devrait-il pas comparaître ici?

Le PRÉSIDENT: Les dépenses de son ministère ne nous ont pas été déférées pour étude.

M. FRASER: Non, mais dans ce cas-ci il s'agit du transport du courrier.

Le PRÉSIDENT: Les dépenses du ministère des Postes ne sont pas de notre compétence.

M. FRASER: Cela ressortit aux dépenses des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. DREW: J'ai devant moi le texte d'une dépêche de la Presse canadienne en date du 29 mars qui se lit ainsi qu'il suit: "Le sous-ministre des Postes, Walter J. Turnbull, a dit aujourd'hui au Comité des Transports et des Communications du Sénat que le chiffre d'affaires du ministère des Postes augmentait".

Je n'ai pas raison de révoquer en doute l'exactitude de ce rapport.

Le très hon. M. HOWE: Malheureusement, l'accroissement du chiffre d'affaires des Postes ne se reflète pas dans les recettes des Lignes aériennes Trans-Canada parce que celles-ci transportent le courrier à un tarif uniforme.

M. DREW: Je ne fais pas allusion aux affaires des Postes, mais au fait qu'il a comparu devant le comité sénatorial des Transports et des Communications, soit un comité correspondant à celui-ci.

Le très hon. M. HOWE: J'ai dit qu'il a comparu devant un comité du Sénat qui traitait des dépenses, mais j'ignore s'il a comparu dans une autre circonstance. Cette dépêche mentionne-t-elle le comité devant lequel il a comparu?

M. DREW: Oui, le comité sénatorial des Transports et des Communications.

Le PRÉSIDENT: J'ai demandé à M. Burgess, le secrétaire du Comité, de s'enquérir de cet ordre de renvoi. Dans l'intervalle, pendant qu'il est à s'enquérir à ce sujet, quelqu'un désire-t-il faire d'autres observations?

M. DREW: Étant donné que le Comité a refusé de faire droit à la première résolution, je demanderais à M. English s'il est en mesure de confier au Comité les dossiers T.C.A. W.G.F. 1333-1 et 1333-3 du service de l'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez déjà demandé ces dossiers, monsieur Drew.

M. DREW: Ma question ne se rapportait pas à ces deux bulletins que j'ai demandés, mais aux dossiers mentionnés, soit les dossiers concernant l'exploitation. J'ai demandé à M. English s'il pouvait les produire.

M. ENGLISH: Ces données constitueraient tout ce qui figure au dossier, monsieur Drew. C'est simplement un avis courant auquel on donne un numéro d'ordre. Il n'y aurait pas de correspondance ou d'autres renseignements de cette nature. L'allusion qui s'y trouve n'est qu'une allusion au dossier, simplement une allusion à la circulaire.

M. DREW: Je note que le même numéro du dossier est employé en 1949 et en 1950.

M. ENGLISH: Oui, parce que c'est la nature de cette circulaire.

M. DREW: Oui, c'est le dossier qui traite de l'exploitation et c'est le dossier que je demande.

M. ENGLISH: Il n'y a pas de dossier traitant de ce sujet, monsieur Drew. Ce numéro de dossier figure sur toutes les circulaires pour une période probable de trois ou quatre ans. Il y en a des centaines.

Le très hon. M. HOWE: J'estime qu'il ne convient pas de les produire. Ce sont des documents qui circulent au sein de circulaires échangées entre la compagnie; ils ne sont pas communiqués au public mais remis à des employés supérieurs chargés de l'exploitation des lignes aériennes. Si quelque employé des lignes les a communiqués à des personnes étrangères à l'organisation, il l'a fait irrégulièrement.

M. ENGLISH: On n'en fait pas un secret. Les circulaires figurent au tableau des avis. Elles sont affichées à toutes nos stations.

Le PRÉSIDENT: Vous avez déjà indiqué, monsieur English, que le bulletin en date du 14 février ou du 14 novembre 1949, un instant, s'il vous plaît,—lequel de ces deux bulletins se rapportait au mouvement d'avions sans que des passagers soient transportés?

M. ENGLISH: Le blanc, celui du 14 février 1949.

Le PRÉSIDENT: Celui du 14 février 1949 se rapportait aux envolées d'avions sans charge de passagers.

M. ENGLISH: Précisément, et M. Drew a soulevé la question de la vitesse réduite dont il est fait allusion dans le deuxième bulletin, et j'ai mentionné le fait dans le temps que ces instructions n'étaient pas en vigueur, que depuis l'arrivée d'une température plus chaude nous sommes revenus encore une fois à la grande vitesse.

M. DREW: C'est le renseignement que vous avez reçu maintenant, n'est-ce pas?

M. ENGLISH: Je vous demande pardon?

M. DREW: C'est le renseignement que vous avez reçu maintenant, n'est-ce pas?

M. ENGLISH: Non. J'ai mentionné ce que nous nous proposions de faire, mais je ne pouvais vous donner la date exacte dans le temps.

M. DREW: Vous avez mentionné que vous reviendriez sous peu à de plus grandes vitesses.

M. ENGLISH: La date effective fut le 19 avril. Je savais que nous les rétablirions mais j'ignorais la date exacte.

M. DREW: Monsieur English, je n'entends pas insister sur ce point si ce n'est que je dois avouer que lorsque je vois un numéro de renvoi à un dossier cela constitue un dossier. Je vous demande simplement de produire ce dossier.

M. ENGLISH: Il n'y a pas de dossier, monsieur Drew.

Le PRÉSIDENT: Dois-je comprendre que vous voudriez que tous les bulletins fussent tirés du dossier, monsieur Drew?

M. DREW: Je voudrais voir ce dossier.

Le très hon. M. HOWE: Je proteste contre cette façon de procéder. Il s'agit d'une question d'exploitation interne de la compagnie, de détails techniques qui se rapportent à des difficultés isolées que nous avons éprouvées dans les premiers mois de 1949. Je ne vois pas pourquoi nous étalerions ces difficultés dans le compte rendu public. On a remédié aux difficultés.

M. DREW: Je propose que les dossiers auxquels j'ai fait allusion soient produits.

M. FRASER: J'appuie la motion.

M. MUTCH: Vous avez déjà saisi le Comité d'une motion, monsieur Drew.

Le PRÉSIDENT: Vous avez pris connaissance de la motion de M. Drew. Nous différons la mise aux voix de l'autre amendement jusqu'à ce que M. Burgess ait eu l'occasion de mettre la main sur l'ordre de renvoi du Comité du Sénat sur les Transports et les Communications.

Approuvez-vous la motion de M. Drew tendant à la production des dossiers W.G.F.-1333-1 et W.G.F.-1333-2?

Que tous ceux qui appuient la motion lèvent la main.

Ceux qui s'y opposent.

La motion est rejetée.

M. GEORGE: Monsieur le président, l'ordre de renvoi du comité du Sénat n'aurait aucune portée sur le sujet dont nous traitons ici, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: C'est simplement une question de courtoisie; si nous pouvons le trouver nous le montrerons au Comité.

M. FRASER: Cela a certainement une portée sur le travail du Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fraser, je n'ai jamais entendu quelqu'un soutenir, parce qu'un comité a fait erreur en outrepassant ses attributions, qu'un autre comité devrait s'engager dans la même voie.

M. FRASER: Je sais qu'il n'aurait peut-être pu outrepasser ses attributions.

Le PRÉSIDENT: J'ai un rapport du sous-comité à l'effet que nous outrepasserions nos attributions en convoquant M. Turnbull ou M. Baldwin.

M. HELME: Nous étudions le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada au sein du Comité. Qu'est-ce que le sous-ministre des Postes peut bien avoir à faire à ce rapport?

M. DREW: Il s'agit de six millions de dollars seulement.

M. JAMES: Je ne crois pas que nous puissions effectuer des négociations avec le ministère des Postes plus avantageusement que ne le font les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. DREW: Je ne crois pas que le Comité ait pour fonction de s'occuper des négociations entre les Lignes aériennes Trans-Canada et le ministère des Postes, mais il lui appartient tout de même de s'occuper d'une entente en vertu de laquelle six millions de dollars ont été versés aux Lignes aériennes Trans-Canada l'an dernier pour le transport du courrier domestique, et environ un million et demi de dollars pour le transport du courrier hors du pays. Nous devrions aussi savoir quels sont les arguments à l'appui de toute autre entente.

M. MUTCH: Cette question vexante des tarifs du courrier aérien fait présentement l'objet de négociations entre le ministère et les Lignes aériennes Trans-Canada, et celles-ci ont, m'informe-t-on, fait au ministère certaines observations à l'effet que, vu le volume accru du courrier qu'elles transportent, le tarif qui leur est payé devrait être relevé de $75,000. Je crois que c'est la somme mentionnée. Voici ce que je veux savoir: cette question fait-elle l'objet de négociations directes entre le ministère et les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: Cette question fait l'objet de négociations directes entre le ministère et les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. MUTCH: La Commission du transport aérien a-t-elle quelque chose à voir à la fixation de ce tarif; les négociations ont-elles lieu devant la Commission?

M. MCGREGOR: La Commission n'a rien à y voir.

Le très hon. M. HOWE: En effet, les négociations se poursuivent entre le ministère des Postes et les Lignes aériennes Trans-Canada. Nous espérons qu'il sera possible d'améliorer la situation, mais je ne vois pas comment le Comité peut aider dans les circonstances.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fraser, vous serez heureux d'apprendre que le comité sénatorial n'a pas outrepassé ses attributions. Le secrétaire a relevé un ordre de renvoi qui traite du sujet, et il ressort que le 15 mars le comité permanent des Transports et des Communications a été autorisé à étudier les dépenses relativement aux postes suivants; puis un certain nombre de postes sont indiqués et parmi eux sont les numéros 269 à 274 inclusivement, 459 à 523 inclusivement, 557 à 561 inclusivement. Ces crédits comprennent ceux du ministère des Postes. Aussi, le Sénat était parfaitement dans son droit.

M. DREW: Je signalerai que la question de la négociation du tarif relatif au courrier ne constitue pas l'essence du sujet. Il s'agit de déterminer quels ententes devraient ou ne devraient pas être conclues relativement au transport du courrier, et je serais porté à croire qu'étant donné qu'il s'agit en quelque sorte d'une entente conjointe entre les chemins de fer et les Lignes aériennes Trans-Canada, le Comité serait très intéressé à discuter ce sujet parce qu'il se peut que des propositions soient formulées en faveur d'un accroissement ou d'une diminution des services, selon ce que les témoignages feraient voir. Je me rends bien compte que d'autres juridictions ne peuvent servir à notre gouverne, mais tous les membres savent parfaitement bien que la question de contrats concernant le transport du courrier fait régulièrement le sujet d'enquêtes devant les comités pertinents du Congrès des États-Unis, et la question de contrats pour le transport du courrier est étudiée par des comités parlementaires du Royaume-Uni. J'aurais pensé que cette question constituait un sujet tout à fait approprié à soumettre au Comité pour étude.

M. MUTCH: Il me semble qu'il serait plus convenable d'étudier cette question lors de l'examen par la Chambre du budget du ministre des Postes; ce renseignement devrait être obtenu lors de la discussion de son budget. Il existe évidemment, entre le ministère des Postes et les Lignes aériennes Trans-Canada, certaines difficultés qui ont exigé d'assez longues négociations et j'ai l'impression que les L.A.T.C. sont dans une position désavantageuse à cet égard. Si nous instituons une enquête sur cette question, je doute qu'elle soit favorable à leur cause. Il me semble que la position du ministre des Postes est plus solide que celle des L.A.T.C. dans ces négociations et que c'est là un problème que nous pourrions fort bien étudier lorsque nous examinerons à la Chambre le budget du ministre.

Le très hon. M. HOWE: C'est bien là en effet l'endroit pour l'étudier.

M. MUTCH: Nous avons entendu M. McGregor déclarer qu'au point de vue de l'exploitation des L.A.T.C. relativement aux services rendus par elles au ministère des Postes, les L.A.T.C. devraient obtenir une augmentation de $70,000 par mois ce qui rendrait plus profitable à la compagnie l'exploitation de ce service. Personnellement, je pense qu'on devrait envisager des tarifs plus justes de toute façon. Mais comme je l'ai mentionné, j'incline à croire que le moment le plus convenable d'en discuter serait lors de l'étude du budget du ministre à la Chambre.

M. DREW: Monsieur le président, il n'est pas du tout nécessaire d'entourer cette question de mystère. On a toujours considéré l'octroi de contrats pour le transport du courrier comme une mesure possible pour soutenir le transport aérien, non seulement dans notre pays mais dans bon nombre d'autres, je dirais dans tout pays qui possède une organisation importante d'aviation civile. M. McGregor a déclaré que les L.A.T.C. ne perdaient pas d'argent en transportant le courrier. Par conséquent, la demande visant une augmentation mensuelle de $70,000 du tarif du transport domestique postal ne reflète que son évaluation de la subvention que le gouvernement, croit-il, devrait verser à cette compagnie par l'intermédiaire du ministère des Postes. On devrait également se rappeler, comme nous l'a expliqué M. McGregor, que la décision de confier le transport du courrier aux lignes aériennes ou aux chemins de fer en vertu de l'entente qui existe est prise par le ministère des Postes et non par la compagnie; donc, pour déterminer si on ne devrait pas faire bénéficier les L.A.T.C. d'une entente plus avantageuse que celle en force actuellement, il me semble que c'est bien le repré-

sentant du ministère des Postes qui serait le mieux en mesure de nous exposer le point de vue du ministère des Postes en ce qui concerne la façon de répartir le courrier, et de nous dire si cette répartition entre les chemins de fer et les lignes aériennes est juste, eu égard aux services ferroviaires disponibles. Je me fonde là-dessus pour demander qu'il soit appelé et non sur le fait que nous devrions passer par-dessus la tête de celui qui, normalement, devrait diriger les négociations qui ont lieu actuellement.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, M. Drew vient de soulever la question principale, c'est-à-dire la mesure dans laquelle on devrait fournir une aide financière à Air-Canada, ou si vous désirez employer le terme, une subvention.

Le très hon. M. HOWE: Entendons-nous bien. J'abhorre le mot "subvention"; il n'a rien à voir avec cette question. Il y a environ deux ans, le ministère des Postes et Air-Canada ont conclu une entente. Le ministère des Postes a spécifié le genre de courrier aérien qu'Air-Canada devait transporté ainsi que le nombre de tonne-milles de courrier qu'il lui confierait. C'est là une entente. Depuis, le volume du courrier a augmenté et Air-Canada demande que la rémunération soit établie de façon à compenser l'accroissement de la quantité de courrier confiée à Air-Canada. Cette question est maintenant à l'étude. Il me semble que la pire façon de la régler serait d'amener les négociateurs devant le Comité pour se disputer.

M. MUTCH: Il me semble que c'est là un marché d'affaires ordinaire entre le ministère des Postes et Air-Canada et, à mon avis, les Postes devraient conclure le meilleur marché possible avec les L.A.T.C.

M. POULIOT: Monsieur le président puis-je faire observer que nous désirons sans aucun doute voir Air-Canada obtenir le meilleur marché possible. Nous ne sommes pas ici pour nous opposer l'un à l'autre, mais plutôt pour obtenir ce qu'il y a de mieux pour Air-Canada. Je désire déclarer bien franchement, monsieur le président, que ce n'est pas une raison de nous opposer à une proposition parce qu'elle vient de M. Drew, de M. Mutch ou d'un autre. En ma qualité d'ancien je me souviens de l'époque où les représentants du ministère des Postes avaient l'habitude de se présenter devant le Comité pour nous renseigner sur le service postal des L.A.T.C. Et je veux que vous compreniez bien que je désire voir Air-Canada prospérer et je veux qu'un juste arrangement soit conclu entre le ministère des Postes et les Lignes aériennes Trans-Canada. Le président et M. Cooper ont qualifié d'insuffisant le montant reçu par Air-Canada. C'est là une question d'opinion, mais c'est bien ce que l'on a déclaré. Et qui est l'autre partie? M. Turnbull. M. Turnbull représente-t-il le ministère des Postes? Alors il devrait se présenter devant le Comité comme tel et il ne créerait pas ainsi de précédent. Je me demande pourquoi il ne pourrait être appelé de façon à régler cette question et ne plus perdre de temps. Je déclare que je ne m'élèverai jamais contre quelque chose simplement parce que M. Drew l'a proposé; si je ne l'approuve pas, je ne l'appuierai pas; mais dans ce cas, je suis d'avis qu'il a raison, et j'aimerais voir un représentant du ministère des Postes venir nous renseigner sur la déclaration de M. Cooper qu'a endossé le président d'Air-Canada. J'espère que nous ne continuerons pas à perdre notre temps comme nous l'avons fait dernièrement, car j'ai du travail à la Chambre et d'autres occupations à mon bureau, notamment ma correspondance. Je me souviens qu'autrefois M. Herring, ainsi que d'autres du ministère des Postes, venait témoigner devant un comité semblable. Je répète que je veux aider Air-Canada par tous les moyens possibles, je ne veux certainement pas lui porter

ou lui causer un préjudice; et je suis d'avis que si le ministère des Postes ne paie pas suffisamment Air-Canada pour le service rendu par celui-ci et que la quantité de courrier a considérablement augmenté du fait que tout le courrier expédié au prix de quatre cents est transporté par avion, je suis d'avis alors que, pour cet accroissement du service, Air-Canada devrait recevoir une rémunération équivalente.

Le très hon. M. HOWE: Lorsque M. Herring a comparu devant le Comité, il a été appelé en qualité de directeur des Lignes aériennes Trans-Canada. Il avait l'habitude de venir témoigner jusqu'à il y a environ un an et demi alors qu'il s'est démis de ses fonctions.

M. POULIOT: Mais M. Coolican est également venu.

Le très hon. M. HOWE: Oui, il a comparu devant le Comité mais c'était à l'époque précédant l'établissement des tarifs postaux.

M. POULIOT: Je ne discuterai pas avec le Ministre. J'ai exprimé mon opinion.

Le très hon. M. HOWE: A mon avis, il ne serait pas convenable que nous nous immiscions dans ces négociations qui ne sont pas encore terminées. Je pense que nous n'accomplirions rien de bon et que nous porterions un préjudice.

M. MUTCH: Monsieur le président, j'aimerais soulever un point. En premier lieu, en ce qui me concerne, il n'existe pas de différence entre la façon dont M. Drew aborde ce problème et la mienne. Jusqu'à présent, on a cherché le moyen le plus efficace d'aider Air-Canada dans ses négociations avec le ministère des Potses. Je suis d'accord avec le Ministre que les négociations se déroulent présentement et qu'Air-Canada continue à transporter le courrier en vertu d'une prolongation temporaire de l'entente à compter du 31 mars 1949. Je pense que ce serait très malheureux s'il transpirait que nous essayons de nous immiscer et qu'il en résulte pour les L.A.T.C. une perte d'affaires dans le transport du courrier à cause de certaines déclarations faites par des membres du Comité. L'autre point que j'aimerais soulever est qu'on a émis l'opinion qu'Air-Canada devrait demander une augmentation mensuelle de $70,000, requête que certains ont qualifiée de subvention de l'État. A ce propos, j'aimerais faire remarquer qu'au cours de 1949, comme le sait le Comité, on a constaté un accroissement de 48 p. 100 dans le volume du courier transporté par Air-Canada et, malgré que cette situation existe maintenant depuis plus de six mois, aucune augmentation de la rémunération payée à Air-Canada pour ce service n'a été apportée. La compagnie reçoit actuellement le même montant que l'on considérait suffisant en 1948 et 1949 pour tout le transport du courrier, et en considération de l'accroissement du volume du courrier dont je viens de parler, il semblerait pour ne pas dire plus, que ce montant soit insuffisant. Il me semble que le bon sens demande que le prix du contrat soit relevé et je suis d'avis que l'opinion voulant que le supplément accordé soit une subvention est absolument inappropriée étant surtout donné que le volume de courrier transporté actuellement représente une augmentation de 48 p. 100 sur l'année précédente, volume qui sera vraisemblablement beaucoup plus élevé en 1950; à mon avis, le ministère des Postes devrait payer pour cet accroissement.

Le PRÉSIDENT: M. Pouliot a porté un fait à mon attention. Je ne faisais pas partie du Comité à l'époque, mais il me dit que M. Herring a comparu devant le Comité à propos de l'effet qu'aurait une augmentation du volume de courrier transporté si les taux étaient réduits. En d'autres termes, il a donné une opinion qui n'avait rien à voir aux négociations des taux.

M. POULIOT: Je me souviens très bien de l'occasion car je lui ai posé des questions. Je faisais partie du Comité et je l'ai interrogé sans le ménager. Je m'en souviens très bien. C'est donc là de l'histoire que je n'ai pas oubliée. Je ne discuterai pas, vu que le Ministre s'est prononcé à ce sujet. Je me tairai et je ne discuterai pas. Mais je suis d'accord avec mon collègue M. Mutch en disant que je serais désolé qu'on mette en doute les mobiles de nos collègues ici.

Le PRÉSIDENT: Vu la discussion et l'affirmation du Ministre et la question étant actuellement à l'étude, ne pensez-vous pas, monsieur Drew, qu'il serait préférable de ne pas intervenir à ce stade? Êtes-vous prêt à retirer votre motion?

M. DREW: Non, et je vais expliquer pourquoi. Je pense que M. Howe nous a expliqué que M. Coolican a comparu devant le Comité avant que les taux soient établis, il a donc dû être appelé évidemment pour déterminer quelle devrait être l'entente entre les L.A.T.C. et le ministère des Postes. Je l'ai dit plus d'une fois: je n'affirme pas que nous devrions nous immiscer dans des négociations ordinaires, mais je crois qu'il appartient bien au Comité de déterminer s'il n'est pas possible d'établir pour le transport postal d'autres ententes qui seraient plus profitables à Air-Canada; et j'ai fait remarquer que M. Turnbull serait celui qui pourrait nous renseigner à ce sujet parce qu'il peut déterminer n'importe quand, lui-même ou pour l'intermédiaire de ses fonctionnaires, quel volume de courrier sera transporté et le volume qui le sera par avion au lieu de par chemin de fer. Je pense que nous devrions savoir comment sont prises ces décisions et si elles imposent à un certain moment un surcroît de travail à Air-Canada, dans quelles circonstances il serait plus rapide d'utiliser les chemins de fer, ou *vice versa* et quels sont les endroits où le courrier peut être transporté par avion s'il ne l'est pas présentement. Cela n'aurait aucun effet sur les négociations en cours entre les deux parties. Les négociations ne portent pas sur les taux réguliers du transport postal. Il existe une différence entre le transport domestique du courrier et celui de l'extérieur.

Sur les lignes extérieures on transporte le courrier d'après un tarif postal aérien. Mais dans le cas des lignes domestiques on le transporte en vertu de l'entente en force et qui prévoit la livraison la plus rapide. Et pour cette raison il existe un nombre de facteurs qui varient et qui sont probablement tout à fait étrangers au cadre de négociations ordinaires.

M. McGregor a lui-même déclaré que la compagnie ne perd pas d'argent, mais il croit qu'on devrait lui accorder une augmentation de $70,000 par mois. Je pense donc que le Comité pourrait aider Air-Canada en examinant les faits dans le but de trouver peut-être une entente qui serait plus favorable que celui en force maintenant; voilà sur quoi je fonde ma motion.

M. FOLLWELL: M. Drew propose de demander l'avis de M. Turnbull dans l'espoir qu'Air-Canada jouisse d'un compromis qui lui procurerait, disons, $5,000 par mois?

M. DREW: Non, non, je ne propose pas cela, mais que nous étudiions les dispositions prises en vue de déterminer si elles ont les meilleures en comparaison avec la méthode établie à travers le monde.

Le très hon. M. HOWE: En ce qui concerne le tarif postal pour l'étranger il n'existe pas de doute à ce sujet car il est établi en vertu d'un accord postal international d'après lequel on transporte le courrier au tarif de six francs-or par dix kilomètres. Cela s'applique aux lignes de l'extérieur.

En ce qui regarde l'entente entre les différents ministères du gouvernement, vous proposez d'étudier l'administration du ministère des Postes. Je crois que le moment et le lieu pour obtenir ces renseignements sont lors de l'étude du budget du ministère des Postes à la Chambre.

M. DREW: Je ne demande pas qu'on étudie la façon dont le ministère des Postes administre ses affaires. Mais j'aimerais savoir exactement quels sont les arrangements, et s'il n'est pas possible d'élaborer une autre entente, en proposant une façon différente de transporter le courrier, ou une façon différente de décider le mode de transport du courrier, ou une différente méthode de répartir le courrier entre les lignes aériennes et les chemins de fer. Et quand j'ai parlé de "l'extérieur du Canada" je faisais simplement allusion à la grande expérience des autres pays et je pense qu'il serait avantageux pour nous de savoir ce qui se fait aux États-Unis ou en France par exemple pour le service domestique postal et dans d'autres pays où le transport aérien est utilisé sur une grande échelle.

M. FULTON: Je pense que M. McGregor a dit,—ou on a consigné des témoignages à l'effet que cette entente expirait ou qu'on s'attendait qu'elle expire en 1949, si je me souviens bien c'était au mois de mars 1949,—et depuis les négociations se sont déroulées d'une façon intermittente ou continue. Si on refuse cette demande en alléguant simplement que les négociations ne sont pas encore terminées, il se pourrait que deux ans s'écoulent avant d'en arriver à une entente satisfaisante, et comme je me préoccupe beaucoup du déficit de l'exploitation domestique d'Air-Canada et que je crois qu'il ne dépend pas, ou presque pas, d'aspects administratifs, mais plutôt de la politique du gouvernement imposée aux Lignes aériennes Trans-Canada, comme c'est le cas des tarifs postaux, je crois que le Comité, connaissant ces faits, devrait se préoccuper immédiatement de la question de la rémunération pour le transport du courrier. On ne devrait pas la remettre à plus tard parce que les négociations se continuent. Elles se déroulent depuis quinze mois et si nous désirons obtenir une solution qui peut contribuer à réduire le déficit, nous devrions nous en occuper immédiatement. Je suis d'avis que nous ne devrions pas la remettre parce que les négociations sont en cours. Le prétexte est par trop commode. M. Turnbull peut nous dire sur quoi l'on discute et nous exprimer l'attitude du ministère des Postes à ce sujet. Nous n'avons pas besoin de le mettre sur la sellette, mais il peut nous expliquer la situation.

Le PRÉSIDENT: M. McGregor avez-vous des commentaires à faire?

M. MCGREGOR: J'aimerais être bien clair. On a mentionné deux fois ici que j'avais déclaré que les L.A.T.C. ne perdaient pas d'argent, probablement pour le transport du courrier. Je n'ai pas dit cela du tout. J'ai dit que M. Cooper n'avait pas déclaré que nous perdions de l'argent pour le transport postal; et j'ai été plus loin ce mation en disant que pour déterminer si la compagnie perdait ou non de l'argent en transportant le courrier cela impliquerait un nombre très considérable de suppositions arbitraires au sujet des frais relatifs. J'aimerais bien que cette restification fût apportée au dossier.

M. DREW: Mais perdez-vous de l'argent?

M. MCGREGOR: J'ai dit que c'était purement une question d'estimation des dépenses que vous mettez au compte du transport du courrier; et je n'ai jamais pu, non plus que mes employés, traduire en valeur monétaire les choses que j'ai mentionnées ce matin. Je doute que ce soit humainement possible de le faire avec quelque assurance de ne pas se tromper.

J'aimerais soulever un autre point au sujet de la discussion de la rémunération du transport postal. Je partage pleinement l'opinion du Ministre, savoir que demander à un représentant du ministère des Postes de comparaître devant le Comité à cette étape-ci, donnerait à penser tout naturellement qu'Air-Canada a rallié des gens importants pour tenter de faire accepter de force une entente favorable au sujet du transport postal. C'est une tactique qui pourrait être adoptée si les négociations n'aboutissaient à rien. Mais il n'existe pas d'impasse actuellement. Les négociations se déroulent entre le ministère des Postes et la Compagnie dans une atmosphère d'entente mutuelle et bien qu'il soit exact, comme l'a fait remarquer M. Fulton, qu'elles se poursuivent depuis longtemps, d'après mon expérience, des négociations semblables prennent toujours du temps.

Donc, pour le bien-être de la compagnie j'aimerais plutôt voir si nous ne pouvons en venir à une entente amicale au sujet du tarif postal que de brouiller les cartes à cette étape-ci.

M. DREW: A ce propos, il ne faut pas oublier que M. Turnbull a déjà comparu devant un autre comité parlementaire, et il a déclaré alors que les lignes aériennes désiraient qu'on établisse un tarif postal par livre, tarif que le ministère des Postes trouvait exhorbitant. Donc, s'il y a danger de brouiller les cartes, cela a déjà été fait et il me semble que nous devrions jouir du même privilège et de la même occasion qu'a eue le comité sénatorial en étudiant cette question.

Le PRÉSIDENT: Vu que les actionnaires du ministère des Postes et ceux d'Air-Canada sont les mêmes, et vu les déclarations du président des Lignes aériennes Trans-Canada et du Ministre, ne serait-il pas préférable que le Comité se contente d'avoir discuté le problème, vu que nous nous réunirons à nouveau?

M. FULTON: Avec un autre déficit devant nous, je suppose? Vous voulez dire dans une autre année?

Le PRÉSIDENT: Je veux dire dans un an. Il ne fait de tort à personne que les actionnaires de ces deux compagnies de la couronne soient les mêmes.

M. DREW: C'est exactement pourquoi on doit pouvoir les étudier.

M. POULIOT: Vous opposeriez-vous à porter à l'attention du Ministre des Postes la discussion de ce soir?

Le PRÉSIDENT: Je préférerais de beaucoup que ce soit le Ministre qui fasse cela.

M. MUTCH: Avez-vous quelque doute là-dessus?

Le PRÉSIDENT: Aucun.

M. FRASER: Ne croyez-vous pas que c'est parce que les actionnaires du ministère des Postes sont les mêmes que ceux d'Air-Canada que les négociations n'ont pas été accélérées? Une partie ne désire pas les accélérer, et l'autre partie n'a pas l'impression qu'il doit se presser, car si un déficit est déclaré, elle sait que les contribuables le combleront.

M. FULTON: Je ne peux être d'accord avec vous. Je pense que la situation est la suivante: le ministre des Finances nous a dit l'autre jour à la Chambre, si je me souviens bien, dans le discours du budget, que le ministère des Postes accuse maintenant un revenu d'ensemble ou un surplus pour son exploitation régulière.

Le très hon. M. HOWE: Le surplus est versé à la Trésorerie et c'est de là que vient l'argent pour combler le déficit d'Air-Canada.

M. FULTON: Mais il y a une légère nuance, car ainsi que nous l'a déclaré le ministre dans son discours du budget, l'un des faits qu'il doit toujours avoir présent à l'esprit et qu'il n'oublie pas lors de l'élaboration de ses prévisions d'ensemble pour les revenus et les frais,—et je pense qu'il a utilisé ces mots,—c'est la possibilité que nous devrons peut-être déclarer un déficit des chemins de fer Nationaux du Canada et des Lignes aériennes Trans-Canada, ce qu'il ne faut pas oublier et qui doit faire partie de l'état. Je ne veux pas employer des termes inexacts, mais si on nous donne un faux tableau de l'exploitation d'Air-Canada,—si on demande au Parlement de voter des crédits pour un déficit qui en fait n'existe pas,—je suis d'avis que cela fausse le tableau d'ensemble des revenus de l'année financière.

Le très hon. M. HOWE: Dans le calcul de son revenu, le ministre des Finances tient compte de celui du ministère des Postes. Cela ne changerait rien à la situation si le revenu du ministère des Postes était moindre et le déficit d'Air-Canada d'autant plus élevé.

M. FULTON: Cela pourrait peut-être nous aider à nous rendre compte si c'est avantageux de transporter tout le courrier par avion. Je ne comprends pas qu'Air-Canada soit obligé de continuer ainsi et d'accroître son déficit en transportant tout le courrier.

Le très hon. M. HOWE: Cette question me tient beaucoup à cœur et je suis de votre avis. Cependant, le secrétaire a décidé que nous n'avions pas la faculté de faire venir le ministre des Postes . . .

M. DREW: Je ferai remarquer respectueusement que le secrétaire ne peut faire cela, il n'en a pas le droit . . .

Le très hon. M. HOWE: Il a exprimé un point du règlement.

Le PRÉSIDENT: Tous ceux en faveur de la motion tendant à la comparution des deux témoins?

La motion est rejetée.

Tous ceux en faveur de l'adoption du rapport du Comité du programme?

Adopté.

M. GEORGE: On me dit que nous manquons de copies des témoignages, je propose donc qu'on imprime le nombre de copies des *Procès-verbaux et Témoignages* que déterminera le président.

Adopté.

M. FULTON: Je me demande si je peux soulever une autre question. Je m'aperçois que le vice-maréchal de l'air Cowley n'est plus à l'arrière, mais j'aimerais poser quelques questions au sujet de l'incident qui s'est récemment produit à l'aéroport d'Halifax. Comme le ministre est présent ce soir, peut-être est-il en mesure de nous renseigner là-dessus?

Le très hon. M. HOWE: De quoi s'agit-il?

M. FULTON: Puis-je terminer ma pensée? J'étais à Halifax le lendemain du jour où un avion allant vers l'ouest n'ayant pu atterrir à Gander est venu se poser à Halifax. Bien qu'on lui eût permis d'atterrir à Halifax et de refaire son plein, il portait des passagers à destination du continent à qui les fonctionnaires des douanes refusèrent l'entrée au pays parce qu'ils n'avaient pas l'auto-

rité voulue. L'avion dut refaire les 400 milles jusqu'à Gander, le port d'entrée, où les formalités ont lieu, puis rebrousser chemin pour atteindre finalement Montréal.

Le PRÉSIDENT: Cette question fut soulevée devant le Comité et M. McGregor y a répondu pleinement. Si vous lisez les témoignages je suis certain que vous trouverez la réponse.

M. FRASER: Dans un cas d'urgence semblable, monsieur le président, les fonctionnaires de l'immigration et des douanes avaient l'habitude d'inspecter les avions à Oshawa, mais ils ne font plus cela?

Le très hon. M. HOWE: Certaines règles régissent ces questions. En l'occurrence, la règle est la suivante. Gander est le port d'entrée régulier au Canada avec Goose-Bay comme alternative. L'aéroport de Goose Bay peut être utilisé à volonté; l'avion peut atterrir à l'un ou à l'autre endroit quelles que soient les conditions atmosphériques. Si les conditions sont favorables, on doit les utiliser; dans le cas contraire, il faut atterrir à d'autres aéroports désignés. Il y en a un à Sydney, un à Stephenville et un autre à Moncton. Ils ne doivent être utilisés qu'en cas de mauvaises conditions atmosphériques aux deux aéroports réguliers. Un avion ne peut décoller en indiquant dans son plan d'envolée Moncton comme lieu d'atterrissage s'il peut se poser à Gander ou Goose-Bay.

Dartmouth est un aéroport militaire. Il est la propriété de l'aviation navale qui l'exploite. Air-Canada est locataire à cet endroit; la compagnie possède des droits d'atterrissages, mais Dartmouth n'est pas un aéroport international. Il n'existe là ni facilité ni entente qui permettent de se poser à cet endroit. Il est permis à un avion de se poser n'importe où en cas d'urgence—atterrir ou décoller—mais si l'on désire atterrir dans le but de faire descendre des passagers et de repartir pour un pays étranger, il faut se rendre à un aéroport désigné à cet effet. Il peut sembler qu'on se soit montré sévère en ne demandant pas de fonctionnaires pour l'accomplissement des formalités, mais ce n'aurait été là qu'une invitation à répéter la chose.

Les douaniers ont été durs dans l'interprétation des règlements. Il n'existait pas de règlement les obligeant d'inspecter l'avion.

M. MUTCH: On aurait pu se rendre à . . .

Le très hon. M. HOWE: A Sydney.

M. FULTON: Je ne crois pas. Je pense que Sydney était également dans le brouillard. Cependant, on a déclaré en cette occasion qu'il y avait des douaniers à Halifax . . .

Le très hon. M. HOWE: Oui, il y en a.

M. FULTON: . . . qui auraient pu procéder aux formalités, ce qui aurait éviter aux passagers de remplir d'autres formules et de passer à une autre inspection; cependant, ces fonctionnaires ne possédaient pas l'autorité requise.

Le très hon. M. HOWE: Je les ai trouvés passablement durs moi-même. Il n'y avait aucune entente qui permettait d'inspecter un avion à cet aéroport en particulier.

M. FULTON: Pourquoi Halifax ne fait-il pas partie des aéroports où l'on peut descendre en cas de mauvais temps?

Le très hon. M. HOWE: Tout simplement parce que si vous permettez aux avions de passer l'inspection douanière à n'importe quel aéroport, il faudrait une organisation considérable. Par exemple, lorsque nous volons vers Nassau, nous devons nous arrêter à Tampa. Si, à cause des conditions atmosphériques nous

nous posions à Miami, on nous renverrait à Tampa pour faire descendre les passagers parce que les fonctionnaires douaniers des États-Unis ne sont pas censés nous laisser entrer en territoire américain à Miami. Je suis certain que vous avez déjà eu cette expérience, monsieur McGregor?

M. McGregor: Oui, nous ne pouvons pas faire descendre nos passagers à Miami.

M. Fulton: Non, mais vous devez tout de même continuer votre voyage. Je doute que nous puissions établir un parallèle entre les deux cas; si je comprends bien, l'avion en question continuait sa route vers son prochain arrêt régulier. Il s'est posé à Halifax au lieu de Gander, mais il était prêt à continuer son voyage vers son prochain port; il lui a fallu toutefois retourner à Gander pour l'inspection, malgré qu'il y ait eu à Halifax des fonctionnaires et les formules nécessaires. Mais les douaniers n'avaient pas d'autorité en cette matière.

M. McGregor: C'est juste mais l'avion est retourné à Gander pour faire descendre ses passagers canadiens, ce qui est bien la même chose qui se produit dans le cas de Tampa dont j'ai parlé. S'il n'y avait eu d'autres passagers que ceux de New-York, il n'aurait pas été tenu de retourner à Gander. Les douanes canadiennes n'auraient pas été intéressées du moment qu'il n'aurait pas atterri à Halifax. Il aurait pu poursuivre sa route. Il est des envolées qui étant donné certaines conditions, ne comportent aucun arrêt au Canada.

M. George: Cet avion transportait-il vraiment des passagers canadiens?

M. McGregor: Des passagers qui devaient descendre au Canada.

M. Fulton: Ils devaient descendre à Gander?

M. McGregor: C'est bien ce que je comprends.

M. McGregor: Existe-t-il une raison pour qu'Halifax ne soit pas un port d'entrée facultatif?

Le très hon. M. Howe: C'est une question de frais et d'organisation. J'ignore le nombre de douaniers que nous avons à Gander, mais je dirais qu'ils sont une vingtaine,—on requiert un personnel passablement nombreux. Plus on établit d'aéroports internationaux, plus c'est dispendieux.

M. Fraser: Je suppose que Moncton était également dans le brouillard?

Le président: Messieurs, il existe une question de moindre importance qu'il nous faut régler. Les membres du Comité se rappelleront que M. Carter a posé un certain nombre de questions lors de l'étude du rapport du National-Canadien. On ne pouvait y répondre à ce moment-là mais le président avait promis de les obtenir pour le Comité et on était alors convenu de les consigner au dossier en appendice au rapport. Je possède maintenant les questions et réponses.

M. Mutch: Je propose de les accepter.

Adopté.

Le président: Avant d'ajourner, je sais que le Comité désirerait remercier M. McGregor et M. English et les autres dirigeants des L.A.T.C. pour la bonne volonté et la patience dont ils ont fait preuve devant le Comité.

M. Pouliot: En ma qualité d'un des plus anciens membres du Comité, je désire vous rendre hommage, monsieur le président, pour la façon éclairée dont vous avez dirigé les débats du Comité et pour votre attitude amicale envers vos collègues. Je suis certain que cela a été apprécié par tous.

Je joins également mes remerciements à ceux que M. McGregor et les autres fonctionnaires des L.A.T.C. ont adressés au président. Ces gens ont répondu à nos questions sérieusement et sincèrement. Je ne peux que les féliciter de leur bon travail qui a été commencé par le ministre actuel du Commerce. En dépit de nombreuses difficultés, nous avons obtenu de magnifiques résultats dont nous pouvons être tous fiers.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Pouliot.

Le très hon. M. HOWE: Merci, monsieur Pouliot, et sur cette pensée aimable, nous pourrions lever la séance.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons de nouveau à la discrétion du président pour l'étude du rapport. Monsieur Fulton, vous avez laissé entendre que vous seriez absent pour quelques jours? Quand pensez-vous revenir?

M. FULTON: Je serai de retour à la fin de la première semaine de mai.

M. DREW: Avant d'ajourner, j'aimerais consigner au compte rendu une déclaration. Il me semble avoir laissé une fausse impression par la remarque que j'ai faite au sujet des comptes rendus de nos délibérations parus dans les journaux. Je ne prétendais nullement qu'ils étaient inexacts, mais lorsqu'il s'agit d'une longue discussion, tout compte rendu de ce genre n'est de toute nécessité qu'une très minime partie de l'ensemble des témoignages et ne donne pas un tableau complet. C'est le sens de ma remarque. Je désire faire consigner cette mise au point.

Le PRÉSIDENT: Pendant que j'y pense, monsieur Drew, certains renseignements que vous avez demandés au sujet des billets gratuits, de la soumission des L.A.T.C. pour nolisement d'un *North Star*, et les prévisions du nombre total de milles à parcourir en 1950 sont actuellement en mes mains et paraîtront en appendice au compte rendu.

(Les renseignements demandés par M. Carter forment l'appendice "A").

(Les renseignements demandés par M. Drew forment l'appendice "B").

Le Comité s'ajourne pour se réunir à la discrétion du président.

APPENDICE A

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

OTTAWA, le 25 avril 1950.

Cher monsieur,

A la requête de M. J.-C. Lessard, sous-ministre, ministère des Transports, vous trouverez ci-inclus une lettre de M. Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada, contenant les réponses à diverses questions posées par M. Carter lors d'une récente séance du Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande et paraissant en appendice au fascicule 4 des témoignages du mardi 30 mars.

On remarquera que cette lettre est adressée à M. Carter, mais on me dit qu'on avait l'intention d'inclure les réponses dans le rapport du Comité, si elles étaient disponibles à temps. Par conséquent, je présume que vous désirez les consigner au compte rendu du Comité.

J'ajouterai qu'on avise les chemins de fer Nationaux du Canada que cette lettre vous est expédiée à cette fin au lieu de la faire parvenir à M. Carter.

Votre très dévoué,

Le vérificateur du réseau,
W. A. THORNTON.

M. H. Cleaver, député,
Chambre des communes,
Ottawa.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL, le 18 avril 1950.

Cher monsieur Carter,

A la fin des récentes séances du Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède et exploite, vous m'avez laissé une liste de questions qui, pour plus de facilité de référence, sont énumérées plus bas avec les réponses appropriées. Il m'a été impossible de vous répondre plus tôt à cause du temps nécessaire à la compilation de certains renseignements.

1. D. *a*) Quelle portion des recettes de $5·8 millions provient du prix des places des voyageurs? *b*) Combien de passagers a-t-on transportés?—R. L'état des revenus pour la période du 1er avril au 31 décembre 1949 indique un revenu total d'exploitation des chemins de fer et des navires s'élevant à $7,746,495.06 et le pourcentage du revenu provenant du prix des places des passagers est en relation avec ce dernier chiffre.

	Nombre de voyageurs	Revenus	Pourcentage du revenu total
Transportés dans les limites de Terre-Neuve	252,791		
Nombre de voyageurs transportés par rail à et de la terre ferme	15,480	$1,015,212.00	13·1%
Total des voyageurs transportés par rail	268,271		
Voyageurs transportés par les services côtiers.	29,207	299,454.95	3·9
Total	297,478	$1,314,666.95	17·0%

2. D. Les chemins de fer Nationaux du Canada pourraient-ils produire si possible un détail des recettes et dépenses pour chacun de ses navires côtiers?—R. Des renseignements de ce genre ne sont pas disponibles.

3. D. Les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils demandé des navires supplémentaires pour le service côtier? Dans l'affirmative, combien et pour quelle partie de l'exploitation côtière?—R. Le National Canadien étudie présentement l'achat d'un autre navire pour le service de la côte orientale. Lorsque le traversier que l'on se propose d'affecter au transport de la marchandise, des passagers et des automobiles nous sera livré, nous pourrons retirer du service North-Sydney-Port-aux-Basques un ou deux navires pour les affecter au service côtier de Terre-Neuve.

4. D. Prend-on des dispositions pour fournir les navires demandés?—R. Voir la réponse à la question 3.

5. D. Quels projets envisage-t-on pour améliorer le service côtier en général et le service de la côte sud-ouest en particulier?—R. En plus des avantages indiqués dans les réponses aux questions 3 et 4, le service est organisé en essayant de remanier les horaires des bateaux que nous possédons pour obtenir une amélioration générale.

6. D. Puisque le service côtier du National-Canadien fait partie intégrante du réseau de communications de Terre-Neuve et que les régions côtières dépendent entièrement des navires du réseau de l'État pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, pourquoi n'a-t-on pas réduit le prix des places des passagers sur les bateaux dans la même proportion que l'ont été les tarifs des chemins de fer?—R. Rien n'indique ou ne nous a indiqué que les taux pour ces services étaient ou sont trop élevés et comme aucune disposition de la Loi de l'Union ne nous oblige à effectuer un remaniement de ces taux et tarifs, on n'a rien fait à cet égard.

7. D. Envisage-t-on une réduction possible des billets sur les navires?—R. La réponse faite à la question 6 indique qu'on n'envisage pas de réduction des billets. L'exploitation de ces navires se fait à perte sensible et un abaissement de tarif ajouterait à cette perte.

8. D. Les règlements de la Commission des transports et de la Loi de la marine marchande du Canada s'appliquent-ils maintenant à Terre-Neuve en général et à l'exploitation des bateaux côtiers du National-Canadien?—R. La Loi des chemins de fer et celle de la marine marchande du Canada (sauf l'article 21, partie VI) sont entrées en vigueur à Terre-Neuve le 1er avril 1949. Cependant, les dispositions de ces lois et les règlements qui en découlent s'appliquent aux chemins de fer et navires que possède le Canada et qui sont administrés et exploités par les chemins de fer Nationaux du Canada dans la seule mesure stipulée dans ces lois ou dans d'autres connexes. D'une façon générale, les règlements de la Commission des transports s'appliquent au chemin de fer de Terre-Neuve dans la même mesure qu'ils s'appliquent à d'autres réseaux en tutelle, tels l'*Intercolonial*, le *National-Transcontinental* et le Chemin de fer de la Baie d'Hudson. En ce qui concerne les bateaux côtiers exploités à Terre-Neuve par les chemins de fer Nationaux du Canada, la Loi de la marine marchande du Canada s'applique, sauf l'article 21, partie VI, et autres articles semblables exclus expressément ou par voie de conséquence par les règlements promulgués par arrêté en conseil P. C. 5894 du 22 octobre 1940.

9. D. Le National-Canadien sait-il que la mise en vigueur stricte de ces règlements nécessitera des navires supplémentaires pour maintenir le même niveau de service donné par le gouvernement de Terre-Neuve avant la Confédération alors que les bateaux côtiers avaient la permission de transporter des passagers en nombre plus considérable que celui qui leur était assigné lors de l'enregistrement?—R. Oui.

10. D. Prend-on des dispositions pour remédier à ce besoin?—R. Oui, celles énoncées dans les réponses aux questions 3, 4 et 5.

11. D. Les équipages y compris les stewards et stewardess des navires côtiers du National-Canadien ont-ils reçu des indemnités et des arriérés de salaires semblables à ceux payés aux employés des chemins de fer? Dans la négative, quelle est la raison du délai? Ces paiements seront-ils faits dans l'avenir et

dans combien de temps?—R. Non. Les salaires et les conditions de travail sont établis par négociation entre le National-Canadien et les représentants dûment accrédités des employés.

12. D. Les capitaines des bateaux côtiers du National-Canadien jouissent-ils du statut de fonctionnaires comme sous le régime du gouvernement de Terre-Neuve ou ce statut a-t-il été changé et dans quelle mesure?—R. Les capitaines de bacs transbordeurs n'étaient pas des fonctionnaires et jouissaient des mêmes droits à la pension que les employés des chemins de fer. Il continuera d'en être ainsi.

13. D. Les capitaines et les maîtres des bateaux du National-Canadien jouissent-ils toujours du privilège de recevoir des invités à bord aux frais du gouvernement?—R. Oui, mais seulement ceux des remorqueurs du service North-Sydney-Port-aux-Basques.

14. D. Est-ce l'habitude du National-Canadien d'aviser d'abord le capitaine lorsqu'un membre de l'équipage d'un navire est transféré d'un bateau à un autre, autrement dit, l'ordre de transfert passe-t-il par le capitaine ou bien est-il communiqué directement du bureau du National-Canadien au membre de l'équipage?—R. Tout changement ou toute mutation de personnel est effectué par l'intermédiaire du capitaine.

15. D. Se propose-t-on d'étendre les installations de cale-sèche à Saint-Jean? Dans l'affirmative, quand et dans quelle mesure?—R. Non.

16. D. Le National-Canadien est-il tenu de fournir à Louisberg le service d'un terminus? Sinon, sur qui retombe cette responsabilité?—R. Le National-Canadien n'y est pas tenu.

17. D. Quelle sorte de trains utilise le Canadien-National pour le transport des messageries, du courrier de deuxième classe, des journaux et des colis postaux?—R. Le courrier de deuxième classe, les journaux et les colis postaux sont transportés selon les instructions du ministère des Postes et sur les trains autorisés par les fonctionnaires de ce ministère. Normalement, le courrier est transporté sur des trains de voyageurs ou sur les trains mixtes (marchandise et voyageurs) et les trains de marchandises ne sont utilisés qu'en cas d'urgence. Sur nos lignes de Terre-Neuve, à cause de la pénurie de wagons de voyageurs, le surplus du courrier de Port-aux-Basques est transporté sur les trains de marchandises qui suivent immédiatement les trains de voyageurs. Cependant, des commandes sont actuellement données pour des wagons de voyageurs qui seront affectés à notre ligne de Terre-Neuve et, lorsqu'ils seront en service, la pratique de transporter le surplus du courrier sur les trains de marchandises cessera. Les messageries sont également transportées sur des trains de voyageurs et des trains mixtes, sauf dans les cas suivants: lorsque des marchandises arrivent par bateaux réguliers à Port-aux-Basques, nous ne transportons que les marchandises périssables et expédions d'urgence les messageries sur des trains de voyageurs de Port-aux-Basques à Saint-Jean et, à cause du volume d'affaires, il est nécessaire d'en expédier une partie sur des wagons de marchandises d'un train supplémentaire partant de Port-aux-Basques environ 10 heures après le train de voyageurs régulier pour passer par Saint-Jean arrivant 24 heures plus tard que le train régulier de passager. En certaines occasions, il est nécessaire de transporter des messageries de Saint-Jean jusqu'à Grand Falls sur le train de marchandise nº 51 et sur d'autres wagons de marchandises spéciaux parce que la marchandise n'est pas reçue à temps pour l'expédier par trains de voyageurs ou encore parce que ces derniers convois sont remplis à capacité, ce qui ne permet pas le transport des messageries.

18. D. Le National-Canadien a-t-il reçu des représentations au sujet des mises à pied d'employés à Port-aux-Basques? Qu'a-t-on fait ou que se propose-t-on de faire à cet égard?—R. Oui. Ce n'est pas une mise à pied mais plutôt un rajustement du nombre de débardeurs par bateaux. Le National-Canadien a l'habitude d'ajuster le nombre du personnel au volume de marchandises à manipuler.

19. D. Quelle est la situation au sujet de l'application à Terre-Neuve des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?—R. Nous supposons que vous faites allusion à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes; en ce cas, pour ce qui est des taux dans les limites de Terre-Neuve, pour le transport de Terre-Neuve au Canada et d'un territoire privilégié spécifié dans la loi à Terre-Neuve, les dispositions de la loi s'appliquent. D'un autre côté, si vous voulez parler des témoignages entendus par la Commission canadienne des transports et par le Parlement, nous croyons savoir que le gouvernement de Terre-Neuve a présenté de nouveau son cas à la Commission des transports avec l'entente que l'enquête sur une telle requête aurait lieu au cours de la présente année.

20. D. Les taux des messageries ont-ils augmenté depuis la Confédération et de combien?—R. Avant le 1er avril 1949, il n'existait pas de taux pour les messageries et de frais en vigueur entre Terre-Neuve et le Canada; cependant, à partir de cette date, la base sur laquelle le Canada calcule les taux de messageries et les frais a été mis en vigueur. La base utilisée par l'ancien Chemin de fer de Terre-Neuve pour le calcul des taux de messageries et des frais était entièrement différent de celle en usage au Canada, par conséquent, le rajustement a donné lieu à des augmentations, surtout lorsqu'il existait des taux exceptionnellement bas et des frais s'appliquant à Terre-Neuve exclusivement, mais d'une façon générale les rajustements consistaient en diminutions. Il n'y a pas eu de relèvement général des taux de messageries et des frais depuis l'Union.

21. D. *a*) A-t-on envisagé l'élimination de Notre-Dame Junction en incluant Lewisporte dans la ligne principale? (Note) Lewisporte est une importante tête de ligne et un important centre d'expédition pour Notre-Dame-Bay. *b*) Avec quel résultat?—R. Non. Il ne serait pas pratique de placer Lewisporte sur la la ligne principale. On envisage de renforcir la superstructure de la voie entre Lewisporte et Notre-Dame-Junction pour permettre l'amélioration du service.

Radio, téléphone, télégraphe, etc.

1. D. Le National-Canadien se propose-t-il d'exploiter le réseau de radiotéléphone installé par le gouvernement de Terre-Neuve dans les centres les plus importants le long du littoral sud entre Ramea et Grand-Bank?—R. Oui.

2. D. Dans la négative, ce réseau sera-t-il exploité par le ministère des Transports et quand fonctionnera-t-il?—R. Voir la réponse à la question 1. A l'été de 1950.

3. D. Pourquoi les télégraphes du National-Canadien se sont-ils chargés de l'exploitation de toutes les lignes télégraphiques et téléphoniques de Terre-Neuve, alors que dans les autres provinces les lignes semblables entre les villages isolés sont exploitées par le ministère des Transports?—R. C'est une question de politique gouvernementale.

4. D. Quels plans les télégraphes du National-Canadien ont-ils élaborés ou envisagent-ils pour étendre et améliorer les installations télégraphiques et téléphoniques à Terre-Neuve?—R. Les améliorations accomplies en 1949

par le National-Canadien (télégraphes) ou devant être terminées à la fin de 1950 sont les suivantes:

1. Réseau d'émissions de Radio-Canada reliant les stations radiophoniques de Corner-Brook, Grand-Falls, Gander et Saint-Jean au réseau Trans-Canada.

2. Nouvel édifice et nouveau central automatique de téléphone à Gander.

3. Réseaux de radio-téléphone et de télégraphes sur le littoral sud.

4. Installation d'un transmetteur téléphonique et de services télégraphiques pour l'établissement de réseaux supplémentaires.

5. Reconstruction des poteaux de lignes.

Les frais d'immobilisation pour les améliorations du 1er avril jusqu'à date se sont élevés à $525,000. Les autres frais supplémentaires d'immobilisation pour les améliorations sont évalués à $500,000 à la fin de 1950.

5. D. Si de tels plans ne sont pas envisagés ou à l'étude, le ministère des Transports se chargera-t-il de l'administration de ces lignes téléphoniques et télégraphiques qui ne sont pas suffisamment occupées pour faire leurs frais, mais qui sont indispensables à l'utilité publique vu qu'ils sont le seul moyen de communication du fait de leur éloignement?—R. Voir la réponse à la question 4.

6. D. Comment sont classés les bureaux télégraphiques du National-Canadien?—R. Comme *bureaux exploités par le personnel du National-Canadien (télégraphes)*:

a)	Bureaux à heures fixes (dans les grands centres)	19
b)	Bureaux sans heures fixes (centres moins importants)	11
	Bureaux exploités par d'autres employés que ceux du National-Canadien (télégraphes)	
c)	Aux bureaux de postes exploités par le personnel du ministère des Postes (dans les petites localités)	438
d)	Bureaux téléphoniques où les services des Postes ne sont pas disponibles (allocations aux individus basées sur le nombre de messages transmis (dans les petites localités éloignées))	110
e)	Exploités par les employés du National-Canadien (rail) aux gares,—allocations aux individus fondées sur le nombre de messages transmis	5

7. D. Quel est le statut actuel des employés du National-Canadien qui étaient fonctionnaires du gouvernement de Terre-Neuve à l'époque de l'Union et qui sont maintenant employés dans les différentes catégories de bureaux du National-Canadien à Terre-Neuve?—R. Les employés du National-Canadien (télégraphes) des catégories 6 *a*) et *b*) ci-haut ont le même statut d'employé que tous les autres employés du National-Canadien (télégraphes) remplissant des positions semblables au Canada.

8. D. Puisque les dispositions de l'Union sont censées sauvegarder le statut, les droits et les privilèges des anciens fonctionnaires de façon qu'aucun d'eux ne souffre d'un désavantage à cause de l'Union, quelle est la situation actuelle des employés mentionnés dans la question 7 relativement aux avantages dont jouissaient les fonctionnaires du gouvernement terre-neuvien. Exemple:

a) Statut

b) Pension

c) Congé de maladie payé
d) Congé annuel payé
e) Salaires, logement, frais de déplacement des télégraphistes de relève (que le gouvernement de Terre-Neuve fournissait gratuitement).

—R. Voir la réponse à la question 7.

9. Comment calculera-t-on la pension des employés mentionnés dans les questions 7 et 8?—R. Voir la circulaire en date du 1er décembre 1949 publiée par R. C. Vaughan, président, chemins de fer Nationaux du Canada à tous les employés des services terre-neuviens, dont copie est ci-jointe.

Bien sincèrement vôtre,
D.GORDON.

M. C. W. Carter, député,
Chambre des communes,
Ottawa, Ontario.

APPENDICE B

Réponse à la question de l'honorable G. A. Drew demandant les prévisions du nombre total de milles à parcourir en 1950.

	Nord-américain		Atlantique	Tous services	
	Bimoteurs	*North Star*	*North Star*	Bimoteurs	*North Star*
Janvier					
Milles productifs	676,000	692,000	239,000	676,000	931,000
Milles improductifs	50,000	15,000	29,000	50,000	44,000
Février					
Milles productifs	618,000	622,000	225,000	618,000	847,000
Milles improductifs	50,000	15,000	29,000	50,000	44,000
Mars					
Milles productifs	673,000	703,000	250,000	673,000	953,000
Milles improductifs	50,000	15,000	29,000	50,000	44,000
Avril					
Milles productifs	758,000	707,000	327,000	758,000	1,034,000
Milles improductifs	50,000	15,000	29,000	50,000	44,000
Mai					
Milles productifs	815,000	815,000	286,000	815,000	1,101,000
Milles improductifs	35,000	15,000	25,000	35,000	40,000
Juin					
Milles productifs	896,000	836,000	330,000	896,000	1,166,000
Milles improductifs	35,000	15,000	25,000	35,000	40,000
Juillet					
Milles productifs	922,000	855,000	345,000	922,000	1,200,000
Milles improductifs	32,000	10,000	23,000	32,000	33,000
Août					
Milles productifs	922,000	855,000	347,000	922,000	1,202,000
Milles improductifs	32,000	10,000	23,000	32,000	33,000
Septembre					
Milles productifs	891,000	827,000	340,000	891,000	1,167,000
Milles improductifs	32,000	10,000	23,000	32,000	33,000
Octobre					
Milles productifs	785,000	770,000	310,000	785,000	1,080,000
Milles improductifs	48,000	10,000	23,000	48,000	33,000
Novembre					
Milles productifs	728,000	669,000	252,000	728,000	921,000
Milles improductifs	48,000	15,000	23,000	48,000	38,000
Décembre					
Milles productifs	776,000	665,000	284,000	776,000	949,000
Milles improductifs	48,000	15,000	23,000	48,000	38,000
TOTAL					
Milles productifs	9,460,000	9,016,000	3,535,000	9,460,000	12,551,000
Milles improductifs	510,000	160,000	304,000	510,000	464,000

Réponse à la question de l'honorable G. A. Drew demandant la soumission de prix pour un voyage sur *North Star* au ministère des affaires extérieures.

20,919 milles, $61,060 pour utilisation de l'avion pendant 30 jours. Pour chaque jour en sus des 30 jours, $450.00

Réponse à la question de l'honorable G. A. Drew au sujet des passes accordées en 1949.

Ministère des Transports	197
Ministère des Postes	3
Employés des L.A.T.C.—O.C.S.	6,764
Employés des L.A.T.C. et personnes à leur leur charge—Vacances	10,851
Total	17,815

APPENDICE C

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Cabinet du président. MONTRÉAL, 12 avril 1950

M. HUGUES CLEAVER, député, président du
Comité sessionnel des chemins de fer
et de la marine marchande que
l'État possède, exploite et contrôle,
Chambre des communes,
Ottawa, Canada.

Cher monsieur Cleaver,

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle s'est ajourné pour les vacances de Pâques après avoir étudié le rapport annuel de 1949 des Lignes aériennes Trans-Canada et le rapport des vérificateurs, mais avant de s'ajourner, certains membres du Comité ont demandé des renseignements qu'on était convenu de leur procurer lors de la reprise par le Comité de l'étude des problèmes relatifs aux Lignes aériennes Trans-Canada. J'ai pensé que vous aimeriez les transmettre aux membres du Comité qui en ont fait la demande avant que le Comité se réunisse à nouveau officiellement, et par conséquent je vous communique les précisions suivantes:

1. En réponse à une demande faite par l'honorable G. A. Drew au sujet de la liste d'achat par les L.A.T.C. de moteurs Rolls-Royce Merlin depuis la mise en service des *North Star* M1 et M2 vous trouverez ci-joint le rapport en question portant le n° 1 au sommet de la page, à droite.

2. En réponse à une demande faite par l'honorable G. A. Drew au sujet du nombre de milles parcourus en 1949 par les avions d'Air-Canada, ventilé par type d'avion, vous trouverez ci-joint un rapport en double contenant ce renseignement, et détaillé plus loin par services Nord-américain et Transatlantique, et portant le n° 2 en haut de la page, à droite.

3. En réponse à une demande faite par l'honorable G. A. Drew au sujet des détails des réunions du conseil d'administration des Lignes aériennes Trans-Canada, vous trouverez ci-joint le dossier de ces réunions portant le n° 3 en haut de la page, à droite. Y compris également un rapport semblable des réunions du conseil d'administration des Lignes aériennes Trans-Canada (Atlantique) Limités, numéroté portant le n° 4 en haut de la page, à droite.

4. Une motion proposée par M. Drew et adoptée par le Comité constitue, si je comprend bien, une demande visant à inclure dans les attributions du Comité l'étude du "budget" de 1950 des Lignes aériennes Trans-Canada. De plus, à la fin des séances, l'honorable G. A. Drew a demandé que soit procurée au Comité une copie des prévisions d'exploitation pour 1949 et les résultats réels pour la même année des Lignes aériennes Trans-Canada.

On remarquera que la motion ne spécifie pas si le budget en question était l'état des immobilisations de la compagnie ou ce que l'on peut appeler le budget d'exploitation. Dans le passé, Air-Canada avait l'habitude d'appeler "budget" seulement l'état des immobilisations et de présenter le bilan consolidé des revenus et frais prévus pour l'année à venir comme "prévisions annuelles". Par conséquent, vous désirez peut-être que soient déposées seulement les données se rapportant au bilan d'immobilisation, présumant évidemment que les attributions du Comité ont été étendues en conséquence entre temps, ou bien vous désirez peut-être obtenir aussi les renseignements qui étaient probablement ceux dont voulait parler M. Drew, c'est-à-dire les prévisions d'exploitation. Votre décision en cette question peut être influencée par le fait que les Lignes aériennes Trans-Canada n'ont pas demandé en 1949 et ne se proposent pas en 1950 de demander au gouvernement du capital supplémentaire directement ou par l'intermédiaire des chemins de fer Nationaux du Canada.

Pour que vous puissiez régler la question de la manière que peut indiquer le Comité, je vous fais tenir en double, un rapport portant le nº 5 en haut de la page, à droite, rapport contenant l'état des immobilisations de la compagnie pour 1949 et 1950 tel qu'approuvé par son conseil d'administration et donnant le nouveau crédit, le crédit voté de nouveau et le total dans chaque cas ainsi que les frais réels d'immobilisation.

Également ci-joint et portant le nº 6 en haut de la page, à droite, vous trouverez un état en double montrant les prévisions établies à la fin de 1948 des résultats d'exploitation de 1949 pour l'ensemble du réseau et, détaillé par services importants, l'exploitation réelle au cours de 1949, et les prévisions comparées établies à la fin de 1949 pour l'année 1950.

On ne m'a pas encore fait tenir de copie de la transcription des témoignages du Comité, mais on a pris bien note des demandes de renseignements autres celles formulées aux séances du Comité et je suis bien certain que la liste ci-haut contient toutes les questions qu'on avait posées, sauf pour ce que j'ai cru être une demande personnelle de M. Pouliot concernant certaines données relatives à la circulation pendant une certaine période de l'an dernier. J'ai pris la liberté de faire tenir ces renseignements à M. Pouliot lui-même.

Je vous prie de m'informer s'il existe d'autres renseignements dont vous pourriez avoir besoin au nom du Comité. Je serai à votre disposition toute la semaine du 24 avril pour la reprise des séances du Comité et j'espère que les témoignages pourront se terminer cette semaine-là, car je tiens à poursuivre ma tournée d'inspection du réseau le plus tôt possible.

Votre très dévoué,

G. R. McGREGOR.

Réponses aux questions de l'honorable G. A. Drew au sujet du nombre de moteurs Rolls Royce pour avions *North Star*, types M1 et M2 achetés depuis la mise en service des appareils. Le tableau suivant comprend les moteurs achetés comme faisant partie de l'avion en plus des autres acquis pour former le complément nécessaire des pièces de rechange:

	M1	M2	Total cumulatif
Septembre 1946	5		5
Octobre 1946		2	7
Novembre 1946	10	1	18
Janvier 1947	4	1	23
Avril 1947	1	2	26
Mai 1947		2	28
Juin 1947	4	7	39
Septembre 1947		2	41
Octobre 1947		20	61
Novembre 1947		3	64
Décembre 1947		14	78
Janvier 1948		12	90
Février 1948		16	106
Mars 1948		8	114
Avril 1948		8	122
Mai 1948		8	130
Juin 1948		16	146
Juillet 1948		2	148
Août 1948		3	151
Novembre 1948		1	152
Décembre 1948*	24	4	132
Décembre 1949		‡ 1	131
Total	..	131	131

*En décembre 1948, on a retourné au C.A.R.C. 20 moteurs Merlin avec les cinq *North Star* du type M1, ainsi que quatre moteurs convertis en modèle convenant au *North Star* M2.

‡Indique la mise à la réforme d'un moteur endommagé au point de ne plus être économiquement réparable.

Réponse à une question de l'honorable G. A. Drew demandant un détail des milles parcourus par chaque type d'avion au cours de 1949:

	Bimoteurs	North Star	Total
Nord-américain			
Productifs	9,604,684	6,760,049	16,364,733
Improductifs	550,970	177,279	728,249
	10,155,654	6,937,328	17,092,982
Transatlantique			
Productifs		4,158,523	4,158,523
Improductifs		346,894	346,894
		4,505,417	4,505,417
Total global	10,155,654	11,442,745	21,598,399

Réponse à l'honorable G. A. Drew au sujet du nombre de séances tenues par le conseil d'administration au cours de 1949 ainsi que du nombre de présences à chacune d'elle:

SÉANCES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DES LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA, 1949

Six réunions comme suit:

Le 28 janvier 1949, au 360 rue McGill, Montréal.

Présents: MM. G. R. McGregor, H. J. Symington, Wilfrid Gagnon, J. A. Northey, R. C. Vaughan, C. P. Edwards, G. Herring et W. H. Hobbs, secrétaire.

Le 25 mars 1949, au 360 rue McGill, Montréal.

Présents: MM. G. R. McGregor, J. A. Northey, R. C. Vaughan, C. P. Edwards, G. Herring et W. H. Hobbs.

Le 24 juin 1949, au 360 rue McGill, Montréal.

Présents: MM. G. R. McGregor, H. J. Symington, Wilfrid Gagnon, J. A. Northey, R. C. Vaughan, C. P. Edwards, G. Herring et D. I. Grant, secrétaire.

Le 30 septembre 1949, au 360 rue McGill, Montréal.

Présents: MM. G. R. McGregor, H. J. Symington, Wilfrid Gagnon, J. A. Northey, R. C. Vaughan, C. P. Edwards, R. A. C. Henry et D. I. Grant.

Le 28 octobre 1949, au 360 rue McGill, Montréal.

Présents: MM. G. R. McGregor, H. J. Symington, Wilfrid Gagnon, J. A. Northey, R. C. Vaughan, C. P. Edwards, R. A. C. Henry et D. I. Grant.

Le 16 décembre 1949, au 360 rue McGill, Montréal.

Présents: MM. G. R. McGregor, H. J. Symington, Wilfrid Gagnon, J. A. Northey, R. C. Vaughan, C. P. Edwards, R. A. C. Henry et MM. D. I. Grant et Donald Gordon ont assisté à la réunion.

SÉANCES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DES LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA (TRANSATLANTIQUES) LIMITÉE, 1949

Deux réunions comme suit:

Le 28 janvier 1949, au 360 rue McGill, Montréal.

Présents: MM. G. R. McGregor, H. J. Symington, Wilfrid Gagnon, J. A. Northey, R. C. Vaughan, C. P. Edwards, G. Herring et W. H. Hobbs, secrétaire.

Le 24 juin 1949, au 360 rue McGill, Montréal.

Présents: MM. G. R. McGregor, H. J. Symington, Wilfrid Gagnon, J. A. Northey, R. C. Vaughan, C. P. Edwards, G. Herring et D. I. Grant, secrétaire.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Budget des immeubles et du matériel

Année 1950

—	1949			Dépenses réelles	1950		
	Budget				Budget		
	A voter de nouveau	Nouveaux crédits	Total		A voter de nouveau	Nouveaux crédits	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avions	57,823 61	239,023 00	296,846 61	79,040 33	74,000 07	191,220 00	265,200 07
Blocs-moteurs	67,563 72	220,800 00	288,363 72	63,844 26	33,229 55	290,000 00	323,229 55
Aéronefs, matériel composant	93,927 22	138,283 00	232,210 22	110,585 56	6,034 96	18,453 00	24,487 96
Installations pour communications terrestres	8,914 35	115,450 00	124,364 35	29,741 64	14,150 41	22,775 00	36,925 41
Hangars et ateliers	53,043 88	271,486 00	324,529 88	98,533 75	69,020 33	117,692 00	186,712 33
Rampes lumineuses d'atterrissage	26,136 35	120,132 00	146,268 35	82,654 50	41,826 76	14,344 00	56,170 76
Véhicules moteurs	45,003 47	85,874 00	130,877 47	72,289 98	16,033 95	35,905 00	51,938 95
Locaux et bureaux	34,699 01	172,388 21	207,087 22	94,717 51	50,772 15	72,141 59	122,913 74
Équipement médical	.....	500 00	500 00	334 27	179 13	.....	179 13
Installations techniques	270 00	16,162 00	16,432 00	6,911 80	2,097 35	1,681 00	3,778 35
Hôtel, restaurants, services des vivres	978 16	44,866 00	45,844 16	12,504 00	5,759 82	7,683 00	13,442 82
Entrepôts et distribution	2,935 78	16,002 40	18,938 08	7,795 07	3,174 90	8,531 00	11,705 90
Aménagements divers	.....	7,355 00	7,355 00	3,022 67	963 40	2,212 50	3,175 90
Bâtisses et améliorations	60,976 89	135,721 32	196,698 21	122,704 24	19,039 01	139,918 00	158,957 01
Fonds pour imprévus	.....	563,000 00	563,000 00	.....	.....	503,922 41	503,922 41
	452,272 34	147,042 93	599,315 27	784,679 66	336,281.79	1,426,458 50	1,762,740 29

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS FINANCIERS DE 1949 ET LES PRÉVISIONS DE 1949 ET 1950
TOUS SERVICES

	Prévisions de 1949[1]	Frais et revenus réels de 1949	Prévisions de 1950[2]
Recettes d'exploitation	$ 37,879,000	$ 36,746,356	$ 40,145,000
Frais d'exploitation	40,017,000	40,288,744	40,782,000
Profits ou pertes d'exploitation	(2,138,000)	(3,542,388)	(637,000)
Revenus divers—Net	.....	Cr 13,739	144,000
Intérêt sur le capital	765,000	761,466	750,000
Surplus ou (déficit)	(2,903,000)	(4,317,593)	(1,243,000)

[1]Y compris les prévisions d'augmentations de salaires résultant des négociations ouvrières de la fin de l'automne 1948.

Y compris l'augmentation des frais d'exploitation des *North Star* pour l'année complète comparée à six mois de 1948.

[2]L'évaluation des frais dans cette colonne est fondée sur l'échelle courante des salaires.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS FINANCIERS DE 1949 ET LES PRÉVISIONS DE 1949 ET 1950
SERVICES TRANSATLANTIQUES

	Prévisions de 1949[1]	Frais et revenus réels de 1949	Prévisions de 1950[2]
Recettes d'exploitation	$ 11,124,000	$ 10,222,387	$ 9,555,000
Frais d'exploitation	13,008,000	12,714,826	10,587,000
Profits ou (pertes) d'exploitation	(1,884,000)	(2,492,439)	(1,032,000)
Revenus divers—Net	.....	Cr 114,929[3]	.....
Intérêt sur capital	300,000	290,781	232,000
Surplus ou (déficit)	(2,184,000)	(2,898,149)	(1,264,000)

[1]Y compris les prévisions d'augmentations de salaires résultant des négociations ouvrières de la fin de l'automne 1948.

[2]L'évaluation des frais dans cette colonne est établie d'après l'échelle courante des salaires.

[3]Y compris les pertes de $97,605 dues à la dévaluation de la livre sterling.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS FINANCIERS DE 1949 ET LES PRÉVISIONS DE 1949 ET 1950
SERVICES NORD-AMÉRICAINS

	Prévisions de 1949[1]	Frais et revenus réels de 1949	Prévisions de 1950[2]
Recettes d'exploitation	$ 26,755,000	$ 26,523,969	$ 30,590,000
Frais d'exploitation	27,009,000	27,573,918	30,195,000
Profits ou (pertes) d'exploitation	(254,000)	(1,049,949)	395,000
Revenus divers—Net	.....	Cr 101,190[3]	144,000
Intérêt sur capital	465,000	470,685	518,000
Surplus ou (déficit)	(719,000)	(1,419,444)	21,000

[1]Y compris les prévisions d'augmentations de salaires résultant des négociations ouvrières de la fin de l'automne 1948.

Comprend les augmentations de frais d'exploitation des *North Star* pour l'année complète comparé à six mois de 1948.

[2]L'évaluation des frais dans cette colonne est établie d'après l'échelle courante des salaires.

[3]Y compris les profits de $42,473 réalisés par la vente de devises des États-Unis après la dévaluation.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS FINANCIERS DE 1949 ET LES PRÉVISIONS DE 1949 ET 1950
SERVICES DE L'ATLANTIQUE-NORD

	Prévisions de 1949	Frais et revenus réels de 1949	Prévisions de 1950
Recettes d'exploitation	$ 10,033,000	$ 9,062,159	$ 7,991,000
Frais d'exploitation	10,608,000	10,472,472	7,987,000
Profits ou (pertes) d'exploitation	(575,000)	(1,410,313)	(4,000)
Revenus divers—Net	.....	Cr 99,974	.....
Intérêt sur le capital	235,000	228,408	167,000
Surplus ou (déficit)	(810,000)	(1,738,695)	(163,000)

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

COMPARAISON ENTRE LES RÉSULTATS FINANCIERS DE 1949 ET LES PRÉVISIONS DE 1949 ET 1950
SERVICES BERMUDES ET PETITES ANTILLES

	Prévisions de 1949	Frais et revenus réels de 1949	Prévisions de 1950
Recettes d'exploitation	$ 1,091,000	$ 1,160,227	$ 1,564,000
Frais d'exploitation	2,400,000	2,242,353	2,600,000
Profits ou (pertes) d'exploitation	(1,309,000)	(1,082,126)	(1,036,000)
Revenus divers—Net	.....	Cr 14,955	.....
Intérêt sur capital	65,000	62,373	65,000
Surplus ou (déficit)	(1,374,000)	(1,159,454)	(1,101,000)

CHAMBRE DES COMMUNES

1950

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 9

SÉANCES DU MERCREDI 10 MAI ET DU JEUDI 11 MAI 1950

CINQUIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1950

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE
QUE L'ÉTAT POSSÈDE, EXPLOITE ET CONTRÔLE

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

MM.

Beaudry	Fraser	James
Bourget	Fulton	Knight
Carter	George	McLure
Cavers	Gillis	Mott
Chevrier	Hatfield	Mutch
Dechêne	Healy	Pouliot
Drew	Helme	Thomas
Follwell	Howe	

Secrétaire: A. L. Burgess.

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI 10 mai 1950.

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 effective de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Carter, Cavers, Cleaver, Dechêne, Drew, Follwell, Fraser, Fulton, George, James, Knight, McCulloch, McLure, Pouliot, Thomas.

Le président soumet un projet de cinquième rapport à la Chambre.

Il est convenu de donner aux membres l'occasion d'étudier le projet et de préparer des amendements par écrit pour présentation à la prochaine séance.

A 4 h. 15 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au jeudi 11 mai, à 10 h. 30 du matin.

JEUDI 11 mai 1950.

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 10 h. 30 du matin sous la présidence effective de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Carter, Cavers, Cleaver, Dechêne, Drew, Follwell, Fraser, Fulton, George, Gillis, Helme, James, Knight, McCulloch, McLure, Mott, Pouliot, Thomas.

Le Comité reprend l'étude du projet de rapport soumis par le président le 9 mai.

M. George propose que le rapport soit approuvé tel quel et qu'instruction soit donnée au président de le présenter à la Chambre immédiatement.

M. Drew propose un amendement à l'effet que les mots suivants soient ajoutés au rapport:

> Votre Comité recommande qu'un système uniforme soit adopté pour la présentation des comptes des chemins de fer Nationaux du Canada et des Lignes aériennes Trans-Canada, et que le bilan d'ensemble fasse voir le surplus ou le déficit accumulé dans chaque cas.

Après discussion, l'amendement mis aux voix est rejeté par le vote suivant:

Pour: MM. Carter, Drew, Fraser, Fulton, McLure, Thomas,—6.

Contre: MM. Cavers, Dechêne, Follwell, George, Gillis, Helme, James, McCulloch,—8.

M. Drew propose alors un amendement à l'effet que les mots suivants soient ajoutés au rapport:

> Votre Comité recommande que soit adopté un système de comptabilité qui permettra de déterminer le profit ou la perte pour chaque route exploitée.

Après discussion, ledit amendement est mis aux voix et le Comité se prononce ainsi qu'il suit:

Pour: MM. Drew, Follwell, Fraser, Fulton, Gillis, James, McLure,—7.

Contre: MM. Carter, Cavers, Dechêne, George, Helme, McCulloch, Thomas, —7.

Comme les voix sont également partagées, le président vote *Contre* et déclare la résolution rejetée.

M. Drew propose alors un amendement à l'effet que les mots suivants soient ajoutés au rapport:

> Que la possibilité de réduire les frais d'exploitation des Lignes Trans-Canada soit étudiée à fond.

Après discussion, l'amendement mis aux voix est rejeté par le vote suivant:

Pour: MM. Drew, Fraser, Fulton, McLure,—4.

Contre: MM. Carter, Cavers, Dechêne, Follwell, George, Gillis, Helme, James, McCulloch, Mott, Thomas,—11.

M. Drew propose ensuite que le rapport soit modifié par l'addition des mots suivants:

> Qu'il est opportun d'étudier la question de savoir si les Lignes aériennes Trans-Canada devraient relever du même ministre que les chemins de fer Nationaux du Canada, et si le même ministre chargé d'appliquer la Loi de l'aéronautique devrait avoir la responsabilité ministérielle des Lignes aériennes Trans-Canada.

Le Règlement ayant été invoqué quant à la faculté du Comité de formuler une recommandation sur une question de politique gouvernementale, le président décide que l'amendement est régulier.

Après discussion, l'amendement mis aux voix est rejeté par le vote suivant:

Pour: MM. Drew, Fraser, Fulton, McLure, Thomas,—5.

Contre: MM. Carter, Cavers, Dechêne, Follwell, George, Gillis, Helme, James, McCulloch, Mott,—10.

M. Gillis propose alors que les mots suivants soient ajoutés après les mots *Le rapport annuel a été adopté,* à la fin du douzième alinéa dudit projet de rapport:

> mais votre Comité propose que soit étudiée le plus tôt possible la recommandation du président des chemins de fer Nationaux du Canada à l'effet de procéder à une réorganisation de la structure financière de ce réseau.

Après discussion, ledit amendement mis aux voix est adopté

Puis, la motion principale, ainsi modifiée, est mise aux voix et adoptée par le vote suivant:

Pour: MM. Carter, Cavers, Dechêne, Follwell, George, Gillis, Helme, James, McCulloch, Mott, Thomas,—11

Contre: MM. Drew, Fraser, Fulton, McLure,—4.

A 12 h. 12 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le Secrétaire du Comité,
A. L. BURGESS.

RAPPORT À LA CHAMBRE

JEUDI 11 mai 1950.

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

CINQUIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi de la Chambre, daté du 23 mars 1950, et au Troisième Rapport du présent Comité adopté par la Chambre le 21 avril 1950, votre Comité a été saisi des questions suivantes:

1. Le rapport annuel, pour 1949, du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited,* ainsi que le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard des affaires du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited.*

2. Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1949, et le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard des affaires des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1949.

3. Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1949.

4. Le budget des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année civile 1950.

5. Le budget des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1950.

6. Crédit 493—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chemins de fer Nationaux du Canada.

7. Crédit 494—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chemins de fer autres que le National-Canadien.

8. Crédit 558—Transbordeur et terminus de l'Île du Prince-Édouard, déficit de 1950.

9. Crédit 559—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited,* déficit de 1950.

Votre Comité a consacré vingt-deux séances à l'étude des questions énumérées et à l'audition de témoignages.

Le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1949 accuse un revenu net de $4,057,907.81. Toutefois, les intérêts sur la dette consolidée due au public, se chiffrent à $24,302,650.99 et l'intérêt sur les prêts à l'État à $21,798,283.58, d'où un déficit de $42,043,026.76. Le rapport annuel a été adopté, mais votre Comité propose que soit étudiée le plus tôt possible la recommandation du président des chemins de fer Nationaux du Canada à l'effet de procéder à une réorganisation de la structure financière de ce réseau.

Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour 1949 révèle un revenu net d'exploitation de cette société de $12,399

et, une fois acquittés les intérêts sur les obligations et les prêts du Gouvernement, le déficit s'élève à $460,497. La Caisse de remplacement des navires accuse, à la fin de l'année, un solde de $3,941,939, et la Caisse d'assurance de la société, un solde de $2,048,545. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour 1949 accuse un déficit net de $1,419,443.90 pour les services de l'Amérique du Nord, et un déficit de $2,898,149.26 pour la *Trans-Canada Air Lines (Atlantic) Limited.* Le rapport annuel a été adopté.

Le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* et des Lignes aériennes Trans-Canada, de même que le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'année civile 1949, ont été examinés séparément et adoptés.

Les budgets financiers des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année financière 1950, ont été étudiés et adoptés.

Le budget des biens et du matériel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année 1950, ainsi que les prévisions d'exploitation d'Air-Canada pour 1950 ont été examinés et adoptés.

Ont été étudiés et approuvés les crédits suivants:

Crédit 493—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chemins de fer Nationaux du Canada;

Crédit 494—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chemins de fer autres que le National-Canadien;

Crédit 558—Transbordeur et terminus de l'Île du Prince-Édouard, déficit de 1950;

Crédit 559—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited,* déficit de 1950;

La tâche de votre Comité a été grandement facilitée grâce à la précieuse collaboration de M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président du conseil d'administration et du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, de M. S. F. Dingle, vice-président, et de M. T. H. Cooper, vice-président et contrôleur du National-Canadien et contrôleur d'Air-Canada, ainsi que de MM. G. R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada, et W. F. English, vice-président de l'exploitation, Lignes aériennes Trans-Canada.

Un exemplaire des témoignages est déposé avec le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HUGHES CLEAVER.