

J
103
H72
1952/53
C44
A4

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. SESS. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1952/53 CHANDE ...
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM

CHAMBRE DES COMMUNES

Septième session de la vingt et unième Législature, 1952-1953

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

Séances des

LUNDI 23 MARS 1953

MARDI 24 MARS 1953

MERCREDI 25 MARS 1953

VENDREDI 27 MARS 1953

Rapport annuel des C.N.C. (1952) et budget (1953).

C.N. Steamships Limited (1952) et budget (1953).

Trust des titres des C.N.C. (1952).

Rapport des vérificateurs au Parlement.

Crédits n^{os} 467, 471 et 476.

TÉMOINS:

M. Donald Gordon, président et directeur général du National-Canadien;

M. S. F. Dingle, vice-président;

M. T. J. Gracey, contrôleur;

M. F. P. Turville, de *G. A. Touche & Company*.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1953

COMITÉ SPÉCIAL
DES
CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

QUE L'ÉTAT POSSÈDE, EXPLOITE ET CONTRÔLE

Président: M. HUGHES CLEAVER

VICE-PRÉSIDENT: M. H. B. McCULLOCH

Messieurs

Benidickson	Fulton	Macdonnell (<i>Greenwood</i>)
Browne (<i>Saint-Jean- Ouest</i>)	George	McCulloch
Carter	Gillis	McLure
Cavers	Healy	Mott
Chevrier	Helme	Mutch
Churchill	James	Picard
Cleaver	Knight	Pouliot
Dumas	Macdonald	Thomas
Follwell	(<i>Edmonton-Est</i>)	
Fraser		

Le secrétaire du Comité,
R. J. GRATRIX.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI 12 mars 1953.

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

LUNDI 16 mars 1953.

Il est ordonné.—Que les rapports annuels pour 1952 des Chemins de fer nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, et le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, déposés ce jour, soient renvoyés au comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, avec les articles ci-après du Budget de 1953-1954:

Crédit n° 467—Service de transbordement de wagons et terminus de l'île du Prince-Édouard—Déficit d'exploitation.

Crédit n° 471—Service de transbordement et des terminus de North-Sydney (N.-É.) et de Port-aux-Basques (T.-N.)—Déficit d'exploitation.

Crédit n° 476—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Versement au National-Canadien et aux autres chemins de fer assurant un service dans le territoire désigné par la Loi, à l'égard d'une réduction de 20 p. 100 dans les taxes de tarif.

Et que la résolution adoptée par la Chambre le 28 janvier 1953, et renvoyant certains crédits au comité des subsides, soit abrogée dans la mesure où elle, ladite résolution, vise les articles 467, 471 et 476.

MARDI 17 mars 1953.

Il est ordonné.—Que le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1952, le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1952, ainsi que le budget d'exploitation et le budget d'établissement pour l'année civile 1953, en ce qui concerne les Lignes aériennes Trans-Canada, déposés plus tôt aujourd'hui, soient renvoyés audit comité.

MERCREDI 18 mars 1953.

Il est ordonné,—Que le quorum dudit Comité soit réduit de quatorze à huit membres.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 200 en français du compte rendu de ses délibérations et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cet égard.

LUNDI 19 mars 1953.

Il est ordonné,—Que le budget d'établissement des chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'exercice expirant le 31 décembre 1953, déposé aujourd'hui, soit renvoyé audit Comité.

Il est ordonné,—Que le budget d'établissement de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année finissant le 31 décembre 1953, déposé aujourd'hui, soit renvoyé audit Comité.

VENDREDI 20 mars 1953.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Chevrier soit substitué à celui de M. Bourget sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

MERCREDI 18 mars 1953.

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

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Que son quorum soit réduit de quatorze à huit membres.
2. Qu'il soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.
3. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 200 en français du compte rendu de ses délibérations et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cet égard.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HUGHES CLEAVER.

VENDREDI 27 mars 1953.

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

Conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre des communes les 12, 16, 17 et 19 mars 1952, le Comité a étudié les documents suivants:

1. Le rapport annuel pour l'année 1952 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, ainsi que le rapport au Parlement des vérificateurs chargés d'examiner les comptes 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 civile 1952 ainsi que le rapport au parlement pour l'année civile 1952, des vérificateurs chargés d'examiner les comptes des Lignes aériennes Trans-Canada;
3. Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1952;
4. Le budget des dépenses de premier établissement des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année se terminant en 1953, ainsi que le budget des dépenses d'exploitation et le budget des dépenses de premier établissement des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1953;
5. Le crédit n° 467—Service de transbordement de wagons et terminus de l'Île du Prince-Édouard, déficit;
6. Le crédit n° 471—Service de transbordement et terminus de North-Sydney (N.-É.) et de Port-aux-Basques (T.-N.), déficit;

7. Le crédit n° 476—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Paiement aux chemins de fer Nationaux du Canada et autres sociétés de chemins de fer assurant un service dans le territoire désigné par la loi, d'une somme égale à la réduction de 20 p. 100 des droits de passage.

Le Comité a tenu dix séances, au cours desquelles il a étudié les questions énumérées ci-dessus et entendu les témoignages apportés à cet égard.

Les rapports annuels des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1952 révèlent un revenu net de \$24,305,448, comparativement à \$31,783,119 en 1951. Cependant, comme le service des intérêts s'est établi à \$24,163,121 en 1952, au regard de \$46,815,115 en 1951, l'année s'est soldée par un excédent de \$142,327 comparativement au déficit de \$15,031,996 en 1951. Ledit rapport annuel a été adopté.

Les rapports annuels de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* pour l'année 1952 révèlent un bénéfice net d'exploitation de \$326,276 comparativement à un déficit net d'exploitation de \$31,576 pour 1951. Après avoir inscrit les recettes de la Caisse de remplacement des navires s'élevant à \$145,065 et acquitté les intérêts sur les obligations détenues par le public et sur les avances consenties par l'État, les comptes accusaient un déficit au chapitre du revenu de \$3,909, comparativement à un déficit de \$466,992 en 1951. Le solde de la Caisse de remplacement des navires à la fin de l'année 1952 était de \$5,018,229, comparativement à \$4,685,337 à la fin de l'année 1951. Le solde de la Caisse d'assurance était de \$2,354,572, comparativement à un solde de \$2,046,654 à la fin de 1951. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour 1952 révèle un revenu net d'exploitation de \$2,757,879; on y voit qu'après versement des intérêts s'élevant à \$750,000 sur les capitaux placés et de \$1,200,000 pour acquitter l'impôt sur le revenu, il restait un excédent de \$807,879 comparativement à un excédent de \$3,890,957 en 1951 alors qu'aucun impôt sur le revenu n'était payable à l'égard de cette société. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport que les vérificateurs ont présenté au Parlement concernant les chemins de fer Nationaux du Canada, la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* et les 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 1952, ont été étudiés et adoptés séparément.

Les prévisions budgétaires des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* et des Lignes aériennes Trans-Canada, pour l'année civile 1953 ont été examinées et adoptées.

Les postes 467, 471 et 476 du budget des dépenses pour l'année qui se terminera le 31 mars 1954 ont été étudiés et approuvés.

La tâche du 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 président du National-Canadien; de M. S. F. Dingle, vice-président, et de M. T. J. Gracey, contrôleur, également du National-Canadien; et de M. G. R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada, et de M. W. S. Harvey, contrôleur.

On trouvera en appendice à la présente une copie des témoignages fournis sur ces questions.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HUGHES CLEAVER.

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI 18 mars 1953.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 10 h. 30 du matin.

Présents: MM. Benidickson, Bourget, Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Cavers, Churchill, Cleaver, Dumas, Follwell, Fraser, Fulton, George, Gillis, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure, Thomas.

Le quorum ayant été obtenu, M. Macdonnell (*Greenwood*), s'adressant au secrétaire, propose que M. Cleaver soit président du Comité.

La proposition, mise aux voix, est adoptée.

M. Cleaver occupe le fauteuil de président:

Sur la proposition de M. Macdonald (*Edmonton-Est*):

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

Sur la proposition de M. McCulloch:

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

Sur la proposition de M. Benidickson:

Il est résolu,—Que le Comité recommande à la Chambre que son quorum soit réduit de quatorze à huit membres.

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

Il est résolu,—Que le Comité recommande à la Chambre qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 200 en français de ses *Procès-verbaux et Témoignages*.

A 1 h. 45 de l'après-midi, sur la proposition de M. Fulton, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 11 heures du matin le lundi 23 mars 1953.

LUNDI 23 mars 1953.

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

Présents: MM. Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Carter, Cavers, Chevrier, Churchill, Dumas, Follwell, Fulton, Gillis, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McLure, Mott, Mutch, Pouliot et Thomas.

Aussi présents: M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président et directeur général du National-Canadien, accompagné de M. T. J. Gracey, contrôleur, et de M. S. F. Dingle, vice-président (Exploitation); et MM. F. P. Turville, J. D. Morison et D. T. G. Padley, experts comptables de la société de comptabilité *George A. Touche & Company*.

Le Comité entreprend l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada (1952).

M. Gordon est appelé; il donne lecture de la lettre de transmission et du rapport annuel.

Le Comité commence ensuite l'examen détaillé du rapport et M. Gordon, aidé de MM. Gracey et Dingle, répond aux questions qui lui sont adressées.

A 12 h. 50 de l'après-midi, alors que l'interrogatoire de M. Gordon se poursuit encore, la séance est suspendue jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

APRÈS-MIDI

Le Comité reprend la séance à 3 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Carter, Cavers, Chevrier, Churchill, Dumas, Follwell, Fulton, Gillis, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot et Thomas.

Aussi présents: Les mêmes que le matin.

Le Comité reprend l'interrogatoire de M. Gordon.

A 5 h. 35 de l'après-midi, alors que l'interrogatoire de M. Gordon se poursuit encore, le Comité suspend sa séance jusqu'à 8 h. 30 du soir.

SOIRÉE

Le Comité reprend la séance à 8 h. 30 du soir sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Carter, Chevrier, Churchill, Dumas, Follwell, Fulton, Gillis, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald, (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot et Thomas.

Aussi présents: Les mêmes que le matin.

Le Comité reprend l'interrogatoire de M. Gordon.

Sur l'article 34 (*Hôtels*) du rapport annuel, M. Macdonnell (*Greenwood*) propose que soit produite "copie de tous télégrammes, lettres et autres communications échangés entre des hauts fonctionnaires et autres employés supérieurs du National-Canadien et M. Robert Pitt, M.B.E., alors gérant de l'hôtel Fort-Garry, de Winnipeg, concernant des plaintes relativement à l'attribution de chambres à des ministres fédéraux de la Couronne audit hôtel ou à la conduite de Robert Pitt dans l'exécution de ses fonctions, et de toutes réponses à ces lettres, télégrammes et communications se rapportant de quelque façon à de prétendues plaintes depuis le 1^{er} septembre 1952 jusqu'à ce jour".

En même temps et avec le consentement du Comité, M. Macdonnell (*Greenwood*) propose également: "Que M. Pitt et M. R. Sommerville, gérant général des hôtels, soient convoqués devant le Comité".

Après quelque discussion et la possibilité de produire les pièces requises étant contestée, le président décide que la discussion doit se limiter à l'appel au Règlement.

Sur ce, M. Gillis propose que l'on entende M. Gordon à l'égard de la motion avant de discuter plus avant la proposition visant la production de documents.

Après plus ample discussion et avec le consentement unanime du Comité, le président invite M. Gordon à faire une déclaration sur la production des pièces et documents demandés dans la proposition.

Sur ce, le président décide que la production des documents et pièces demandés est contraire aux principes établis et ne peut être autorisée.

M. Macdonnell en appelle de la décision du président et M. Mutch propose que le Comité s'ajourne jusqu'à 11 heures du matin, le mardi 24 mars 1953.

Le débat se poursuivant encore, le président décide que la motion d'ajournement ne peut être débattue et ladite motion, mise aux voix, est adoptée.

A 10 heures du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 11 heures du matin, le mardi 24 mars 1953.

MARDI 24 mars 1953.

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

Présents: MM. Benidickson, Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Carter, Cavers, Chevrier, Churchill, Dumas, Fulton, George, Gillis, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure, Mutch et Pouliot.

Aussi présents: M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président et directeur général des chemins de fer Nationaux du Canada, accompagné de M. T. J. Gracey, contrôleur, et de M. S. F. Dingle, vice-président (Exploitation); et MM. F. P. Turville, J. D. Morison et T. D. G. Padley, experts comptables de la Société de comptabilité *George A. Touche & Company*.

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

Le président informe le Comité que la décision qu'il a prise à la réunion précédente quant à la production de certaines pièces n'est pas sujette à débat.

Sur ce, un vote enregistré étant demandé, la décision du président, mise aux voix, est maintenue:

Ont voté pour: MM. Benidickson, Carter, Cavers, Chevrier, Dumas, George, Gillis, Healy, Helme, James, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, Mott, Mutch, Pouliot (15).

Ont voté contre: MM. Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Churchill, Fulton, Knight, Macdonnell (*Greenwood*), McLure (6).

Le débat s'engage ensuite sur la motion de M. Macdonnell (*Greenwood*) portant que "M. Pitt et M. R. Sommerville, gérant général des hôtels, soient convoqués devant le Comité".

Parlant sur la motion, M. Macdonnell (*Greenwood*) informe le Comité qu'il a certaines lettres en sa possession et qu'il se propose d'en donner lecture pour les verser au compte rendu;

Comme le Règlement est invoqué afin de déterminer si lesdites lettres sont des pièces échangées entre services et, le cas échéant, vu la décision du

Comité touchant la production de la correspondance échangée entre services, si elles peuvent être versées au compte rendu, le président informe le Comité qu'il étudiera la question et rendra une décision dans l'après-midi.

A 12 h. 55 de l'après-midi, le Comité suspend la séance jusqu'à 3 h. 30.

APRÈS-MIDI

Le Comité reprend la séance à 3 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Benidickson, Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Carter, Chevrier, Churchill, Dumas, Fraser, Fulton, George, Gillis, Healy, Helme, James, Knight, Dacdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Pouliot et Thomas.

Aussi présents: Les mêmes que le matin.

Le débat reprend sur l'appel au Règlement qui a été fait dans la matinée, afin de décider s'il est permis à M. Macdonnell (*Greenwood*) de verser au compte rendu certaines lettres qu'il a en sa possession.

Après quelque discussion, le président décide que lesdites lettres sont des documents échangés entre services et que, vu la décision antérieure du Comité touchant la production de telles pièces, elles ne peuvent être versées au compte rendu.

Le Comité reprend ensuite l'étude de la motion de M. Macdonnell portant convocation de M. Pitt et de M. Sommerville devant le Comité.

Après plus ample discussion, la motion étant mise aux voix et un vote enregistré étant demandé, est rejeté:

Ont voté contre: MM. Benidickson, Carter, Chevrier, Dumas, George, Gillis, Healy, Helme, James, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, Mott, Mutch, Pouliot, Thomas (15).

Ont voté pour: MM. Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Churchill, Fraser, Fulton, Macdonnell (*Greenwood*), McLure (6).

Le Comité reprend l'étude détaillée du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada ainsi que l'interrogatoire de M. Gordon à ce sujet.

A 6 h. 05 du soir, l'étude du rapport annuel et l'interrogatoire de M. Gordon à ce sujet étant terminés, le Comité suspend la séance jusqu'à 8 h. 30 du soir.

SOIRÉE

Le Comité reprend la séance à 8 h. 30 du soir sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Benidickson, Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Carter, Chevrier, Churchill, Dumas, Follwell, Fraser, Fulton, George, Gillis, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McLure, Mutch et Pouliot.

Aussi présents: Les mêmes que le matin.

Le Comité, informé du décès de Sa Majesté la reine Marie, garde le silence durant une minute pour marquer son chagrin.

Le Comité commence l'étude de l'état des revenus et du budget financier d'immobilisations (1953) des chemins de fer Nationaux du Canada et M. Gordon est interrogé à ce sujet.

A 10 heures du soir, l'interrogatoire de M. Gordon n'étant pas terminé, le Comité s'ajourne pour se réunir à 3 h. 30 de l'après-midi, le mercredi 25 mars 1953.

Le secrétaire du Comité,
R. J. GRATRIX.

MERCREDI 25 mars 1953.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 3 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Benidickson, Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Carter, Cavers, Chevrier, Churchill, Dumas, Follwell, Fraser, Fulton, George, Gillis, Healy, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch, Picard, Pouliot et Thomas.

Aussi présents: M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président et directeur général des chemins de fer Nationaux du Canada, accompagné de M. T. J. Gracey, contrôleur, et M. S. F. Dingle, vice-président (*Exploitation*); et MM. F. P. Turville, J. D. Morison et T. D. G. Padley, experts comptables de l'entreprise de comptabilité de *J. George A. Touche & Company*.

Le Comité finit d'examiner et adopte l'état des revenus et le budget financier d'immobilisations des chemins de fer Nationaux du Canada (1953), M. Gordon étant de nouveau interrogé à ce sujet.

Le Comité étudie ensuite et adopte le rapport annuel ainsi que l'état des revenus et le budget d'immobilisations (1953) de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, M. Gordon étant interrogé à ce sujet.

Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada (1952) est étudié et adopté.

Sur la proposition de M. Gillis:

Il est résolu,—Que les futurs rapports annuels du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada soient polycopiés plutôt qu'imprimés.

Le président remet au Comité, pour qu'il l'étudie, le rapport des vérificateurs au Parlement (1952) concernant le National-Canadien et la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

Sur la proposition de M. Fraser:

Il est résolu,—Que la lecture desdits rapports soit omise.

Le rapport des vérificateurs au Parlement (1952) concernant le National-Canadien et la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, est approuvé.

Le Comité ensuite étudie et approuve les crédits suivants qui lui ont été déférés:

Crédit 467—Service de transbordement de wagons et terminus de l'Île du Prince-Édouard—déficit;

Crédit 471—Service de transbordement et des terminus de North-Sydney (N.-É.) et de Port-aux-Basques (T.-N.)—déficit;

Crédit 476—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Versement au National-Canadien et aux autres chemins de fer assurant un service dans le territoire désigné par la Loi, à l'égard d'une réduction de 20 p. 100 dans les taxes de tarif.

M. Gordon répond aux questions posées par divers membres du Comité durant les délibérations et dont les réponses ont été différées en vue de plus amples renseignements.

Le Comité ayant terminé l'examen des questions qui lui ont été déferées en ce qui concerne le National-Canadien et la *Canadian National (West Indies Steamships, Limited)*, le président remercie M. Gordon et ses fonctionnaires au nom du Comité.

A 5 h. 25 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 11 heures du matin, le jeudi 26 mars 1953.

Le secrétaire du Comité,
R. J. GRATRIX.

Le 27 mars 1953.

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 de M. Cleaver.

Présents: MM. Benidickson, Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Churchill, Dumas, Follwell, Fraser, Gillis, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, Mott, Mutch.

Le président soumet un projet de rapport sur toutes les questions déferées au Comité.

Après quelque discussion et proposition de plusieurs amendements, ledit rapport est mis aux voix puis adopté sans amendement.

A 11 h. 05 du matin, le Comité s'ajourne *sine die*.

Le secrétaire du Comité,
R. J. GRATRIX.

NOTA: En réponse à une question posée par M. Browne (*Saint-Jean-Ouest*), l'état intitulé "Revenus moyens par tonne-mille de chemins de fer dans divers pays" a été remis au secrétaire du Comité et annexé comme Appendice "A".

TÉMOIGNAGES

23 MARS 1953,
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Le Comité est heureux d'accueillir M. Gordon. Monsieur Gordon, vous avez la parole.

M. GORDON: Monsieur le président, messieurs du Comité, je dirai tout d'abord, pour que cela soit consigné dans le compte rendu, que je suis accompagné aujourd'hui de M. S. F. Dingle, vice-président chargé de l'exploitation, et de M. T. J. Gracey, contrôleur, ainsi que d'autres membres de mon personnel, qui ont apporté des renseignements sur des questions de détail afin qu'au cours de mon témoignage je sois en mesure de répondre à toutes les questions qui pourront tout naturellement surgir ou vous intéresser.

Monsieur le président, si vous me le permettez et si le Comité veut bien me montrer quelque indulgence, je désirerais donner lecture intégrale du rapport qui vise à fournir toutes les données pertinentes. Ainsi, les membres du Comité auront une vue complète de l'exploitation d'une organisation qui est, si je puis dire, d'une extraordinaire complexité. Une fois terminée la présentation du rapport annuel, je répondrai aux questions. Je suggère que les membres prennent des notes à mesure que nous parcourrons le rapport.

M. MACDONNELL: Je remarque que l'an dernier le rapport a été lu article par article. Maintenant, si M. Gordon préfère l'autre façon de procéder, je n'entends pas m'y opposer.

M. GORDON: J'ai proposé cette nouvelle façon parce que l'an dernier, à mesure que nous examinions le rapport, un bon nombre de questions furent posées qui trouvaient leur réponse dans des articles subséquents du rapport. Voilà pourquoi j'ai pensé qu'il serait mieux de vous donner le rapport en entier. Je suis, cependant, à votre disposition. Si des membres du Comité croient devoir m'interrompre à certains endroits, je le ferai volontiers.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, est-ce que la proposition de M. Gordon, c'est-à-dire de donner lecture du rapport sans interruption, vous agréée? Je reprendrai ensuite chaque article pour vous permettre de poser des questions.

Adopté.

M. McLURE: Permettez-moi d'exprimer une fois de plus mon admiration pour la belle tenue, et l'excellente présentation du rapport du National-Canadien. Cette année, j'ai lu dans les journaux plusieurs articles reprochant au rapport de coûter très cher. Je ne suis pas de cet avis. Au contraire, je félicite l'auteur de ce bel ouvrage. Je crois qu'il s'agit d'un M. Lash.

M. GORDON: Il est notre directeur des relations extérieures.

Puis-je commencer par la lecture de la lettre de transmission à l'adresse du ministre, page 5?

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL, le 25 février 1953.

DONALD GORDON,
Président et directeur général.
A l'honorable Lionel Chevrier, C.R., député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Au nom du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous soumettre ici le rapport annuel de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1952.

Pour des raisons apparentes dans le texte, le surplus nominal résultant de l'exploitation ne peut être considéré comme adéquat ou satisfaisant. Toutefois, la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada traite du problème des intérêts fixes excessifs qui ont jusqu'ici obscurci la véritable contribution apportée par le Canadien National à la vie économique du pays, et met en relief les questions les plus importantes.

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

Sincèrement vôtre,

Le Président,
D. GORDON.

REVUE FINANCIÈRE

1. Voici le sommaire de l'état consolidé des revenus qui figure à la page 24:

	1952	1951	% Change- ment
Recettes d'exploitation	\$675,219,415	\$624,834,120	8·1
Frais d'exploitation	634,852,915	580,150,221	9·4
Recette nette d'exploitation ..	\$ 40,366,500	\$ 44,683,899	9·7
Impôts, locations de matériel et autres comptes de revenus	16,061,052	12,900,780	
Applicable au paiement des in- térêts et des dividendes ..	\$ 24,305,448	\$ 31,783,119	
Intérêts	24,163,121	46,815,115	
Déficit de revenu		\$ 15,031,996	
Surplus	\$ 142,327		

Si vous me le permettez, je propose que les chiffres de cette revue financière soient tenus pour lus.

Adopté.

2. En 1952, l'augmentation des frais d'exploitation, due surtout aux salaires plus élevés, a plus que contre-balancé un gain de 8·1 p. 100 dans les recettes d'exploitation, et en dépit d'un volume de trafic-marchandises record la recette nette a été de \$4·3 millions moindre qu'en 1951. Compte tenu des changements apportés par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada 1952 (décrite à la page 13), établissant la proportion entre la dette fixe portant intérêt et la part de propriétaire sur une base ressemblant davantage à celle dont jouissent d'autres grands réseaux, le résultat final a été un très modeste surplus payable comme dividende sur les actions privilégiées.

3. Et ce modeste surplus a été possible seulement parce qu'un crédit de \$3·1 millions aux frais d'exploitation n'a pas été renouvelé et qu'aux frais pour 1952 n'ont pas été chargés les \$4·5 millions de salaires rétroactifs accordés aux chauffeurs et employés de trains à partir du 1^{er} avril 1952 en vertu d'un accord conclu en février 1953, soit après la fermeture des comptes de 1952.

4. Si ces deux facteurs étaient entrés en ligne de compte le déficit de revenu aurait été approximativement de \$7,500,000. Toutefois, même ce déficit aurait été comblé s'il avait été possible d'obtenir durant 1952 des augmentations de tarifs et d'autres charges pour compenser l'importante augmentation de salaires consentie aux employés non préposés à la circulation des trains d'après un accord conclu en décembre avec effet rétroactif en septembre 1952. En dépit d'une audience d'urgence et de la décision rendue par la Commission du transport il a été encore une fois impossible au Réseau de récupérer ses frais sur une base rétroactive de façon à rencontrer des augmentations de salaires également rétroactives.

5. Pour comprendre ce qui s'est passé en 1952 il est utile d'établir une comparaison avec 1928, dernière année (exception faite des années de guerre 1941-1945 inclusivement) où le Canadien National eut un surplus de revenus. De façon générale le coût des matériaux et de la main-d'œuvre a suivi la marche ascendante des prix et des salaires durant la période intermédiaire, mais non les tarifs du chemin de fer. Au cours des derniers vingt-cinq ans le salaire horaire moyen des employés des chemins de fer canadiens a plus que doublé. En même temps le niveau général des prix, reflété par l'indice des prix de gros, accuse une augmentation de 80 p. 100. Par contraste, le coût des services de marchandises du Canadien National, calculé d'après la recette moyenne par tonne-mille, n'a augmenté que de 38 p. 100. Soit dit en passant les recettes du service des marchandises représentent au moins les trois-quarts de la recette brute du Réseau.

6. Devant cette tendance divergente des coûts et des tarifs il n'est pas surprenant de constater que le rapport entre les frais et les revenus d'exploitation a passé de 81·99 p. 100 qu'il était en 1928 à 94·02 p. 100 en 1952. Comme question de fait, sans le meilleur et remarquable rendement du chemin de fer, malgré un trafic plus fort, les résultats pour 1952 auraient été bien différents. Cette amélioration générale dans le rendement se traduit en millions de dollars et tout cela et plus a été passé aux employés et aux usagers. L'amélioration représente, d'une part, une rétribution plus élevée et, d'autre part, en moyenne les plus bas tarifs de marchandises en vigueur dans un pays du monde occidental.

M. MACDONNELL: Cela comprend-il tous les pays?

M. GORDON: Tous les pays qui possèdent notre standard de vie et notre conception générale de la vie.

7. L'écart entre le prix des services de marchandises et de voyageurs et les prix moyens de tous les autres services et marchandises (qui affectent directement les frais d'exploitation d'un chemin de fer) a été particulièrement marqué après 1939 et c'est pourquoi la hausse des prix comparatifs figure en tableau à la page 10.

Il serait peut-être utile que vous jetiez un coup d'œil à la page 10 où vous verrez à gauche un graphique indiquant comment l'écart entre les prix de gros et le prix moyen du service des marchandises, le trait foncé, a grandi constamment. Le trait blanc est la courbe des prix de gros et le trait foncé montre l'étendue de progression de la recette par tonne-mille depuis 1939.

Vous remarquerez que la courbe commence à 1939 et montre une augmentation de 43 p. 100.

Volume du trafic-marchandises

Le volume de trafic-marchandises en 1952, représenté par le revenu net des tonnes-milles, bat de 5·5 p. cent le record établi en 1951. Cette façon de calculer est basée sur le tonnage transporté multiplié par la distance moyenne où il a été transporté. Le tonnage productif s'est élevé à 90·1 millions, une augmentation de proportion négligeable, mais la distance parcourue en moyenne ayant passé de 407 à 427 milles le nombre total de tonnes-milles s'est élevé à 38·4 milliards.

9. Les changements dans le caractère du tonnage transporté en 1952 ont eu un effet défavorable sur le revenu provenant de ce trafic record. Presque toutes les marchandises accusant une grosse augmentation relevaient de bas tarifs. Le fort mouvement de grain d'exportation profita des tarifs statutaires de la Passe du Nid-du-Corbeau. Par contre, la plupart des marchandises transportées en moindre volume, à l'exception du bois de pulpe et du charbon bitumineux, relevaient de plus hauts tarifs.

10. Plus spécifiquement, l'augmentation du volume de grain transporté a été de près de 3 millions de tonnes ou de 25% ceci dû à la récolte record et au transport, effectué au cours de l'année, du surplus de la récolte de 1951. Des augmentations ont aussi été enregistrées pour le gravier, le sable, la pierre et le ciment, reflétant ainsi plus d'activité dans l'industrie du bâtiment. La plus grande activité dans les industries pétrolifères et minières a amené le transport de plus d'huile brute et combustible, d'essence, de machines, de minerais et de concentrés.

11. La plus grosse diminution dans le tonnage s'est fait sentir dans le bois de pulpe. Elle fut de un million de tonnes ou de 15·2%, les pulperies ayant utilisé les réserves accumulées pendant 1951 et au début de 1952. A cause de l'état des marchés, d'autres diminutions importantes ont été accusées par le charbon bitumineux, le bois, la pâte de bois et les produits du papier autres que le papier à journal. Les restrictions imposées par le gouvernement des États-Unis à la suite de la fièvre aphteuse en Saskatchewan sont les principales causes d'une diminution de 9·8% au poste industrie animale. La disette d'acier qui a réduit la production a réduit également le trafic en automobiles et en pièces d'automobiles sur les filiales du *Grand Trunk Western*. D'autres produits manufacturés et divers, ainsi que le tonnage des lots brisés, ont aussi accusé des diminutions par rapport à 1951.

Tarifs de marchandises

12. Les plus importants changements dans les tarifs de marchandises autorisés par la Commission du Transport en 1952 sont les suivants:

1. A partir du 11 février 1952, une augmentation de 4·46% en substituant 17% à l'augmentation de 12% accordée le 4 juillet 1951.

2. A partir du 1^{er} mai 1952, les chemins de fer ont dû accorder des réductions générales de 2·53% sur le tarif de base et 5·08 cents par cent livres, avec certaines exceptions, sur le trafic passant par le soi-disant "pont" entre l'Est et l'Ouest du Canada. Cette ordonnance a été émise à la suite de la législation découlant des recommandations de la Commission royale sur le Transport mentionnées dans le dernier rapport annuel. Les chemins de fer peuvent réclamer une subvention compensatrice de l'État, jusqu'à concurrence d'un montant de \$7 millions par année, pour les deux grands réseaux.

3. A partir du 2 mai 1952, une augmentation de 15% sur le trafic international et connexe au lieu de l'augmentation antérieure allant de 6 à 9% consentie à partir du 28 août 1951. Ces ordonnances ont suivi une ordonnance semblable de l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis.

4. Des ajustements ont été autorisés pour la cédule "A" des tarifs de classe dans l'Est du Canada, dans les tarifs de classe pour exportation et importation entre l'Est du Canada et les ports de l'Atlantique et dans les tarifs sur le grain s'appliquant à l'intérieur de l'Ouest canadien.

5. A partir du 1^{er} janvier 1953, une augmentation générale de 9%, avec augmentation graduelle de 10 à 20¢ par tonne de charbon et de coke. Cette décision fut rendue après une demande faite par l'Association des chemins de fer du Canada d'une augmentation de 9% destinée à indemniser les chemins de fer, au sujet des employés des services de marchandises et de voyageurs seulement, du coût additionnel résultant du règlement de salaires avec le groupe des non-employés à la circulation des trains, en vigueur à partir du 1^{er} septembre. Il fut déclaré que les demandeurs continueraient d'étudier telle augmentation possible des tarifs et des taux pour d'autres services dans le but de récupérer le reliquat des frais additionnels de salaires.

13. Dans tous ces cas aucun changement n'a été apporté aux tarifs statutaires du Nid-du-Corbeau sur les grains et les produits du grain.

14. Le résultat net des changements effectués en 1952 dans les tarifs et des changements dans la composition du trafic-marchandises décrits dans la section précédente a été pour le réseau une modeste augmentation de revenu moyen par tonne-mille. En 1952, le revenu par tonne-mille a été de 1.397¢ contre 1.369¢ en 1951.

15. Au moment où ce rapport est écrit est attendue la décision de la Commission sur une demande faite par l'Association des chemins de fer du Canada d'une augmentation générale de 7% avec augmentation graduelle de 10 à 20¢ par tonne de charbon et de coke.

16. Les études entreprises en vertu de l'enquête sur les tarifs généraux de marchandises, commandée par l'arrêté-en-conseil P. C. 1487 du 7 avril 1948, ont été poursuivies durant l'année, particulièrement quant à l'égalisation des tarifs. Le 12 décembre, la Commission rendit un jugement fixant une échelle uniforme de tarifs-distances pour classes s'appliquant aux endroits à l'ouest de Lévis, Diamond et Boundary, P.Q. et fixant, à titre d'essai, le 1^{er} janvier 1954 comme date d'entrée en vigueur. Le but avoué de la Commission en fixant cette échelle a été d'établir une base concrète d'étude durant les audiences publiques qui seront tenues à divers endroits du Canada en 1953 au sujet de l'égalisation, étude qui implique, entre autres choses, la révision qui doit être faite de la classification des marchandises au Canada.

Trafic-voyageurs

17. La combinaison de divers ajustements de taux et un plus grand nombre de voyageurs ont porté les recettes de ce service à \$48,466,128, une augmentation de 2.1%. Les mouvements de troupes ont plus que contrebalancé la diminution, survenue dans la seconde moitié de l'année, du nombre d'immigrants transportés. Le nombre total des voyageurs a été de 18,832,815, une augmentation de 8.7%, et comme la longueur du trajet a diminué de façon notable le total des milles-voyageurs a augmenté de moins de 2%.

18. Au cours de l'année, ont été appliquées de moyennes augmentations de taux minimum et de concurrence ainsi que des taux minimum plus hauts pour les wagons-lits et les wagons-salons.

Trafic-messageries

19. Des augmentations de taux et un nombre record de colis transportés expliquent l'augmentation de près de 17% dans les recettes des messageries par comparaison avec 1951.

20. Les augmentations s'appliquaient surtout aux tarifs spéciaux et aux taux ordinaires sur les petits envois de moins de cent livres. Le nombre d'envois au cours de l'année s'est élevé à 24,548,248, une augmentation de près de 6% sur le nombre record de 1951.

Service des communications

21. Les recettes à ce poste ont augmenté, en 1952, de 15.3% atteignant ainsi un nouveau sommet comme conséquence de plus hauts taux sur télégrammes et une augmentation substantielle dans la location de fils privés. L'augmentation des locations de télétypes et d'équipement connexe a contribué de moindre façon aux plus fortes recettes.

22. A la suite du règlement de salaires effectué avec le groupe non préposé à la circulation des trains, dans lequel figuraient les employés du services des communications, des tarifs augmentant en moyenne les taux sur télégrammes de 10.9 p.c. furent déposés à la Commission du Transport. Ces tarifs ont été approuvés et sont entrés en vigueur le 1^{er} février 1953.

Frais d'exploitation

23. Les augmentations de salaires en 1952 ont surtout contribué à porter les frais d'exploitation à un sommet record. La majoration du prix des matériaux, le coût augmenté des pensions et les frais résultant d'un plus fort volume de trafic ont aussi contribué à l'augmentation générale de 9.4 p. c. des frais, par rapport à l'année précédente.

24. Un crédit non renouvelé de \$3.1 millions pour frais d'entretien comme suite de la suppression d'une réserve pour amortissement des projets de défense, réserve accumulée durant les années de guerre parce que certains gros projets commencés pour fins de défense auraient pu être une charge pour le réseau en temps normal. Les événements de l'après-guerre ont si bien modifié la situation que la réserve n'est plus nécessaire.

Rémunérations des employés

25. Par comparaison avec 1951, le coût additionnel de la rémunération résultant de plus hauts salaires s'est élevé à \$22.3 millions. Sur cette somme \$8.4 millions représentent une année complète de la semaine de 40 heures, au salaire de 48, inaugurée le 1^{er} juin 1951 comme condition d'un accord antérieur avec les employés non préposés à la circulation des trains.

26. Le principal règlement de salaires en 1952 fut le résultat de négociations avec un comité nommé par dix-sept unions représentant les employés non préposés à la circulation des trains, dont les contrats de deux ans expiraient le 1^{er} septembre. Fondée sur la décision du tribunal de conciliation présidé par M. le juge R. L. Kellock, l'entente finale, en date du 19 décembre, prévoit une augmentation de 7 p. c. et de sept cents de l'heure (une moyenne de 12.4 p. c.), rétroactive au 1^{er} septembre, et un accord sur les contributions à l'Union par retenues de salaires. Le coût de ce règlement, pour 1952, s'élève à \$9,657,000. Sur une base annuelle, le coût estimatif est de \$29,000,000.

27. De nouvelles ententes ont été conclues avec les mécaniciens de locomotives et les conducteurs, qui accordent des augmentations de salaires allant de 11 p. c. à 11.5 p. c. D'autres accords conclus en 1952 affectent de plus petits groupes d'employés impliqués dans huit ententes.

28. A la fin de l'année, deux différends résultant de négociations entamées en février 1952 avec les représentants des employés de trains et des chauffeurs étaient étudiés par deux tribunaux de conciliation et d'enquête différents.

29. Le 5 janvier 1953, le tribunal jugeant le cas des employés de trains, émit un rapport majoritaire, qui fut accepté par les chemins de fer, recommandant une augmentation de 12 p. c. avec certains changements dans les conditions de travail. Le rejet de ce rapport par les Syndicats d'employés de trains s'est accompagné d'un avis aux chemins de fer de l'intention de déclarer la grève le 2 février, dans le cas où le différend ne serait pas réglé. Des négociations furent engagées à Montréal entre les 19 et 28 janvier et continuées à Ottawa à la demande expresse du Premier Ministre. Le 29 janvier, un accord de principe fut conclu et il a été suivi d'autres négociations basées sur l'augmentation de 12 p. c. (rendue plus tard rétroactive au 1^{er} avril 1952) et sur la semaine de 40 heures pour les employés de gares, à partir du 1^{er} octobre 1953.

30. Un accord avec les Syndicats de chauffeurs a été conclu le 10 février 1953, prévoyant une augmentation de 12 p. c., rétroactive au 1^{er} avril 1952, et une autre augmentation de 1 p. c. pour les employés des gares, en vigueur le 16 février 1953.

31. Le 23 mai, le gouvernement des États-Unis a remis aux propriétaires tous les chemins de fer qu'il contrôlait aux États-Unis, y compris les filiales du Canadien National. La suite des affaires avait été prise par l'État américain en vertu d'une ordonnance de l'exécutif en date du 25 août 1950, à cause d'une menace de grève des employés de l'exploitation. Des accords conclus subséquentement entre les "*Carriers' Conference Committees*" et les représentants des employés mirent fin au différend en mai 1952.

32. On calcule que l'augmentation du prix des matériaux de chemins de fer a majoré de \$11.9 millions les frais d'exploitation en 1952. Au cours de l'année, les prix de plusieurs articles ont diminué, mais les prix des principaux articles, tels les traverses et les produits en acier, ont continué d'augmenter.

Impôts, locations et autres comptes de revenu

33. Le débit net de ce groupe de comptes figurant à la page 24 accuse une augmentation de \$3.2 millions par rapport à l'année précédente. Le changement s'explique surtout par l'inclusion de \$4.5 millions de crédits non renouvelables dans les comptes de 1951, par un gain de \$1.8 million en change américain et sterling, grâce à l'appréciation du dollar canadien, et par une augmentation de près de \$800,000 en impôts municipaux et autres.

Hôtels

34. Les recettes et les frais d'exploitation de neuf hôtels du Canadien National et de trois stations estivales ont atteint un sommet record en 1952. La recette nette a été un peu moindre que celle de l'année précédente.

Les recettes brutes se sont élevées à \$9,291,444, reflétant une amélioration des recettes des hôtels ouverts toute l'année grâce à l'augmentation du prix des chambres et des repas. Les recettes de Jasper Park Lodge ont diminué de \$178,000, comme conséquence de l'incendie de cause indéterminée qui a détruit l'édifice central le 15 juillet. Malgré ce désastre, et grâce à divers expédients, la "Lodge" est restée ouverte durant le reste de la saison, si bien que la fréquentation pour l'année accuse une diminution de seulement 25% par comparaison avec 1951. Les hôtels ouverts toute l'année ont hébergé 607,436 personnes.

Le total des frais d'exploitation s'est élevé à \$8,755,935, une augmentation de 1.1% due surtout à des augmentations sélectives de salaires accordées sur place par chaque hôtel et station estivale.

37. La comptabilité de retrait par laquelle la valeur au livre des actifs est chargée aux frais d'exploitation lorsque les actifs sont retirés du service est celle suivie par le service des hôtels du Canadien National.

38. Les recettes nettes d'exploitation du service des hôtels en 1952 se sont élevées à \$535,509 contre \$588,485 l'année précédente. Le premier montant serait réduit de \$279,270 si, au lieu de la comptabilité de retrait, était appliquée une dépréciation directe sur la base de 2%. L'application de la comptabilité de dépréciation sera déterminée après une revue des procédés de comptabilité qui peuvent le mieux donner une idée juste des résultats de l'exploitation.

39. Le revenu net mentionné ci-dessus ne tient aucun compte du capital immobilisé dans les hôtels, lequel était de \$31.3 millions au 1^{er} janvier 1952. Pour obtenir un minimum de 3.61 p. 100 de rendement sur ce placement et rencontrer l'intérêt moyen payé en 1952 par le réseau sur le capital emprunté il faudrait un revenu net d'exploitation de \$1,130,000.

Immobilisations

40. Ainsi qu'il apparaît à la page 30, les dépenses pour additions et améliorations au cours de l'année, moins la valeur comptable des propriétés retraitées ou transférées, se sont élevées à \$124,956,219, dont \$81,428,578 représentent des dépenses nettes pour achat de matériel.

41. Dans la prochaine section de ce rapport sont rapportées les principales améliorations aux propriétés.

42. D'importants progrès ont été réalisés en 1952 dans la construction et l'amélioration des hôtels. A la fin de l'année, environ 90 p. 100 des travaux étaient exécutés à la nouvelle aile de l'Hôtel Macdonald, à Edmonton. A l'Hôtel Newfoundland, à St-Jean, la salle de bal, la salle à manger principale, la nouvelle aile de la buanderie et deux des trois sections de chambres étaient terminées et utilisées. Les travaux se poursuivaient normalement au nouvel édifice central à l'épreuve du feu de Jasper Park Lodge, les plans ayant été mis en marche immédiatement après la destruction du vieil édifice, afin que la "Lodge" puisse fonctionner à plein dès le début de la saison de 1953.

46. Comme résultat de ces ajustements la proportion de capitalisation totale représentée par la part de propriétaire au compte "Actionnaire" a été portée de 34.5 p. 100 à 67.2 p. 100 au commencement de 1952, et la proportion de capital emprunté a été réduite proportionnellement.

47. La clause pourvoyant à l'achat annuel par l'État d'actions privilégiées durant une période de neuf ans, jusqu'à 1960 inclusivement, et à la renonciation pendant dix ans à l'intérêt sur la dette de \$100 millions, prévoit aussi la revue, en temps opportun, des effets pratiques du plan de revision du capital impliqué par cette Loi.

Réorganisation de la Corporation

48. Au cours de l'année, un plan a été arrêté pour rationaliser la structure corporative du Canadien National, laquelle est constituée présentement par 79 compagnies différentes. Le but ultime est de consolider autant de ces compagnies qu'il sera possible dans, peut-être, dix grandes corporations.

Finance

49. Il a été vendu à l'État, en 1952, pour \$18,486,540 d'actions privilégiées. Ainsi qu'il apparaît à la page 34, l'augmentation nette de capital emprunté, après des remboursements de dettes s'élevant à \$9,702,206, est de \$97,164,590

REVUE DE L'EXPLOITATION

Accomplissements

1. Le fait le plus notable, en 1952, a été l'amélioration continue dans le rendement des trains de marchandises comme conséquence d'un plus large emploi de locomotives diesel. Celles-ci ont à leur crédit près de 23 p. 100 des tonnes-milles brutes transportées durant l'année. Les trains de marchandises ont transporté plus de tonnage chacun qu'en toute autre année, à une vitesse moyenne égale à celle des années records, atteignant ainsi un nouveau sommet de 30,002 tonnes-milles brutes par train-heure.

2. D'autres accomplissements sont à mentionner. La moyenne de ponctualité des principaux trains de voyageurs a été la plus élevée depuis 1941. L'emploi de traction diesel a été maintenu à un haut niveau. L'emploi de la traction à vapeur accuse une diminution, mais pas plus grande que prévue, à cause du remplacement graduel de celle-ci par traction diesel et de son affectation à des lignes de moindre densité de trafic. Wagons à marchandises et voitures de voyageurs ont été maintenus à un plus haut niveau d'emploi qu'en 1951 malgré le nouvel équipement acheté et le plus grand nombre de wagons en service. Comme question de fait, les wagons à marchandises ont été plus employés qu'en toute autre année depuis 1945, alors que les règlements de guerre, gouvernant les chargements de wagons, étaient en vigueur et la longueur moyenne du parcours permettait d'obtenir un plus grand millage par wagon.

3. Dans le but d'en arriver à une base de comparaison plus uniforme les chiffres ci-dessus ne comprennent pas ceux du district de Terre-Neuve.

Matériel et recherches

Pouvoir de traction

4. Le plan d'introduction raisonné de la traction diesel a été poursuivi en 1952 par la mise en service de 115 locomotives diesel. Ainsi qu'il apparaît à la page 38, ce chiffre porte à 395 le nombre d'unités diesel à la fin de l'année.

5. Du point de vue de la répartition par services, le programme quinquennal de dieselisation, qui s'étend jusqu'à 1956, se divise en quatre parties. Il prévoit l'emploi de diesels pour les trains de marchandises rapides, la manœuvre, les trains de marchandises omnibus et les trains de voyageurs.

A la fin de 1952, le programme pour les locomotives de manœuvre était réalisé dans la proportion de 20 p. 100 et celui pour locomotives diesel de grandes lignes (service rapide de marchandises) dans la proportion de 34 p. 100. Cet arrangement repose sur le principe que le type et l'affectation des diesels achetées doivent être tels qu'ils rapportent le maximum sur le capital investi. Des études ont démontré que, de façon générale, de plus grandes économies découlent, au début, de l'utilisation des diesels pour la traction des trains rapides de marchandises et la manœuvre. C'est pourquoi, le programme en ce qui concerne les trains de marchandises locaux et les services de voyageurs n'a pas été inauguré en 1952.

6. D'autres développements technologiques dans la traction ont continué d'être surveillés au cours de l'année. Des techniciens de la compagnie ont visité, aux États-Unis et en Europe, les lieux d'exploitation et les laboratoires de recherches de la turbine à gaz et des locomotives à conduite mécanique. Bien que les observations recueillies à date ne justifient pas la modification des plans actuels, la politique à long terme de la Direction tient compte du facteur vieillissement et laisse la porte ouverte à de nouveaux développements très prometteurs dans ce domaine.

7. La transformation de 35 locomotives brûlant du charbon en locomotives brûlant de l'huile a été complétée en 1952, progrès d'un programme qui tend à réaliser des économies par l'usage de l'huile brute près des sources de ravitaillement dans l'ouest canadien.

Wagons de marchandises

8. L'emploi des coussinets à billes pour les wagons de marchandises a commencé tard en 1952 avec la mise en service de six wagons plates-formes de 50 tonnes adaptés au transport des remorques de camions entre Montréal et Toronto. Ce genre d'exploitation implique un transport rapide dans des conditions de concurrence qui rendent particulièrement importante la régularité du service et les cédules sont ainsi arrêtées qu'il est possible d'obtenir une grande utilisation du matériel. Ce sont là des facteurs qui ont contribué à amener l'emploi des coussinets à billes à titre d'essai malgré le plus haut coût initial par comparaison avec les coussinets standards. La plus grande utilisation de ces coussinets pour le matériel des marchandises dépendra du résultat des études analytiques en cours.

Voitures de voyageurs

9. Dans l'emploi des coussinets à billes pour voitures à voyageurs la vitesse et le confort sont considérés. Il a été décidé d'équiper de cette façon toutes les nouvelles voitures à voyageurs et tous les wagons-restaurants climatisés. La même politique s'applique aux voitures modernisées dans les ateliers du Canadien National où 36 ont été complétées en 1952.

10. Nombre de particularités visant à des économies figurent dans les devis du nouveau matériel pour voyageurs commandé en 1952. Des bogies de 4 au lieu de 6 roues ont été adoptés comme standards pour toutes les nouvelles voitures à voyageurs. Une excellente suspension et plus de sécurité sont assurées par l'emploi de bogies d'un nouveau dessin comportant le dernier modèle d'amortisseurs. De plus, chaque fois que possible, les devis prévoient des wagons à un seul vestibule au lieu de deux, laissant plus de place utile dans chaque voiture. En général, quant à la disposition et aux matériaux employés, les nouvelles voitures ont été construites de façon à fournir le meilleur emploi de l'espace tout en tenant compte des standards moyens de confort et de la commodité des voyageurs.

11. Des résultats encourageants ont été obtenus par l'emploi, sur des embranchements, d'autorails diesel remodelés et modernisés avec deux remorques assorties et l'on projette de refaire cinq unités de traction pour être employées indépendamment ou combinées avec une ou deux remorques.

12. Six nouveaux wagons électriques légers et douze remorques assorties pour le service de banlieue à travers le tunnel Mont-Royal ont été livrés et mis en service en 1952.

Matériel de signalisation et de voies

13. L'installation du contrôle centralisé du trafic a été complétée sur la subdivision Holly, un raccordement de 35 milles de voie simple entre les lignes principales à double voie à Pontiac et Durand, Mich.

14. Sur la subdivision de Kashabowie où passe beaucoup de trafic, y compris du minerai de fer, deux projets de signalisation ont été mis en marche durant l'année. On est à installer le contrôle centralisé sur la section de 106 milles de voie simple entre Atikokan et Conmee, Ont., et les signaux du bloc automatique sur la double voie entre Conmee et Port Arthur, une longueur de 36 milles.

15. Selon le programme de dix ans (1948-1957 inclusivement), les travaux d'installation des signaux du bloc automatique sur les 512 milles de voie principale qui vont de Jasper à Port Mann, le terminus pour Vancouver, ont été continués. On a beaucoup avancé l'installation de ces signaux sur les 26 milles entre Ashcroft et Spence's Bridge, C.-B., et on l'a terminée en février 1953. A cette dernière date il y avait 185 milles de signaux automatiques dans ce secteur montagneux.

16. Les 303 outils mécaniques et machines acquis en 1952 marquent la tendance grandissante vers la mécanisation de l'entretien des voies comme conséquence de l'inauguration, en juin 1951, de la semaine de 40 heures. Ces machines comprennent huit bourreurs de traverses à multiples unités et il y en a maintenant 19 en service.

Communications

17. En dépit de retards continuels dans la livraison du nouveau matériel, au cours de l'année a été augmenté de près de 42 p. 100 le millage des fils de courant porteur. D'autres progrès ont été réalisés dans la transmission mécanique des messages commerciaux et la modernisation de l'équipement employé pour les transmissions radiophoniques était presque complétée à la fin de l'année.

Autres Recherches

18. Plus de recherches ont été faites au cours de l'année sur la qualité et le façonnage des matériaux et sur le perfectionnement de l'équipement ferroviaire.

19. Un inhibiteur qui contrôle la corrosion par la saumure a été développé avec succès et mis en service dans les wagons frigorifiques standards.

20. Des progrès ont été réalisés dans le contrôle scientifique des procédés de blanchissage, l'usage des textiles et des métaux ferreux et non ferreux. Des recherches ont aussi été commencées sur la récupération des matériaux et des progrès substantiels ont été réalisés dans le réemploi des lubrifiants et la récupération et la réfection des ressorts de wagons.

21. Des expériences ont été continuées dans la réfrigération mécanique du service des wagons frigorifiques, mais sans résultat définitif à date. Le type spécial d'appareil autonome de climatisation, d'éclairage et chauffage pour voitures de voyageurs, développé en coopération avec une firme d'ingénieurs anglais, est assez au point pour être installé dans une voiture à voyageurs. Des épreuves seront faites en 1953.

22. A titre d'expérience, un wagon frigorifique léger employant l'aluminium et le bois plaqué parce que plus léger et le monel pour résister à la corrosion par la saumure est en voie de construction. Dans ce wagon entre un nouveau type d'isolant en aluminium et il est équipé d'un système circulatoire destiné à assurer une température contrôlée et uniforme.

23. Une autre recherche intéressante a consisté à développer un type spécial de contenants de lots brisés pour le transport du poisson frais gelé et autres produits similaires. Ce contenant fonctionne d'après un principe nouveau sur lequel des brevets ont été demandés.

État de la propriété

24. La serviabilité du matériel roulant pour voyageurs et marchandises a été bien maintenue en 1952.

25. Le parc de matériel pour marchandises a été amélioré par l'addition de 4,785 wagons dont le détail se trouve à la page 38. Une pénurie continue cependant de se faire sentir pour certains types de matériel, tels les wagons frigorifiques employés de façon intense en trafic saisonnier.

26. Comme il a été dit dans le rapport annuel de l'an dernier, le manque d'acier et les priorités pour la défense ont empêché des additions substantielles au parc de voitures à voyageurs au cours des dernières années. En 1952, le nombre total des wagons disponibles a diminué à cause du retrait de vieil équipement, y compris 39 voitures en bois. Il reste 481 voitures de ce type en service. Toutefois on a réussi à placer de grosses commandes de nouveau matériel au cours de l'année et la production pourra en être commencée en 1953.

27. Le programme d'entretien de 1952 a permis d'améliorer l'emprise, la voie et les structures. Dans certains cas, cependant, le programme n'a pu être réalisé faute de matériel. Ceci a été particulièrement vrai pour le programme de pose de rail qui était de 805 milles de nouvelles voies. A cause du manque continu d'acier ou de livraisons tardives on n'a pu en poser que 574 milles. Cet état de choses est sérieux et tous les efforts seront faits pour corriger la situation en 1953, aussitôt que le nouveau rail sera disponible.

Terminus

28. De nouvelles mesures ont été prises en 1952 pour soulager la congestion dans les gares et les terminus.

29. Des études sur l'intensité du trafic dans les terminus principaux ont été suivies de réformes dans les procédés de composition des trains, réformes qui ont été démontrées efficaces.

30. A la gare de Mimico, au terminus de Toronto, tous les principaux prolongements de voies ont été complétés et des travaux ont été commencés sur un système d'intercommunication.

31. Les plans d'une nouvelle gare à dos d'âne, à être construite à la Côte de Liesse, à Montréal, ont été avancés au cours de l'année et l'acquisition du

terrain nécessaire a été commencée. En même temps, a été continué à la gare de Turcot le nouvel arrangement et le prolongement de voies rendus nécessaires par le volume de trafic.

32. Au terminus de marchandises Bonaventure a été complété l'édifice de bureaux à quatre étages, l'agrandissement au hangar d'entrée et les bureaux du hangar. Un contrat a été accordé à la fin de l'année pour les fondations d'un nouveau hangar pour marchandises en douane. Les travaux de prolongement et de réarrangement des voies servant les hangars de Bonaventure ont progressé.

33. Le prolongement de quatre tronçons de voie à la gare Centrale, à Montréal, a été complété et le prolongement du secteur sous la voie, assigné aux messageries, a été continué.

34. Au cours de l'année a été continuée l'adaptation des ateliers de réparation de locomotives au programme de dieselisation. A Moncton et à la Pointe St-Charles (Montréal), une partie des ateliers affectés à la réparation des locomotives à vapeur a été convertie pour l'entretien des unités diesel. On a aussi commencé la construction d'une extension de l'atelier à locomotives électriques à la Pointe St-Charles et d'un nouvel atelier de diesels à Fort-Erie pour l'entretien des diesels plus légères. On a aussi commencé à modifier les remises à locomotives à Transcona (Winnipeg), Neebing (Fort-William) et Campbellton, pour y loger des locomotives diesel.

35. D'importantes additions aux édifices préposés à l'entretien du matériel roulant ont été faites en 1952. L'atelier de peinture à la Pointe St-Charles a été achevé ainsi que le nouvel atelier pour roues à Edmonton. Celui-ci pourvoira aux besoins de la région de l'Ouest.

36. En vue de l'augmentation des expéditions de minerai de fer de la région de Steep-Rock les travaux ont été commencés à la fin de 1952 sur un prolongement de 600 pieds du quai à minerai, à Port-Arthur, Ont. La nouvelle structure, dont le coût estimatif est de \$3.2 millions, doublera la capacité du quai actuel et l'on s'attend à ce qu'elle soit achevée en 1954.

Service de navires côtiers

37. Deux nouveaux vaisseaux du modèle "Bar Haven", de 1138 tonnes brutes chacun, ont été commandés durant l'année pour le service côtier à Terre-Neuve. L'un remplacera le *S.S. Glencoe*, maintenant âgé de 52 ans, et l'autre sera affecté au service de la côte Est pour améliorer le service fourni actuellement par deux petits navires à moteur. La livraison des nouveaux vaisseaux est attendue durant l'été et l'automne de 1955.

38. Des études préliminaires ont été commencées durant l'année pour déterminer le meilleur genre de navire en remplacement du *S.S. Prince-Rupert*, âgé de 42 ans, actuellement affecté au service côtier entre Vancouver, Prince-Rupert et l'Alaska.

GÉNÉRALITÉS

Participation au développement économique

1. L'expansion continue de l'économie canadienne, en 1952, a permis de démontrer encore une fois le rôle essentiel que joue le Canadien National dans la vie industrielle du pays.

2. Au cours de l'année, le Canadien National a construit à divers centres à travers le Canada 282 éperons industriels d'une longueur totale de 68.1 milles.

3. Les conseils techniques des fonctionnaires du service industriel de la Compagnie ont été sollicités au cours de l'année par nombre de firmes projetant de s'agrandir. Des demandes d'informations ont été reçues des États-Unis, d'Angleterre et d'Europe, aussi bien que de maisons canadiennes.

A la fin de 1952 a été commencée à Prince-Rupert la construction d'une cale mobile pour faire passer les wagons de marchandises sur des barges de l'*Alaska British Columbia Transportation Company*, qui naviguent entre Prince-Rupert et Ketchikan, Alaska. Comme première réalisation de ce projet, une cale temporaire a été achevée, en février 1953, pour permettre la manutention des matériaux requis pour la pulperie qu'on est à construire à Wards Cove, près de Ketchikan.

5. L'entente conclue à la fin de 1952 avec la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company* qui permet de passer sur le pont des Second Narrows et l'arrangement par lequel le Canadien National prend possession des voies du Conseil national des ports, des deux côtés de *Burrard Inlet*, ouvre au développement un nouveau et vaste secteur industriel dans Vancouver-Nord.

Nouveaux embranchements

6. A la fin de l'année, 98 p. 100 de l'emprise était déblayée sur l'embranchement en construction de Sherridon à Lynn-Lake, Man. Le rail était posé jusqu'au mille 54.2 au nord du fleuve Churchill, dont les trois branches sont traversées par des ponts d'acier. L'on s'attend à ce que la ligne soit en exploitation à la fin de 1953.

7. En 1952 a été complété l'arpentage d'un nouvel embranchement d'environ 46 milles allant de Terrace à Kitimat, C.-B., où une grosse usine d'aluminium est en construction. Des contrats ont été accordés pour le déblayage et le régilage ainsi que pour l'infrastructure d'un pont qui traversera la Skeena. A la fin de l'année on avait commencé le déblayage de l'emprise. La ligne devrait être terminée en 1954.

8. Le développement économique de la région de Chibougamau, dans le nord de Québec, dans la péninsule de Gaspé et le Nouveau-Brunswick a été suivi de près avec l'arrière-pensée que des développements ultérieurs pourraient justifier un service ferroviaire.

Canalisation du St-Laurent

9. Au cours de l'année ont été poursuivies les études préliminaires en vue de coordonner les services du Canadien National et les développements projetés des forces électriques et de la navigation.

Concurrence du pneu

10. Deux services de marchandises ont été innovés en 1952 dans le but d'améliorer le transport et de rencontrer la forte concurrence entre pneu et rail.

11. Le service des marchandises dit "Highball", inauguré sur les lignes canadiennes en novembre 1952, consiste à poser une étiquette de couleur sur tous les wagons de lots brisés et à les recommander ainsi à une attention spéciale. Cette méthode a beaucoup amélioré le service et continuera d'être employée.

12. A titre d'essai, des remorques de camions, propriétés du chemin de fer, montées sur des wagons plates-formes spéciaux, ont été affectées le 1^{er} décembre au service des marchandises entre Montréal et Toronto. Les remorques sont chargées à la porte de l'expéditeur, tirées par des camions-tracteurs jusqu'aux rampes de chargement des plates-formes et, rendues à destination, sont livrées directement au destinataire. Cette technique améliore le service et réduit les frais de manutention, mais son emploi sera limité aux endroits où le trafic est raisonnablement balancé aux deux bouts. Les résultats obtenus durant les essais sont encourageants et le développement du service est à l'étude.

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

13. Des études conjointes en vue d'économies sur base coopérative se rapportant à des sujets mentionnés dans le rapport de l'an dernier ont été poursuivies en 1952.

14. Les études visant à une plus grande standardisation du matériel roulant du Canadien National et du Pacifique Canadien ont été avancées au cours de l'année et un comité conjoint a été constitué pour s'occuper spécifiquement de cette question qui, si elle ne relève pas de la loi mentionnée ci-dessus, affecte l'économie par coopération.

Relations ouvrières

15. Au cours des dernières années, il est devenu de plus en plus évident que malgré des relations généralement harmonieuses et des traditions de bon vouloir les négociations entre les chemins de fer et les représentants des employés syndiqués ont un caractère qui laisse à désirer.

16. La Direction croit que l'état de crises répétées va à l'encontre des meilleurs intérêts de l'employeur et de l'employé et est certainement indésirable pour le public. Nous avons donc commencé une revue générale de l'attitude, des pratiques et des procédés qui se sont implantés des deux côtés au cours des années. Notre but est d'étudier objectivement et à la lumière des conditions modernes toute la question des relations entre patrons et ouvriers en tenant compte particulièrement des responsabilités mutuelles des hauts fonctionnaires des chemins de fer et des Unions.

17. En 1952, on s'est encore préoccupé de développer des procédés systématiques de sélection d'entraînement et de promotion des employés.

18. Un programme plus étendu d'entraînement pour les employés en activité, dans tous les services, est en voie de préparation. Des progrès réguliers ont été réalisés au cours de l'année dans l'entraînement des employés affectés à la conduite et à l'entretien des locomotives diesel, le personnel déplacé à cause du nombre restreint de locomotives à vapeur à entretenir se voyant offrir la chance de se familiariser avec les nouvelles spécialités requises.

19. Comme dans beaucoup d'autres Compagnies, l'effet de la crise des années 1930, alors que les chances de promotion étaient rares, se manifeste par la carence de connaissances générales et d'expérience chez ceux qui normalement pourraient être promus à de plus hauts postes. Ce problème est d'autant plus grave que des vacances sont créées par le grand nombre de retraites récentes et celles prévues dans un avenir prochain. Pour aider au développement des talents administratifs et exécutifs, un cours d'entraînement pour le haut personnel est projeté pour l'été de 1953. Cette expérience sera suivie de près afin que puisse être déterminée la politique à suivre.

BILAN CONSOLIDÉ AU 31 DÉCEMBRE 1952

ACTIF		PASSIF	
Placements—		Actions—	
Immobilisations en voie et matériel.....	\$2,367,435,701	Actions de filiales entre les mains du public.....	\$ 4,516,490
Améliorations aux propriétés louées.....	1,170,841		
Propriétés diverses.....	68,231,230		
	<u>\$2,436,837,772</u>	Dette consolidée—	
Fonds de capital et autres fonds de réserve:—		Entre les mains du public.....	\$ 589,738,535
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 748,500	À titre de placement dans des fonds spéciaux.....	15,756,294
Autre actif au prix de revient.....	3,834,160		
	<u>\$ 4,582,660</u>	Prêts et débetures de l'État.....	605,494,829
Placements dans les filiales.....	51,256,597		228,055,165
Autres placements:—		Exigibilités—	
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 205,000	Reliquats à payer, trafic et service des wagons.....	\$ 8,325,518
Autre actif au prix de revient.....	591,428	Comptes apurés et salaires à payer.....	34,229,213
	<u>796,428</u>	Divers comptes à payer.....	6,828,764
	<u>\$2,493,473,457</u>	État.....	13,956,542
Disponibilités—		Arriérés d'intérêts—dus au public.....	4,273,390
Encaisse.....	\$ 15,361,916	Intérêts courus et non échus.....	4,784,010
Dépôts spéciaux.....	4,627,313	Comptes à payer.....	18,342,167
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs.....	27,324,194	Impôts courus.....	2,388,041
Divers comptes à recevoir.....	20,854,458	Diverses.....	2,019,428
Matériaux et approvisionnements.....	102,509,769		<u>95,147,073</u>
Intérêts et dividendes à recevoir.....	54,562	Comptes créditeurs—	
Comptes à recevoir.....	5,810,854	Pensions.....	\$ 72,950,000
Diverses.....	781,688	Autres.....	6,890,349
	<u>177,324,754</u>		<u>79,840,349</u>
Comptes débiteurs—		Réserves et comptes d'ordre—	
Avances au fonds de roulement.....	\$ 509,855	Réserve pour assurances.....	\$ 12,843,050
Fonds d'assurances:—		Réserve pour dépréciation—lignes au Canada—matériel seulement.....	171,768,146
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 5,792,294	Réserve pour dépréciation—lignes aux É.U.—voie et matériel.....	29,474,861
Autre actif au prix de revient.....	7,050,756	Autres comptes d'ordre.....	9,802,273
	<u>12,843,050</u>		<u>223,888,330</u>
Fonds de pensions:—		État Canadien—Compte d'actionnaire—(voir note)—	
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 9,010,500	6,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company.....	\$ 396,518,135
Autre actif au prix de revient.....	63,939,500	754,871,945 actions privilégiées, 4%, de la Canadian National Railway Company.....	754,871,945
	<u>72,950,000</u>	Immobilisations de l'État pour les Chemins de fer du gouvernement canadien.....	379,682,244
Autres comptes débiteurs.....	2,216,508		<u>1,531,072,324</u>
	<u>88,519,413</u>		

Comptes d'ordre—			
Comptes payés d'avance.....	\$	928,168	
Escompte sur la dette consolidée.....		3,045,818	
Autres comptes d'ordre.....		4,722,950	
		<u>8,696,936</u>	
		<u>\$2,768,014,560</u>	

Passif éventuel—
 Important passif éventuel figurant à la page 32.

\$2,768,014,560

Les monnaies anglaise et américaine sont converties au pair du change.

NOTE:—Le capital-actions de la Canadian National Railway Company (à l'exception des actions privilégiées 4%) et les immobilisations de Sa Majesté pour les Chemins de fer du gouvernement canadien sont compris dans la dette nette du Canada et figurent dans l'historique de l'aide de l'État aux chemins de fer, tel que rapporté dans les comptes publics du Canada.

T. J. GRACEY,
 Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies constituant le Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1952.

A notre avis, le Réseau a tenu les livres de comptabilité requis, et le bilan consolidé au 31 décembre 1952 et l'état consolidé des revenus s'y rattachant pour l'exercice terminé à cette date ont été dressés sur une base conforme à celle de l'année précédente et concordent avec les livres du Réseau. Le capital des Chemins de Fer Nationaux du Canada a été révisé selon les dispositions de la Loi sur la révision du capital des Chemins de Fer Nationaux du Canada, 1952.

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

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

Au début de 1953, un règlement a été conclu avec la Fraternité des chauffeurs de locomotives et un accord de principe a été conclu avec la Fraternité des employés de trains. Dans les deux cas, des augmentations de salaires rétroactives au 1er avril 1952 étaient impliquées qui ne figurent pas dans les comptes étudiés ici.

À notre avis, sous réserve de ce qui précède, le bilan consolidé ci-dessus et l'état consolidé des revenus s'y rattachant ont été établis de manière à présenter un tableau fidèle et impartial de la situation financière du Réseau au 31 décembre 1952, et des revenus et dépenses consolidés de l'exercice.

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

le 2 Mars 1953.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
 Comptables agréés.

ÉTAT DES REVENUS—ENSEMBLE DU RÉSEAU

	1952	1951
Recettes d'exploitation du chemin de fer—		
Marchandises.....	\$536,723,241	\$498,800,344
Voyageurs.....	48,466,128	47,475,661
Postes.....	7,907,232	7,311,445
Messageries.....	35,820,500	30,670,031
Systèmes de communication.....	13,870,000	12,032,631
Toutes les autres.....	32,432,314	28,544,008
Total des recettes d'exploitation.....	\$675,219,415	\$624,834,120
Frais d'exploitation du chemin de fer—		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$121,363,896	\$111,560,852
Entretien du matériel.....	145,533,632	135,319,782
Circulation.....	11,192,183	10,429,825
Transport.....	316,482,722	291,366,944
Exploitations diverses.....	6,422,539	6,262,293
Frais généraux.....	33,857,943	25,210,525
Total des frais d'exploitation.....	\$634,852,915	\$580,150,221
Revenu net d'exploitation.....	\$ 40,366,500	\$ 44,683,899
Impôts et locations—		
Impôts courus.....	\$ 13,921,243	\$ 11,573,914
Location de matériel—Débit net.....	6,529,937	7,172,396
Location de propriétés exploitées en commun—Débit net.....	420,996	340,140
Total des impôts et locations.....	\$ 20,872,176	\$ 19,086,450
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 19,494,324	\$ 25,597,449
Autres revenus—		
Loyers de lignes.....	\$ 46,808	\$ 51,499
Loyers divers.....	1,220,473	1,109,768
Revenu de propriétés immobilières.....	727,591	476,693
Revenu de propriétés exploitées séparément.....	721,748	1,079,385
Exploitation des hôtels.....	535,509	588,485
Dividendes.....	401,611	414,411
Intérêts.....	1,785,817	2,242,019
Divers.....	1,829,618	1,324,414
Total des autres revenus.....	\$ 7,269,175	\$ 7,286,674
Prélevé à même le revenu—		
Locations de lignes.....	\$ 478,483	\$ 551,554
Locations diverses.....	676,200	672,809
Service de la dette non consolidée.....	269,805	236,287
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.....	503,780	573,602
Diverses dépenses débitées au revenu.....	384,639	488,825
Profits et pertes—débit ou crédit net.....	145,144	1,422,073
Total des prélèvements à même le revenu.....	\$ 2,458,051	\$ 1,101,004
Revenu net applicable au service des intérêts.....	\$ 24,305,448	\$ 31,783,119
Service des intérêts—		
Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public.....	21,848,906	23,467,703
Intérêts sur les prêts de l'État.....	2,314,215	23,347,412
		\$ 15,031,996
Surplus—payable en dividende sur les actions privilégiées 4%... <i>Déficit de revenus</i>	\$ 142,327	—

NOTE: Le surplus en 1952 n'est pas sujet à l'impôt sur le revenu.

RECETTES D'EXPLOITATION

	1952	1951
Recettes d'exploitation—		
Marchandises.....	\$528,128,689	\$490,290,463
Paiements en vertu de la Loi des taux de marchandises pour les Provinces Maritimes.....	8,594,552	8,509,881
Voyageurs.....	48,466,128	47,475,661
Bagages.....	157,198	156,839
Wagons-lits.....	4,597,819	3,928,087
Wagons-salons.....	403,390	367,699
Postes.....	7,907,232	7,311,445
Messageries.....	35,820,500	30,670,031
Agence ferroviaire de messageries.....	758,739	501,836
Autres trains de voyageurs.....	15,214	14,616
Lait.....	492,096	500,883
Aiguillage.....	6,184,985	5,564,378
Transbordements par eau.....	1,967,514	1,789,914
Wagons-restaurants et buffets.....	3,666,873	3,350,653
Restaurants.....	357,888	327,897
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	454,682	425,966
Consigne.....	75,194	71,299
Emmagasinage—Marchandises.....	395,825	414,115
Emmagasinage—Bagages.....	61,750	57,293
Surestaries.....	2,486,457	2,895,635
Département de communication.....	13,870,000	12,032,631
Commissions des télégraphes (E.-U.).....	11,348	9,800
Élévateurs à grain.....	848,230	743,901
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	1,075,822	949,665
Divers.....	7,612,099	5,664,923
Exploitations en commun—Crédit.....	938,115	934,178
Exploitations en commun—Débit.....	128,924	125,569
	<u>\$675,219,415</u>	<u>\$624,834,120</u>

FRAIS D'EXPLOITATION

	1952	1951
Entretien de la voie et des constructions—		
Surintendance.....	\$ 8,717,622	\$ 7,338,085
Entretien de l'infrastructure.....	12,787,967	12,634,015
Tunnels et passages souterrains.....	216,100	168,119
Ponts, estacades et ponceaux.....	5,149,770	4,468,840
Traverses.....	11,592,753	9,850,138
Rails.....	5,858,134	6,834,178
Autres matériaux pour la voie.....	7,345,313	5,717,921
Ballast.....	2,303,047	2,092,985
Pose de rails et revêtement.....	31,874,310	27,983,529
Clôtures, protections contre la neige et signaux.....	1,491,007	1,189,421
Stations et bureaux.....	5,584,485	5,079,732
Édifices sur l'emprise.....	769,475	689,424
Postes d'alimentation d'eau.....	957,370	977,005
Postes à combustible.....	501,188	462,412
Ateliers et remises à locomotives.....	4,086,943	3,409,385
Élévateurs à grain.....	84,543	80,008
Entrepôts.....	1,734	3,508
Quais et docks.....	297,636	274,819
Systèmes de communication.....	6,886,864	6,074,769
Signaux et enclenchements.....	1,971,025	1,896,862
Usines génératrices.....	25,556	29,125
Réseaux de transport d'énergie.....	407,851	433,868
Construction diverses.....	27,780	7,568
Propriété de la voie—Dépréciation—Lignes aux États-Unis.....	986,791	963,614
Propriété de la voie—Retraits.....	3,480,979	2,202,655
Machines pour la chaussée.....	1,823,227	1,504,292
Démantèlement de propriétés réformées.....	397,958	317,388
Amortissement des projets de défense—Crédit.....	3,051,276	—
Petits outils et accessoires.....	1,999,679	1,948,665
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	5,273,551	5,519,522
Améliorations publiques.....	812,221	778,943
Accidents aux personnes.....	958,437	889,531
Assurance.....	228,586	268,557
Impressions et papeterie.....	157,056	139,304
Autres frais.....	61,222	9,509
Droits de passage.....	96,702	84,670
Entretien des propriétés en commun—Débit.....	1,593,678	1,569,370
Entretien des propriétés en commun—Crédit.....	2,393,388	2,330,884
	<u>\$121,363,896</u>	<u>\$111,560,852</u>

FRAIS D'EXPLOITATION—Suite

	1952	1951
Entretien du matériel—		
Surintendance.....	\$ 3,171,373	\$ 2,913,755
Machines d'atelier—Réparations.....	4,422,577	4,150,423
Machines d'usines génératrices—Réparations.....	316,686	238,399
Retraits de machinerie.....	163,380	162,897
Dépréciation de machinerie—Lignes aux États-Unis.....	77,304	76,431
Démantèlement de machines réformées.....	13,812	5,862
Locomotives à vapeur—Réparations.....	38,953,152	37,714,654
Autres locomotives—Réparations.....	3,835,699	2,253,476
Wagons à marchandises—Réparations.....	45,442,568	40,774,805
Voitures de voyageurs—Réparations.....	17,460,733	17,482,277
Matériel flottant—Réparations.....	1,659,419	1,746,731
Matériel de service—Réparations.....	4,173,588	4,085,473
Matériel des messageries—Réparations.....	439,349	367,387
Matériel divers—Réparations.....	288,160	255,375
Matériel divers—Retraits.....	12,444	21,421
Démantèlement de matériel réformé.....	330,009	259,987
Matériel—Dépréciation.....	23,215,889	21,288,394
Matériel des messageries—Dépréciation.....	210,036	181,872
Accidents aux personnes.....	767,755	785,076
Assurance.....	335,459	354,277
Impressions et papeterie.....	123,182	117,896
Autres frais.....	124,827	40,263
Entretien du matériel utilisé en commun—Débit.....	405,759	362,187
Entretien du matériel utilisé en commun—Crédit.....	409,528	319,536
	<u>\$145,533,632</u>	<u>\$135,319,782</u>
Circulation—		
Surintendance.....	\$ 3,910,479	\$ 3,546,503
Agences extérieures.....	4,325,671	4,179,503
Publicité.....	1,416,590	1,317,215
Associations de circulation.....	229,940	188,095
Impressions et papeterie.....	642,480	593,347
Industrie et développement.....	374,185	341,289
Colonisation et agriculture.....	292,838	263,873
	<u>\$ 11,192,183</u>	<u>\$ 10,429,825</u>
Transport—		
Surintendance.....	\$ 6,923,970	\$ 6,549,007
Ordonnance des trains.....	3,897,405	3,493,374
Personnel des stations.....	42,961,957	39,578,843
Bureaux de pesage, d'inspection et de surestarie.....	174,118	157,563
Quais à charbon et minéral.....	96,294	118,626
Fournitures et frais des stations.....	3,203,721	2,990,517
Chefs et commis des gares.....	9,275,363	8,325,456
Conducteurs et serre-freins des gares.....	15,635,247	15,414,304
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....	1,589,480	1,466,736
Mécaniciens de locomotives des gares.....	11,047,299	10,711,642
Combustible pour locomotives de manœuvre.....	8,193,471	8,510,271
Force motrice pour manœuvre en gares—Produite.....	33,720	31,830
Force motrice pour manœuvre en gares—Achetée.....	102,501	116,286
Eau pour locomotives des gares.....	213,177	206,395
Lubrifiant pour locomotives des gares.....	197,723	165,803
Autres fournitures pour locomotives des gares.....	142,065	119,402
Frais des remises à locomotives—Gares.....	3,707,789	3,375,084
Fournitures et frais de gares.....	385,853	359,161
Mécaniciens des trains.....	26,637,714	25,253,936
Combustible pour locomotives des trains.....	54,036,313	50,826,078
Force motrice pour trains—Produite.....	54,815	21,173
Force motrice pour trains—Achetée.....	162,680	106,497
Eau pour locomotives des trains.....	1,977,854	1,818,073
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	1,172,206	979,688
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	721,138	649,806
Frais des remises à locomotives—Trains.....	12,066,976	10,654,393
Employés des trains.....	31,142,582	29,923,881
Fournitures et frais des trains.....	21,592,551	18,589,919
Exploitation des wagons-lits.....	3,854,130	3,056,299
Manœuvre des signaux et enclenchements.....	1,043,087	852,812
	<u>\$262,243,199</u>	<u>\$244,422,855</u>
A reporter	\$262,243,199	\$244,422,855

FRAIS D'EXPLOITATION—Suite

	1952	1951
Transport—Suite		
	Report	
Protection des passages à niveau.....	\$262,243,199	\$244,422,855
Exploitation des ponts mobiles.....	1,515,443	1,423,771
Exploitation du système de communication.....	293,255	262,241
Exploitation du matériel flottant.....	11,524,650	10,294,736
Service des messageries.....	6,154,397	4,889,208
Impressions et papeterie.....	23,238,894	19,789,936
Autres frais.....	1,387,759	1,250,521
Assurance.....	2,361,586	2,071,450
Déblayage des accidents.....	249,907	287,882
Dommages à la propriété.....	1,059,478	1,014,577
Dommages aux bestiaux sur l'emprise.....	208,246	181,640
Pertes et dommages—Marchandises.....	94,957	80,634
Pertes et dommages—Bagages.....	3,345,975	2,824,906
Accidents aux personnes.....	10,145	9,059
Exploitation en commun de gares et termini—Débit.....	2,247,474	1,963,296
Exploitation en commun de gares et termini—Crédit.....	2,699,932	2,528,986
Exploitation en commun de voies et propriétés—Débit.....	2,850,912	2,749,796
Exploitation en commun de voies et propriétés—Crédit.....	1,439,024	1,513,750
	740,687	692,708
	<u>\$316,482,722</u>	<u>\$291,366,944</u>
Divers		
Service des wagons-restaurants et buffets.....	\$ 4,855,377	\$ 4,816,640
Restaurants.....	341,740	335,446
Élévateurs à grain.....	365,053	307,783
Autres exploitations.....	462,830	417,007
Diverses exploitations en commun—Débit.....	397,539	385,417
	<u>\$ 6,422,539</u>	<u>\$ 6,262,293</u>
Généraux		
Appointements et frais du haut personnel.....	\$ 762,118	\$ 801,809
Appointements et frais du personnel subalterne.....	10,806,672	9,912,021
Fournitures et frais du bureau-chef.....	741,378	697,483
Contentieux.....	614,191	548,465
Service des secours.....	42,500	42,500
Pensions.....	19,716,514	12,320,390
Impressions et papeterie.....	553,005	465,903
Frais d'évaluation.....	11,250	10,398
Autres frais.....	501,234	308,574
Propriétés en commun, en général—Débit.....	124,837	118,165
Propriétés en commun, en général—Crédit.....	15,756	15,183
	<u>\$ 33,857,943</u>	<u>\$ 25,210,525</u>

FRAIS D'EXPLOITATION ET RÉMUNÉRATION DU PERSONNEL

	1939	1951	1952
Frais d'exploitation			
Total des frais—milliers.....	\$182,965	\$580,150	\$634,853
Pourcentage du revenu total.....	89.77	92.85	94.02
Répartition du dollar—frais:	¢	¢	¢
Main-d'œuvre.....	61.48	60.44	59.75
Matériaux.....	29.58	29.91	29.87
Autres frais.....	8.94	9.65	10.38
	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>
Rémunération			
(A l'exclusion des employés d'hôtels et de compagnies filiales)			
Nombre moyen des employés.....	78,129	121,199	127,930
Rémunération totale—milliers.....	\$122,354	\$381,654	\$405,541
Moyenne de salaire par employé.....	\$ 1,566	\$ 3,149	\$ 3,170

IMMOBILISATIONS

DÉPENSES EN 1952

Voie			
Nouvelles lignes construites.....	\$	6,810,411	
Développement du terminus de Montréal.....		2,425,319	
Lignes abandonnées—Crédit.....		1,415,470	
Rails et boulons.....		2,118,149	
Sellettes et ancrés.....		3,261,493	
Ballast.....		607,052	
Grandes gares à marchandises.....		3,924,664	
Voies de gares et de garage.....		2,691,013	
Appareils de construction de la chaussée.....		1,540,742	
Ponts, estacades et ponceaux.....		1,581,672	
Tunnels.....		182,846	
Protection des passages à niveau.....		473,981	
Stations et abords.....		2,740,704	
Postes d'alimentation d'eau.....		120,405	
Ateliers, remises à locomotives et machinerie.....		4,157,748	
Signaux automatiques et enclenchements.....		1,570,208	
Système de communications.....		6,368,604	
Édifices et fournitures du service des magasins.....		185,879	
Frais généraux.....		995,565	\$ 40,340,985
<hr/>			
Matériel			
Acquisition ou construction de matériel roulant.....	\$	82,025,662	
Retraits de matériel roulant—Crédit.....		7,128,668	
Améliorations générales au matériel.....		5,015,239	
Transformation de matériel.....		981,506	
Matériel des messageries et divers.....		534,839	81,428,578
<hr/>			
Hôtels.....			3,012,810
Propriétés exploitées séparément.....			369,116
Dépenses nettes.....			\$125,151,489
Immobilisations de l'État dans les Chemins de fer du gouvernement canadien—transfert de propriétés—Crédit.....			195,270
Augmentation nette au poste immobilisations.....			\$124,956,219
<hr/>			
Total des immobilisations au 31 décembre 1952, \$2,436,837,772.			

PRÊTS ET DÉBENTURES DE L'ÉTAT CANADIEN

PRINCIPAL ET INTÉRÊT

	Montant en cours au 31 déc. 1952	Intérêt cours 1952
Passif au 1er janvier 1952, après mises au point en vertu de la Loi sur la revision du capital, 1952:		
Débeture émise en vertu de la Loi sur la revision du capital, 1952, échéant le 1er janvier 1972.....	\$100,000,000	—
Avances sur le capital d'exploitation des Chemins de fer du gouvernement canadien, 1923.....	16,771,981	—
Prêt à 3¾%, Loi de finance et de garantie, 1951.....	4,416,388	\$ 165,614
	<hr/>	
	\$121,188,369	
Transactions subséquentes:		
Lois de finance et de garantie		
Loi de prêts à 3⅞%, 1951.....	17,333,940	578,758
Loi de prêts (No. 2) à 3⅞%, 1951.....	3,225,924	94,010
Loi de prêts à 3⅞%, 1952.....	33,277,000	782,522
Loi de débentures à 3⅞%, 1952, échéant le 19 sept. 1967.....	40,750,000	449,925
Lois de remboursement		
Loi de prêts à 3⅞%, 1947.....	2,506,623	73,847
Loi de prêts à 3⅞%, 1951.....	9,773,309	169,539
	<hr/>	
	\$228,055,165	\$ 2,314,215
	<hr/>	<hr/>

DETTE CONSOLIDÉE—PRINCIPAL ET INTÉRÊT

Garanties par l'État—

Taux %	Maturité (voir note)		Date d'émission et monnaie payable	Montant en cours au 31 déc. 1952	Intérêt cours 1952
5	Perpétuelles	G.T.R. Debenture Stock.....	1875 Sterling	\$ 1,016,092	\$ 50,804
5	Perpétuelles	G.W. Debenture Stock.....	1858 Sterling	499,709	24,985
4	Perpétuelles	G.T.R. Debenture Stock.....	1883 Sterling	5,446,491	217,860
4	Perpétuelles	Nor. Ry. Debenture Stock.....	1884 Sterling	22,591	904
3	10 juil. 1953	Can. Nor. 1st Mtge. Deb. Stock.	1903 Sterling	1,162,768	34,883
3½	20 juil. 1958	Can. Nor. 1st Mtge. Deb. Stock.	1910 Canadienne	5,246,268	183,620
			Sterling	390,239	13,658
3½	4 mai 1960	C.N.A. 1st Mtge. Deb. Stock...	1911 Sterling	550,727	19,275
3½	19 mai 1961	C.N.O. 1st Mtge. Deb. Stock...	1911 Sterling	3,597,518	125,913
3	1 janv. 1962	G.T.P. 1st Mtge. Bonds.....	1905 Can-EU-Stlg.	26,465,130	793,954
4	1 janv. 1962	G.T.P. Sterling Bonds.....	1914 Can-EU-Stlg.	7,999,074	319,963

Émissions du Canadien National—

5	1 fév. 1954	30 Year Guaranteed Bonds.....	1924 Canadienne	50,000,000	2,500,000
4½	15 juin 1955	25 Year Guaranteed Bonds.....	1930 Can-EU-Stlg.	48,496,000	2,303,560
4½	1 fév. 1956	25 Year Guaranteed Bonds.....	1931 Can-EU-Stlg.	67,368,000	3,031,560
4½	1 juil. 1957	30 Year Guaranteed Bonds.....	1927 Can-EU.	64,136,000	2,886,120
3	15 janv. 1959 (a)	20 Year Guaranteed Bonds.....	1939 Canadienne	35,000,000	1,050,000
3	3 janv. 1966 (b)	17 Year Guaranteed Bonds.....	1949 Canadienne	35,000,000	1,050,000
2¾	2 janv. 1967 (c)	20 Year Guaranteed Bonds.....	1947 Canadienne	50,000,000	1,375,000
2½	15 sept. 1969 (d)	20 Year Guaranteed Bonds.....	1949 Canadienne	70,000,000	2,012,500
2½	16 janv. 1971 (e)	21 Year Guaranteed Bonds.....	1950 Canadienne	40,000,000	1,150,000
2½	15 juin 1975 (f)	25 Year Guaranteed Bonds.....	1950 E.U.	6,000,000	165,000

Total..... \$518,396,607 \$ 19,309,559

Émissions en séries—Trust du matériel du Canadien National—

2¼	15 sept. 1953	Séries "P".....	1938 Canadienne	\$ 600,000	\$ 26,239
2	1 déc. 1957	Séries "R".....	1947 Canadienne	2,800,000	66,267
2½	15 mars 1958	Séries "S".....	1948 Canadienne	16,800,000	369,396
2¼	1 nov. 1958	Séries "T".....	1948 Canadienne	12,900,000	318,469
2½	15 mars 1960	Séries "U".....	1950 Canadienne	16,500,000	393,937
2¼	15 janv. 1961	Séries "V".....	1951 Canadienne	11,475,000	326,391

Total..... \$ 61,075,000 \$ 1,500,699

Autres émissions—

4	Perpétuelles	Can. Nor. Cons. Debenture Stock	1903 Sterling	\$ 3,992,930	\$ 159,717
4	Perpétuelles	C.N.O. Cons. Debenture Stock..	1909 Sterling	889,597	35,584
4	Perpétuelles	C.N.Q. Cons. Debenture Stock..	1906 Sterling	465,545	18,622
4	Perpétuelles	Q. & L. St. J. 1st Mtge. Deb. Stock.....	1912 Sterling	285,342	11,414
4	1 janv. 1955	Canada Atlantic 1st Mtge. Bonds	1905 Can-EU-Stlg.	9,947,934	397,918
4	1 avril 1955	G.T.P. 2nd Mtge. Bonds, Prairie "A".....	1905 Can-EU-Stlg.	3,574,530	142,981
4	1 avril 1955	G.T.P. 2nd Mtge. Bonds, Moun- tain "B".....	1905 Can-EU-Stlg.	3,144,906	125,796
4	1 avril 1955	G.T.P. 1st Mtge. Bonds, "Lake Superior".....	1905 Can-EU-Stlg.	2,152,008	86,080
4	1 sept. 1956	Pembroke Southern 1st Mtge. Bonds.....	1906 Canadienne	150,000	6,000
2½	1 mars 1957 (g)	Nfld. Ry. Reg'd. Instalment Notes.....	1941 E.U.	640,407	17,535
5	15 nov. 1958	Dette du Can. Nat. envers la Prov. du N.B.....	1929 Canadienne	380,023	19,001
4½	1 janv. 1980	G.T.W. 1st Mtge. Series "A" Bonds.....	1930 Can-EU-Stlg.	400,000	18,000

Total..... \$ 26,023,222 \$ 1,038,648

Grand total..... \$605,494,829 \$ 21,848,906

NOTE:—

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

IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES

Compagnies	Valeur nominale		Valeur comptable	
	Total	Pourcentage du Réseau Can. Nat.	des titres propriété du Réseau national	
Actions—				
The Belt Railway Company of Chicago....	\$ 3,120,000	7.69	\$ 240,000	
Canadian Government Merchant Marine, Limited.....	800	100	800	
Chicago & Western Indiana Railroad Com- pany.....	5,000,000	20	1,000,000	
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.....	3,000,000	50	1,500,000	
Detroit Terminal Railroad Company.....	2,000,000	50	1,000,000	
Northern Alberta Railways Company.....	12,500,000	50	6,250,000	
The Public Markets, Limited.....	1,150,000	50	575,000	
Railway Express Agency, Incorporated (sans valeur nominale).....	1,000 actions	0.6	600	
Shawinigan Falls Terminal Railway Com- pany.....	300,000	50	62,500	
The Toronto Terminals Railway Company.	500,000	50	250,000	
The Toledo Terminal Railroad Company...	4,000,000	9.68	387,200	
Trans-Canada Air Lines.....	25,000,000	100	25,000,000	
Vancouver Hotel Company Limited.....	150,000	50	75,000	\$ 36,341,100
Obligations—				
Northern Alberta Railways Co. 1st Mort- gage Bonds.....	\$ 23,155,000	50	\$ 11,577,500	
The Toronto Terminals Railway Co. 1st Mortgage Bonds.....	25,610,000	50	12,805,000	24,382,500
Avances—				
The Belt Railway Company of Chicago.....			\$ 25,544	
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....			3,671,460	
Northern Alberta Railways Company.....			150,000	
Railway Express Agency, Incorporated.....			173,493	
Shawinigan Falls Terminal Railway Company.....			12,500	4,032,997
En dépôt—				
Trans-Canada Air Lines—Crédit.....				13,500,000
Total au 31 décembre 1952.....				\$ 51,256,597

IMPORTANTS PASSIFS ÉVENTUELS

Chicago & Western Indiana Railroad Company—

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu du bail conjoint supplémentaire en date du 1^{er} mai 1952, entre la Grand Trunk Western Railroad Company et quatre autres compagnies co-propriétaires. L'obligation comporte le paiement, sous forme de loyer, d'un amortissement suffisant pour le rachat des obligations à échéance et le paiement de l'intérêt quand il est dû. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième tant que chacun des quatre autres co-locataires tient ses engagements. Les obligations consistent en First Collateral Trust Mortgage 4 $\frac{3}{8}$ % Sinking Fund, Series "A", dues le 1^{er} mai 1982, et le montant en cours au 31 décembre 1952 est de \$64,239,000.

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 1^{er} janvier 1953. Ces obligations sont rachetées à l'aide de \$3,000,000 First Mortgage 3 $\frac{1}{4}$ %—30 Year, Series "A" Bonds, en date du 1^{er} décembre 1952, qui sont garanties conjointement et collatéralement par la Grand Trunk Western Railroad Company quant au principal, intérêt et paiements au fonds d'amortissement.

The Toledo Terminal Railroad Company—

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company quant à \$6,000,000 First Mortgage 4 $\frac{1}{2}$ %—50 Year Gold Bonds, échéance 1957. La garantie, collatérale sans être conjointe, porte sur les intérêts seulement. La proportion du Grand Trunk Western est de 9.68%.

Plan de pension C.N.R.—

Une réserve a été constituée pour les contrats en vigueur en vertu du plan contractuel 1935, mais non pour les augmentations de pensions accordées à partir du 1^{er} juillet 1952, aux employés qui étaient retraités le 1^{er} janvier 1952, ni pour les pensions conditionnellement courues pour les employés en service relevant du plan de 1935 ou de plants antérieurs.

CAPITALISATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	Année 1952		Année 1952	
	Solde au 31 déc. 1951	Ajustement à partir du 1 ^{er} janv. 1952 d'après Loi sur revision du capital, 1952	Transactions courantes	Solde au 31 déc. 1952
Part d'intérêt*—				
Capital-actions, Canadian National Railway Company	\$ 18,000,000	\$378,518,135 (a)	—	\$ 396,518,135
Capital-actions, Trust des Ti- tres des chemins de fer Na- tionaux du Canada.....	378,518,135	378,518,135 (a)	—	—
Actions privilégiées, 4%, Cana- dian National Railway Com- pany.....	—	736,385,405 (b)	\$ 18,486,540	754,871,945
Immobilisations de l'État pour chemins de fer du gouverne- ment canadien.....	379,877,514*	—	195,270	379,682,244
État canadien—Compte des des actionnaires.....	\$ 776,395,649	\$736,385,405	\$ 18,291,270	\$1,531,072,324
Pourcentage de capitalisation	34.5%	—	—	64.75%
Capital emprunté—				
Dette consolidée.....	\$ 615,197,035	—	\$ 9,702,206	\$ 605,494,829
Prêts et débetures de l'État canadien.....	857,573,774	\$736,385,405 (b)	106,866,796	228,055,165
	\$1,472,770,809	\$736,385,405	\$ 97,164,590	\$ 833,549,994
Pourcentage de capitalisation	65.5%	—	—	35.25%
Capitalisation totale.....	\$2,249,166,458	—	\$115,455,860	\$2,364,622,318

*Sauf actions de filiales détenues par le public—\$4,516,490.

Note:—(a) Le capital-actions du trust des titres, autrefois détenu par l'État, a été transféré à la Canadian National Railway Company en retour d'un montant égal de capital-actions de la Compagnie nationale.

(b) Les actions privilégiées à 4% ont une valeur au pair de un dollar chacune sur lesquelles un dividende non cumulatif peut être payé de temps à autre en autant que les recettes d'une année seront suffisantes pour rencontrer ce dividende. Le montant émis en vertu de l'ajustement autorisé par la Loi sur la revision du capital et pour lequel un montant équivalent en prêts a été annulé égale 50% du capital emprunté au 31 décembre 1951.

FINANCE

ANNÉE 1952

Part d'intérêt—			
Actions privilégiées 4% de la Canadian National Railway Company achetées par l'État.....		\$ 18,486,540	
Immobilisations de l'État pour chemins de fer du gouvernement canadien.....		195,270	\$ 18,291,270
Capital emprunté—			
Dette consolidée—rapatriements:—			
Trusts du matériel—paiements en séries.....		\$ 9,560,000	
Registered Instalment Notes du Newfoundland Railway, 2½%.....		142,206	9,702,206
Prêts et débetures de l'État:—			
Dépenses d'ordre capital et fonds de roulement.....		\$ 94,586,864	
Amortissement de la dette.....		12,279,932	106,866,796
Augmentation nette du capital emprunté.....			\$ 97,164,590
Augmentation totale de la capitalisation.....			\$115,455,860

Les actions privilégiées 4% achetées par l'État ont été émises en vertu de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1952. La Loi prévoit que pour chacune des années allant de 1952 à 1960 inclusivement, le gouvernement achètera, à la valeur au pair de un dollar chacune, des actions ayant une valeur totale au pair égale à 3% des recettes brutes du réseau national. Au 31 décembre 1952, des actions ont été émises pour les recettes des onze mois terminés le 30 novembre. Les montants résultant de la vente de ces actions ont été utilisés pour des additions et des améliorations comprises dans les dépenses d'ordre capital inscrites au budget de 1952.

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT

N° des
compagnies

1	{ Canadian National Railway Company (ordinaires).....	\$ 396,518,135
	{ Canadian National Railway Company (privilégiées).....	754,871,945
		<u>\$1,151,390,080</u>

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

	Émissions des compagnies suivantes	Appartenant à la cie no.	Capital-actions émis	Appartenant au public
2	Atlantic and St. Lawrence Railroad Company	1	\$ 6,302,340	\$ 7,840
3	The Bay of Quinte Railway Company.....	20	1,395,000	
4	The Bessemer and Barry's Bay Railway Company.....	20	125,000	
5	The Canadian Express Company.....	1	1,768,800	
6	Canadian National Electric Railways.....	20	1,750,000	
7	Canadian National Express Company.....	21	1,000,000	
8	*Canadian National Railways (France)— francs 30,000,000.....	1	1,893,574	
9	Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....	1	5 millions d'actions	
10	*Canadian National Realities, Limited.....	20	40,000	
11	Canadian National Rolling Stock Limited...	1	50,000	
12	*Canadian National Steamship Company, Limited.....	40	15,000	
13	Canadian National Telegraph Company.....	20	500,000	
14	*Canadian National Transportation, Limited..	1	500	
15	The Canadian Northern Alberta Railway Company.....	20	3,000,000	
16	Canadian Northern Manitoba Railway Com- pany.....	20	250,000	
17	The Canadian Northern Ontario Railway Company.....	20	10,000,000	
18	Canadian Northern Pacific Railway Com- pany.....	20	25,000,000	
19	The Canadian Northern Quebec Railway Company.....	20	9,550,000	3,849,200
20	The Canadian Northern Railway Company..	1	18,000,000	
21	The Canadian Northern Railway Express Company, Limited.....	20	1,000,000	
22	Canadian Northern Steamships, Limited....	20	2,000,000	
23	Canadian Northern System Terminals (Limited).....	20	2,000,000	
24	Canadian Northern Western Railway Com- pany.....	20	2,000,000	
25	*The Centmont Corporation.....	28	176,400	
26	Central Counties Railway.....	1	500,000	12,000
27	The Central Ontario Railway.....	20	3,331,000	
28	Central Vermont Railway, Inc.....	1	10,000,000	
29	Central Vermont Terminal, Inc.....	28	5,000	
30	*Central Vermont Transit Corporation.....	25	5,000	
31	Central Vermont Transportation Company...	25, 28	200,000	
32	The Champlain and St. Lawrence Railroad Company.....	1	50,000	
33	*Consolidated Land Corporation.....	43	64,000	
34	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company.....	36	2,000,000	
35	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Com- pany.....	36	100,000	
36	Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Com- pany.....	20	3,100,000	
37	*Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company	43	200,000	
38	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company.....	40	200,000	
39	The Grand Trunk Pacific Development Com- pany, Limited.....	40	3,000,000	
40	The Grand Trunk Pacific Railway Company.	1	24,940,200	
41	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company.....	40	20,000	
42	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company, (Limited).....	40	501,000	
43	{ Grand Trunk Western Railroad Company (ordinaires).....	1	20,000,000	
	{ Grand Trunk Western Railroad Company (privilégiées).....		25,000,000	
44	The Great North Western Telegraph Com- pany of Canada (y compris \$331,500 en garde).....	13	373,625	6,825

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA—Suite
CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC—Suite

N° des compagnies	Émissions des compagnies suivantes	Appartenant à la cie no.	Capital-actions émis	Appartenant au public
45	The Halifax and South Western Railway Company.....	20	1,000,000	
46	*Industrial Land Company.....	43	1,000	
47	International Bridge Company.....	1	1,500,000	
48	The James Bay and Eastern Railway Company.....	20	125,000	
49	The Lake Superior Terminals Company Limited.....	20	500,000	
50	The Maganetawan River Railway Company.....	1	30,000	
51	Manitoba Northern Railway Company.....	1	500,000	
52	The Marmora Railway and Mining Company.....	20	128,600	
53	The Minnesota and Manitoba Railroad Company.....	20	400,000	
54	The Minnesota and Ontario Bridge Company.....	20	100,000	
55	*Montreal and Southern Counties Railway Company.....	1	500,000	140,600
56	The Montreal and Vermont Junction Railway Company.....	28	197,300	
57	*Montreal Fruit & Produce Terminal Company, Limited.....	1	500	
58	*The Montreal Stock Yards Company.....	1	\$ 350,000	
59	*The Montreal Warehousing Company.....	1	236,000	10,440
60	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited.....	20	5,000,000	
61	Muskegon Railway and Navigation Company.....	43	161,293	
62	*National Terminals of Canada, Limited.....	1	2,500	
63	National Transcontinental Railway Branch Lines Company.....	1	500	
64	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.....	20	925,000	
65	The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company (Limited).....	64	100,000	
66	*The Oshawa Railway Company.....	1	40,000	
67	The Ottawa Terminals Railway Company.....	1	250,000	
68	The Pembroke Southern Railway Company.....	1	107,800	
69	Prince George, Limited.....	1	10,000	
70	Prince Rupert, Limited.....	1	10,000	
71	The Quebec and Lake St. John Railway Company.....	20	4,508,300	489,160
72	The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company.....	20	201,000	
73	St. Boniface Western Land Company.....	20	250,000	
74	The St. Charles and Huron River Railway Company.....	20	1,000	
75	St. Clair Tunnel Company.....	1	700,000	
76	*The Thousand Islands Railway Company.....	1	60,000	
77	The United States and Canada Rail Road Company.....	1	219,400	425
78	Vermont and Province Line Railroad Company.....	1	200,000	
79	The Winnipeg Land Company Limited.....	20	100,000	
			<u>\$ 4,516,490</u>	

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

MATÉRIEL MIS EN SERVICE EN 1952

Locomotives Diesel-électriques—

25	locomotives de grande ligne de 1600 c.v.
42	locomotives de grande ligne de 1500 c.v.
15	locomotives de manœuvre sur ligne de 1200 c.v.
15	locomotives de manœuvre de 1200 c.v.
8	locomotives de manœuvre de 1000 c.v.
10	locomotives de manœuvre de 660 c.v.

Matériel pour voyageurs—

6	wagons-lits
4	fourgons à bagages standards
3	fourgons-postes
6	automotrices à multiples unités
12	automotrices à multiples remorques

Matériel pour marchandises—

1760	wagons fermés de 50 tonnes
60	wagons fermés de 30 tonnes
1000	wagons à automobiles de 40 tonnes
800	wagons plates-formes de 50 tonnes
100	wagons plates-formes de 30 tonnes
10	wagons à bestiaux de 30 tonnes
1750	wagons à triple trémie de 70 tonnes
5	wagons-trémies en aluminium
2250	wagons-gondoles de 70 tonnes
75	wagons à ballast de 70 tonnes
500	wagons frigorifiques de 50 tonnes
7	cam buses

Matériel de service—

30	wagons à bascule à air comprimé de 50 tonnes et 30 v.c.
20	wagons à bascule à air comprimé de 30 tonnes et 16 v.c.
2	grues à locomotives diesel de 30 tonnes
2	grues à locomotives diesel de 40 tonnes
1	contrôleur de bascules, type à 4 roues, d'une capacité de 80.000 liv.
3	épandeurs Jordan
1	charrue à neige
9	unités diverses construites avec du matériel récupéré dans nos ateliers

INVENTAIRE DU MATÉRIEL

	au 1 ^{er} janvier 1952	Mis en service	Réformés	Ajoutés	Remodelage Réformés	au 31 décembre 1952	Commandés au 31 déc. 1952
Locomotives—							
À vapeur—grandes lignes.....	1,901			17		1,884	
“ —manœuvre.....	539			6		533	
Électriques.....	33					33	
Diesel-électriques—grandes lignes	90	67				157	21
“ —manœuvre sur ligne.....	30	15				45	6
“ —manœuvre ...	160	33				193	26
Total.....	2,753	115	23			2,845	53
Matériel pour marchandises—							
Wagons à marchandise fermés....	78,928	2,820	1,576		608	79,564	2,150
Wagons plates-formes.....	5,759	900	189	1	97	6,374	155
Wagons à bestiaux.....	3,103	10	43			3,070	
Wagons à charbon.....	15,489	4,080	813		11	18,745	2,875
Wagons-citernes.....	224		3		188	33	
Wagons-frigorifiques.....	3,952	500	31			4,421	250
Cambuses.....	1,785	7	41	70		1,821	
Autres wagons, service des mar- chises.....	6		3			3	
Total.....	109,246	8,317	2,699	71	904	114,031	5,430
Matériel pour voyageurs—							
Voitures de 1 ^{ère} classe.....	1,110		24		15	1,071	166
Voitures combinées.....	266		6			260	5
Wagons-restaurants.....	92		2		1	89	
Voitures de colons.....	146		1		1	144	
Wagons-salons.....	60					60	
Wagons-cafés.....	20					20	
Wagons-lits.....	372	6			3	375	141
Wagons-touristes.....	42				1	41	
Wagons à bagages et à messageries	1,265	4	10		1	1,258	118
Wagons-poste.....	53	3		1		57	
Automotrices.....	36	6				42	
Autres voitures, service des voyageurs.....	79	12	4	3		90	
Total.....	3,541	31	47	4	22	3,507	430
Matériel de service—							
Wagons au service de la Compagnie	8,085	68	335	852	1	8,669	54
Matériel flottant—							
Transbordeurs de wagons.....	8					8	
Barges.....	6					6	
Steamers.....	14					14	
Remorqueurs.....	5					5	
De service.....	3					3	

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

	1952	1951
Trains-milles—		
Service des marchandises.....	49,541,512	48,353,158
Service des voyageurs.....	25,533,678	24,412,847
Service des travaux.....	2,216,042	2,390,845
Total des trains-milles.....	77,291,232	75,156,850
Locomotives-milles—		
Service des marchandises.....	52,478,053	54,433,200
Service des voyageurs.....	25,469,027	24,548,619
Manœuvre des trains—marchandises.....	4,076,441	4,069,286
—voyageurs.....	155,117	156,472
Manœuvre en gares —marchandises.....	18,179,442	17,856,977
—voyageurs.....	1,880,426	1,787,151
Service des travaux.....	2,319,340	2,515,865
Total des locomotives-milles.....	104,557,846	102,367,570

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES—*Suite*

Wagons-milles—		
Service des marchandises:		
Wagons chargés.....	1,348,044,272	1,313,474,003
Wagons vides.....	636,698,594	562,081,865
Voitures ordinaires et combinées.....	6,306,354	6,980,076
Autres.....	9,074,540	8,522,548
Cambuses.....	48,778,742	47,548,666
	<hr/>	<hr/>
	2,048,902,502	1,938,607,158
Service des voyageurs:		
Wagons chargés.....	610,862	627,687
Wagons vides.....	116,680	89,545
Voitures ordinaires et combinées.....	64,726,314	63,831,093
Wagons-lits, salons et observatoires.....	56,249,942	53,813,300
Wagons-restaurants.....	9,031,094	8,703,355
Automotrices.....	969,111	660,448
Autres:—fourgons, wagons-messageries, etc.....	89,249,973	82,961,530
	<hr/>	<hr/>
	220,953,976	210,686,958
Service des travaux.....		
	3,784,742	3,824,341
<hr/>		
Total des wagons-milles.....	2,273,641,220	2,153,118,457
<hr/>		
Longueur moyenne des lignes exploitées.....	24,190.01	24,176.07
Trafic des marchandises—		
Tonnes transportées—marchandises productives.....	90,053,919	89,618,436
Tonnes transportées un mille—marchandises productives.....	38,430,494,637	36,434,821,058
Recette des marchandises.....	\$536,723,241	\$498,800,344
Recette par tonne.....	\$5.96002	\$5.56582
Recette par tonne-mille.....	\$0.01397	\$0.01369
Milles par tonne payante.....	426.75	406.55
Tonnes-mille—Marchandises productives par mille de voie.....	1,584,763	1,501,578
Tonnes-mille—Toutes les marchandises par mille de voie.....	1,708,033	1,624,019
Tonnes-milles brutes des wagons, de leur contenu et des cambuses.....	88,651,930,140	83,988,584,508
Tonnes-milles nettes de marchandises (productives et improductives).....	41,317,325,044	39,262,386,491
Trains-heures, service des marchandises.....	2,990,412	3,015,621
Tonne-milles brutes par heure de train de marchandises.....	29,309	27,593
Vitesse moyenne des trains de marchandises.....	16.6	16.1
Charge brute moyenne—train de marchandises (tonnes).....	1,771	1,719
Milles de locomotives à vapeur par jour utilisable (non compris les remisées).....	137	141
Milles d'unité Diesel par jour utilisable (non compris les remisées).....	294	294
Trafic des voyageurs—		
Voyageurs transportés.....	18,832,815	17,322,723
Voyageurs transportés un mille.....	1,635,201,983	1,611,153,281
Recette du service des voyageurs.....	\$48,466,128	\$47,475,661
Recette par voyageur.....	\$2.57349	\$2.74066
Milles par voyageur payant.....	86.83	93.01
Recette par voyageur-mille.....	\$0.02964	\$0.02947
Voyageur-milles par mille de voie.....	67,598	66,642
Pourcentage de ponctualité des principaux trains de voyageurs.....	66.0	59.8
Milles de locomotive à vapeur par jour utilisable (non compris les remisées).....	225	226
Milles d'unité Diesel par jour utilisable (non compris les remisées).....	152	104
Revenu net de l'exploitation du chemin de fer—		
Recette brute par mille de voie.....	\$27,913.15	\$25,845.15
Frais bruts par mille de voie.....	\$27,107.27	\$24,786.36
Revenu net de l'exploitation par mille de voie.....	\$805.88	\$1,058.79

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE

	Année	Année	Augmentation ou <i>diminution</i>	
	1952	1951	Tonnes	%
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	%
Produits agricoles—				
Blé.....	9,017,832	7,389,538	1,628,294	22.04
Maïs.....	452,388	508,563	56,175	11.05
Avoine.....	1,750,257	1,407,428	342,829	24.36
Orge.....	2,445,854	1,607,644	838,210	52.14
Seigle.....	199,254	121,155	78,099	64.46
Graine de lin.....	119,359	85,763	33,596	39.17
Autres grains (y compris pois secs, haricots, fèves soya).	229,163	219,271	9,892	4.51
Farine.....	975,924	975,448	476	.05
Autres produits de mouture.....	1,359,269	1,366,531	7,262	.53
Foin et paille.....	59,136	103,086	43,950	42.63
Coton.....	86,482	87,533	1,051	1.20
Pommes (fraîches).....	73,494	76,446	2,952	3.86
Autres fruits (frais).....	363,457	326,872	36,585	11.19
Pommes de terre.....	364,283	346,474	17,809	5.14
Autres légumes frais.....	284,350	264,430	19,920	7.53
Autres produits agricoles.....	732,905	795,481	62,576	7.87
Total.....	18,513,407	15,681,663	2,831,744	18.06
Industrie animale—				
Chevaux.....	30,229	41,788	11,559	27.66
Bestiaux.....	175,372	216,712	41,340	19.08
Moutons.....	7,007	8,198	1,191	14.53
Porcs.....	157,513	122,964	34,549	28.10
Volailles (vivantes).....	77	133	56	42.11
Viandes ou volailles (fraîches ou frigorifiées).....	177,417	215,442	38,025	17.65
Viandes (fumées ou salées).....	24,231	26,616	2,385	8.96
Autres produits de l'industrie des conserves (comestibles)	77,447	92,655	15,208	16.41
Oeufs.....	7,519	8,268	749	9.06
Beurre.....	27,607	38,743	11,136	28.74
Fromage.....	22,048	24,841	2,793	11.24
Laine.....	24,702	29,460	4,758	16.15
Peaux et cuirs.....	60,028	63,410	3,382	5.33
Autres produits de l'industrie animale (non comestibles).	98,858	97,866	992	1.01
Total.....	890,055	987,096	97,041	9.83
Produits miniers—				
Charbon anthracite.....	2,334,498	2,377,551	43,053	1.81
Houille grasse.....	10,219,575	10,728,805	509,230	4.75
Charbon presque bitumineux.....	1,191,821	1,187,981	3,840	.32
Lignite.....	622,268	738,923	116,655	15.79
Coke.....	798,755	969,031	170,276	17.57
Minerais de fer et concentrés.....	1,522,072	1,562,925	40,853	2.61
Minerais de cuivre et concentrés.....	191,880	213,218	21,338	10.01
Autres minerais et concentrés.....	3,216,431	2,991,499	224,932	7.52
Lingots, mattes, etc. (métaux non ferreux).....	595,813	616,871	21,058	3.41
Sable et gravier.....	2,615,471	2,299,310	316,161	13.75
Pierre (concassée, brisée, moulue).....	3,266,851	2,906,225	360,626	12.41
Ardoise (grosses dimensions).....	62,428	74,934	12,506	16.69
Pétrole brut.....	419,728	248,812	170,916	68.69
Asphalte (naturel et sous-produits).....	475,297	404,825	70,472	17.41
Sel.....	551,420	553,375	1,955	.35
Autres produits miniers (à demi transformés).....	2,497,453	2,514,944	17,491	.70
Total.....	30,581,761	30,389,229	192,532	.63
Produits forestiers—				
Billes, poteaux, perches, pilotis.....	1,231,541	945,753	285,788	30.22
Bois de corde et autre bois de chauffage.....	165,363	211,704	46,341	21.89
Traverses.....	101,387	63,252	38,135	60.29
Bois à pâte.....	6,207,388	7,321,157	1,113,769	15.21
Bois de sciage et de construction, bois à boîtes et à douves	4,268,709	4,766,706	497,997	10.45
Contre-plaqué.....	127,801	115,469	12,332	10.68
Autres produits forestiers.....	230,606	266,553	35,947	13.49
Total.....	12,332,795	13,690,594	1,357,799	9.92
À reporter	62,318,018	60,748,582	1,569,436	

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE—*Suite*

	Année	Année	Augmentation ou	
	1952	1951	<i>diminution</i>	
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	%
Report	62,318,018	60,748,582	1,569,436	
Produits manufacturés et divers—				
Essence.....	2,242,085	2,042,123	199,962	9.79
Pétrole raffiné et ses sous-produits (moins l'asphalte et l'essence).....	2,089,374	1,956,627	132,747	6.78
Sucre.....	279,363	298,870	19,507	6.53
Fer, en gueuse et en loupe.....	572,898	604,970	32,072	5.30
Rails et boulons.....	64,995	68,328	3,333	4.88
Fer et acier { en barre et en feuille, fer à construction et tuyaux de fer }.....	1,948,035	2,049,387	101,352	4.95
Fonte, machinerie et chaudières.....	346,107	337,065	9,042	2.68
Ciment.....	1,164,841	993,759	171,082	17.22
Brique et pierre artificielle.....	379,762	414,683	34,921	8.42
Chaux et plâtre.....	514,766	581,876	67,110	11.53
Tuyaux et tuiles à drainage.....	48,884	63,650	14,766	23.20
Instruments aratoires et véhicules autres que les autos.....	328,306	367,707	39,401	10.72
Automobiles, camions et accessoires d'autos.....	1,851,597	2,135,524	283,927	13.30
Articles de ménage et bagages de colons.....	11,700	15,080	3,380	22.41
Meubles.....	73,121	69,450	3,671	5.29
Boissons.....	432,470	365,507	66,963	18.32
Engrais de toutes sortes.....	901,903	1,017,687	115,784	11.88
Papier à journal.....	2,134,134	2,195,111	60,977	2.78
Autre papier.....	397,942	428,543	30,606	7.14
Papier pressé, papier à partition.....	628,818	705,434	76,616	10.86
Pâte à papier.....	1,289,308	1,642,026	352,718	21.48
Poisson (frais, gelé, fumé, etc.).....	84,725	83,241	1,484	1.78
Conserves (toutes les conserves comestibles).....	597,462	630,081	32,619	5.18
Autres produits manufacturés et divers.....	7,694,209	7,969,875	275,666	3.46
Marchandises (lots brisés).....	1,659,096	1,833,245	174,149	9.50
Total.....	27,735,901	28,869,854	1,133,953	3.93
Grand total.....	90,053,919	89,618,436	435,483	.49

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1952

Parcours exploité	Possédées	Louées	Droit de passage	Total
Région de l'Atlantique.....	3,790.36	6.41	82.95	3,879.72
Région Centrale.....	7,155.21	327.22	14.77	7,497.20
Région de l'Ouest.....	11,341.16	34.84	92.54	11,468.54
Lignes du Grand Trunk Western.....	883.10	9.50	59.75	952.35
Lignes du Vermont Central.....	363.10	—	58.73	421.83
Total de la première voie principale.....	23,532.93	377.97	308.74	24,219.64
Lignes au Canada.....	22,071.30	196.10	185.87	22,453.27
Lignes aux États-Unis.....	1,461.63	181.87	122.87	1,766.37
Longueur de toutes les voies exploitées				
Première voie principale.....	23,532.93	377.97	308.74	24,219.64
Seconde voie principale.....	1,229.39	9.31	72.16	1,310.86
Troisième voie principale.....	30.30	—	3.49	33.79
Quatrième et autres voies principales.....	9.72	—	5.09	14.81
Eperons, voies d'évitement et voies de gares.....	6,233.72	122.99	1,353.21	7,709.92
Total.....	31,036.06	510.27	1,742.69	33,289.02

TABLEAU SYNOPTIQUE DE 25 ANNÉES DU CANADIEN NATIONAL

Année	Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation	Recette nette d'exploitation	Quotient d'exploitation %	Surplus ou déficit	Tonnes-mille productives (millions)	Recette par tonne-mille ¢	Voyageurs payants transportés 1 mille (millions)	Recette par voyageur- mille ¢	Revenu- horaire moyen par employé*
1928	\$ 304,591,268	\$ 249,731,696	\$54,859,572	81.99	\$ 3,463,752	22,588	1.011	1,514	2.585	\$.608
1929	290,496,980	248,632,275	41,864,705	85.59	12,261,631	19,375	1.108	1,401	2.650	.619
1930	250,368,998	228,288,023	22,080,975	91.17	35,677,097	16,910	1.086	1,214	2.710	.640
1931	200,505,162	199,312,995	1,192,167	99.41	60,968,438	14,610	1.020	866	2.679	.649
1932	161,103,594	155,208,161	5,895,433	96.34	60,841,727	12,818	.942	686	2.515	.612
1933	148,519,742	142,812,559	5,707,183	96.16	58,955,388	11,550	.972	665	2.261	.582
1934	164,902,502	151,936,079	12,966,423	92.14	48,407,901	12,950	.974	723	2.259	.559
1935	173,184,502	158,926,249	14,258,253	91.77	47,421,465	13,509	.990	770	2.162	.583
1936	186,610,489	171,477,690	15,132,799	91.89	43,303,394	14,814	.982	831	2.048	.582
1937	198,396,609	180,788,858	17,607,751	91.12	42,345,868	15,165	1.014	953	1.987	.605
1938	182,241,723	176,175,312	6,066,411	96.67	54,314,196	14,505	.964	892	2.030	.647
1939	203,820,186	182,965,768	20,854,418	89.77	40,095,520	17,084	.938	875	2.035	.646
1940	247,527,225	202,519,813	45,007,412	81.82	16,965,044	21,532	.904	1,125	1.929	.643
1941	304,376,778	237,768,437	66,608,341	78.12	4,016,327	27,200	.881	1,762	1.810	.675
1942	375,654,544	288,998,675	86,655,869	76.93	25,063,268	31,729	.909	2,708	1.784	.721
1943	440,615,954	324,475,669	116,140,285	73.64	35,639,412	36,327	.894	3,619	1.848	.734
1944	441,147,510	362,547,043	78,600,467	82.18	23,026,924	36,016	.893	3,697	1.888	.846
1945	433,773,394	355,294,049	78,479,345	81.91	24,756,130	34,600	.915	3,338	1.953	.831
1946	400,586,026	357,236,718	43,349,308	89.18	8,961,570	30,812	.975	2,289	2.190	.877
1947	438,197,980	397,122,607	41,075,373	90.63	15,885,194	32,945	1.040	1,845	2.332	.905
1948	491,269,950	464,739,970	26,529,980	94.60	33,532,741	32,943	1.195	1,755	2.368	1.085
1949	500,723,386	478,501,660	22,221,726	95.56	42,043,027	30,922	1.276	1,621	2.671	1.119
1950	553,831,581	493,997,079	59,834,502	89.20	3,261,235	31,988	1.394	1,408	2.834	1.135
1951	624,834,120	580,150,221	44,683,899	92.85	15,031,996	36,435	1.369	1,611	2.947	1.320
1952	675,219,415	634,852,915	40,366,500	94.02	142,327	38,430	1.397	1,635	2.964	1.405†

* Sur les lignes canadiennes seulement, à l'exclusion des employés des hôtels et des filiales.

† Ce montant serait de \$1.453 s'il comprenait le coût des règlements rétroactifs avec les employés non préposés à la circulation des trains et les chauffeurs et employés de trains.

Le PRÉSIDENT: Nous aborderons tout d'abord la revue financière.

M. FULTON: Désirez-vous que nous propositions d'inclure les tableaux statistiques ainsi que le texte? Est-ce nécessaire?

Le PRÉSIDENT: Nous examinons d'habitude les tableaux pendant que nous faisons la revue financière et nous allons suivre la même règle cette année.

M. MACDONNELL: Sommes-nous au n° 1?

Le PRÉSIDENT: Oui, le tableau.

M. MACDONNELL: Monsieur Gordon, si je me souviens bien, dans vos prévisions d'il y a un an pour 1952, vous avez donné des chiffres qui, disiez-vous à ce moment-là, n'étaient qu'une conjecture. Voulez-vous nous donner des explications là-dessus?

Dans vos prévisions vous fixiez vos recettes d'exploitation à 663 millions et vos frais d'exploitation à 613 millions. Pourriez-vous nous donner quelques explications à ce sujet?

M. GORDON: Vous voulez dire comparer nos chiffres d'exploitation avec notre conjecture?

M. MACDONNELL: Oui. Vous avez été bien franc à ce sujet et avez déclaré qu'il s'agissait d'une conjecture.

M. GORDON: En préparant notre budget l'année dernière, nous avons fixé à 663 millions nos recettes d'exploitation, lesquelles ont été en réalité de 675 millions, et nous avons fixé à 613 millions nos frais d'exploitation, qui ont été en réalité de 634 millions. La raison principale de cet écart, c'est que nous n'avons pas tenu compte dans nos prévisions budgétaires, du relèvement des salaires survenu par la suite.

M. MACDONNELL: Est-ce que le relèvement des salaires est à peu près la seule réponse?

M. GORDON: Oui, sauf une marge pour toute augmentation des prix; mais la différence principale réside dans les salaires.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. GILLIS: J'aimerais demander à M. Gordon s'il peut nous donner des chiffres pour 1952 en ce qui concerne le coût de l'adoption des locomotives à moteur diesel. Combien d'argent a été affecté au remplacement des locomotives à vapeur par des locomotives à moteurs diesel cette année-là?

Le PRÉSIDENT: Je me demande si nous ne devrions pas aborder l'étude de cette question lorsque nous en arriverons au pouvoir de traction?

M. GILLIS: J'aimerais connaître ce détail dès maintenant parce que M. Gordon admet que les augmentations de salaire constituent la différence la plus importante dans le bilan qu'il nous montre aujourd'hui.

M. GORDON: Je crois que vous confondez deux choses. Nous examinons aujourd'hui le compte des recettes. Les dépenses relatives à l'adoption des locomotives à moteur diesel relèveraient du compte de capital qui viendra lors de l'examen de notre budget d'immobilisations; je produirai alors les chiffres que nous possédons indiquant ce que nous avons fait en ce qui concerne les locomotives diesel.

M. GILLIS: Ces dépenses sont incluses dans le présent état.

M. GORDON: Quoi qu'il en soit, c'est une dépense en immobilisations.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas une dépense d'exploitation.

M. MACDONNELL: M. Gillis a raison. Ce poste est inclus dans les dépenses.

M. GORDON: Oui, indirectement.

M. BROWNE: Comment votre situation en 1952 se compare-t-elle avec 1951 si vous avez dû payer des intérêts?

M. GORDON: Les résultats réels de 1952, comme vous le voyez, donnent un surplus d'exploitation de \$142,327. Si la loi sur la révision du capital n'avait pas été en vigueur, nous aurions accusé un déficit de 25·5 millions de dollars contre un déficit de \$15,031,000 en 1951.

M. BROWNE: Comment expliquez-vous l'augmentation de 10 millions du déficit?

M. GORDON: En raison des faits que j'ai déjà mentionnés au sujet de l'augmentation des frais, nos frais d'exploitation s'élèvent réellement à 634 millions, soit environ 20 millions de plus que nos prévisions. Le paragraphe 2 est ainsi rédigé: "l'augmentation des frais d'exploitation, due surtout aux salaires plus élevés, a plus que contre-balancé un gain de 8·1 p. 100 dans les recettes d'exploitation..." En d'autres termes, ce résultat tient à ce que nos frais montent continuellement dans les deux secteurs des prix et des salaires, tandis que nos tarifs-marchandises, nos revenus, n'augmentent pas à la même cadence. Si vous vous reportez au tableau au haut de la page 10, vous comprendrez ce que j'entends, à savoir que les prix se sont élevés jusqu'au sommet du tableau tandis que nos services n'ont augmenté que de 43 p. 100.

M. BROWNE: Vos prix ont baissé en 1952, mais votre revenu a augmenté?

M. GORDON: Dans ce tableau, je parle de l'indice des prix de gros. C'est ce qui s'est produit pour les prix de gros des marchandises. Ce que le tableau fait ressortir c'est que le prix que nous avons reçu pour nos services ne s'est pas élevé aussi rapidement que les prix que les producteurs touchaient pour leurs produits. Si vous vous reportez à "prix", page 11, vous verrez que l'on estime que l'augmentation des prix des matériaux de chemin de fer a majoré de quelque 12 millions nos frais d'exploitation.

Au haut de la page 11, vous verrez que nous versons 22 millions de plus en salaires comparativement à 1951. Nous avons payé en salaires et en matériaux environ 34·5 millions de plus qu'en 1951. C'est là que s'est produite l'augmentation de nos frais.

M. GILLIS: Qu'est-ce que vous classez comme matériaux?

M. GORDON: Toutes les fournitures employées, les rails, les traverses, enfin tout ce qui est nécessaire à l'exploitation de notre chemin de fer.

M. BROWNE: Et les moteurs diesel?

M. GORDON: Non. Cela vient sous le compte de capital. Nous en sommes présentement au compte d'exploitation. Je me trompe à propos des rails, car ils sont imputables sur le compte de capital. Mais le charbon entre dans ce compte.

M. MACDONNELL: Je vois des traverses et des produits en acier.

M. GORDON: Le remplacement des rails s'inscrit au compte de l'entretien.

M. MACDONNELL: Je veux parler du paragraphe 32 à la page 11. Naturellement, nous avons entendu parler des augmentations de salaires, car c'est une chose qui intéresse le public. Votre service économique peut-il prédire s'il y aura vraisemblablement augmentation du coût des matériaux?

M. GORDON: Je ne pourrais prédire l'avenir. J'oserais dire que nous avons atteint un palier.

M. MACDONNELL: Y a-t-il une différence dans la situation?

M. GORDON: Oui. Les prix sont en train de se stabiliser.

M. MACDONNELL: Je note certaines observations au sujet de la méthode de comptabilité. La méthode que vous suivez est-elle normale?

Je veux dire ceci: reconsidérez-vous comme un revenu des dépenses faites antérieurement à même le revenu?

M. GORDON: Oui. La seule différence qui peut surgir en est une de temps. Dans le cas spécial qui nous concerne présentement cette réserve a été établie

au cours de la guerre à la suite d'une entente avec le gouvernement en vertu de laquelle le chemin de fer a dû installer à la hâte un certain nombre de voies d'évitement au bénéfice des industries de guerre. On supposait alors que ces voies ne seraient pas nécessairement utilisées une fois la guerre terminée, et l'on prévoyait qu'elles seraient enlevées et remplacées. Par conséquent, cette réserve a été établie pour la défalcation des voies à leur enlèvement. Mais la situation a changé et la guerre de Corée est survenue; en conséquence, à peu près aucune de ces voies n'a été enlevée et nous les utilisons encore aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous interrompre à ce point? Le Comité désire-t-il que tout le rapport soumis aujourd'hui soit versé à ce point-ci dans notre compte rendu. Notre premier sténographe se dispose à partir et, à mon sens, nous devrions prendre une décision à ce sujet.

Adopté.

M. MACDONNELL: Pourquoi réimprimons-nous toute cette documentation?

Le PRÉSIDENT: M. Gordon en a lu trois parties. Y a-t-il d'autres questions?

M. MACDONNELL: Je ne savais pas que nous faisons cela.

Le PRÉSIDENT: Très bien; monsieur Gordon.

M. GORDON: J'allais conclure que la seule question qui pourrait surgir au sujet de la méthode de la comptabilité portait sur le moment d'agir, mettons l'année dernière, l'année prochaine et ainsi de suite. Ce que nous avons fait est conforme à la décision de la direction: comme nous aurons besoin de ces voies, il vaut aussi bien les inscrire dès maintenant. En en faisant l'inscription cette année, nous obtenons un surplus qui n'aurait pas existé autrement.

M. MACDONNELL: Je crois que vous avez expliqué la chose clairement.

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: On est d'accord. Maintenant, "Volume du trafic-marchandises".

M. MACDONNELL: Je regrette, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Macdonnell.

M. CHURCHILL: Au paragraphe 6 de la page 7, monsieur le président, je trouve ce qui suit:

"L'amélioration représente, d'une part, une rétribution plus élevée et, d'autre part, en moyenne, les bas tarifs de marchandises en vigueur dans un pays du monde occidental."

M. GORDON: Oui.

M. CHURCHILL: Tout cela paraît très bien, mais quelle est la méthode de comparaison? Comment pouvez-vous établir la comparaison avec d'autres pays?

M. GORDON: Au moyen de la statistique que nous obtenons de ces pays. Nous possédons toutes les statistiques ferroviaires des différents pays et j'ai un tableau ici-même.

M. CHURCHILL: Ces statistiques sont-elles exactement comparables?

M. GORDON: Parfaitement, autant que je sache. La statistique des chemins de fer est le rêve d'un statisticien, si je puis m'exprimer ainsi. J'entends par là qu'un statisticien aime à s'occuper de la statistique ferroviaire. Chaque pays dans le monde a une masse de statistiques ferroviaires qui paraissent régulièrement. Nous sommes en relation les uns avec les autres. J'ai ici un état pour 1951 qui indique le revenu moyen et le reste, et aussi sur une base de tonne-mille. Ces données nous viennent de pays comme l'Australie, la Belgique, la Grande-Bretagne et autres.

Le PRÉSIDENT: Aimeriez-vous que cette liste soit mise en appendice au compte rendu d'aujourd'hui?

M. CHURCHILL: Je suppose que ce serait très bien. Il s'agit du niveau moyen des tarifs-marchandises.

M. GORDON: Je veux dire des recettes par tonne-mille.

M. CHURCHILL: Du trafic-marchandises.

M. GORDON: Oui, du transport des marchandises. Vous voyez là le bénéfice découlant de l'amélioration générale de la productivité par suite de l'exploitation plus efficace de notre réseau ferroviaire. Cela nous a permis de réduire de plusieurs millions de dollars les frais d'exploitation, et ces millions de dollars ce sont les ouvriers ou les consommateurs qui en ont bénéficié.

Pour expliquer la chose d'une autre façon, si les mêmes forces s'étaient appliquées à notre revenu, c'est-à-dire si le revenu avait augmenté en 1952 par rapport à 1928 proportionnellement autant que la dépense, le National-Canadien aurait accusé un bénéfice de près de 400 millions.

Je n'ai pas insisté sur ces 400 millions de dollars dans mon rapport, car je ne voulais pas que cela donne lieu à des manchettes. Je ne désirais pas entamer de discussion sur la façon dont la chose avait été accomplie. Mais je peux facilement le justifier à l'occasion de n'importe quel examen. Je l'ai incorporé dans le présent rapport parce que des questions ont été posées de temps à autre au sein du Comité sur l'efficacité du chemin de fer et sur la mesure dans laquelle les cheminots ou les consommateurs pourraient bénéficier de l'augmentation de la productivité.

Des millions sont dépensés chaque année pour des fins d'immobilisations, et le résultat de cette ligne de conduite est de donner aux cheminots et à nos clients un bénéfice très appréciable. Je n'en connais pas le chiffre, mais si nous étions dans la même situation qu'en 1928 et si les mêmes forces s'appliquaient à notre recette, nous aurions un profit de près de 400 millions de dollars.

M. FULTON: Sans réorganisation du capital?

M. GORDON: Sans réorganisation du capital.

M. MACDONNELL: Vous voulez dire, en d'autres termes, que vous pourriez y arriver parce que vos recettes d'exploitation seraient à peu près ce qu'elles sont présentement tandis que vos dépenses auraient été inférieures.

M. GORDON: Je crois que c'est le contraire.

M. MACDONNELL: Je m'attendrais à voir un montant infiniment moindre en ce qui concerne les recettes.

M. GORDON: Je dirais que si nous avions eu des bénéfices sous ce régime, notre compte de recettes...mais que disiez-vous?

M. MACDONNELL: Si j'ai bien compris, vous nous avez dit ceci: si notre revenu avait été ce qu'il est et s'il n'y avait pas eu de changements défavorables en ce qui concerne les frais, nous enregistrierions un bénéfice de 400 millions.

M. GORDON: Il faudrait inclure le volume du trafic et appliquer à notre recette la même proportion d'augmentation notée pour la dépense. En d'autres termes, si notre revenu s'était, sous la poussée des forces économiques, élevé dans la même proportion que la dépense, nous aurions un bénéfice de 400 millions.

Le PRÉSIDENT: Ai-je raison de donner à vos paroles le sens suivant: si les augmentations des tarifs-marchandises et des tarifs-voyageurs avaient correspondu à celles des frais de main-d'œuvre et de matériel, vous auriez enregistré un bénéfice de 400 millions de dollars.

M. GORDON: C'est à peu près ça, oui.

M. FULTON: Pourriez-vous nous montrer dans ce tableau les chiffres relatifs aux États-Unis, au Royaume-Uni, et au Brésil en ce qui concerne le revenu?

M. GORDON: Nous n'avons pas les chiffres de 1952 pour le Brésil, mais le revenu par tonne-mille des États-Unis est de 1·420. Le Brésil n'a pas encore publié de chiffres.

M. BROWNE: Que signifie ce chiffre de 1·420?

M. GORDON: Ce sont des cents par tonne-mille. Cela signifie qu'on transporte une tonne de marchandises sur une distance d'un mille à un coût de 1·420 cent aux États-Unis. Et au Canada, notre chiffre est de 1·397.

M. FULTON: Et quel est le chiffre du Royaume-Uni?

M. GORDON: Le chiffre indiqué est 4224. Mais je dois vous prévenir que ces chiffres appellent toujours des réserves et nous ne devons pas oublier que le chiffre du Royaume-Uni s'y ressent plus ou moins conditionné des courtes distances. Les chemins de fer n'y bénéficient pas des longues distances que nous avons au Canada. Quoiqu'il en soit, il est clair que mon affirmation est exacte et que nous avons le chiffre le plus bas.

M. FULTON: Quel pays sur le continent nord-américain serait comparable au Canada du point de vue de la densité de la population et des distances. Serait-ce le Brésil?

M. GORDON: Nous avons comparé notre indice de 1951 avec celui des États-Unis, mais on peut difficilement faire entrer en ligne de compte la superficie d'un pays. Par exemple, la Suède est considérée comme un pays assez bien dirigé. Le chiffre de ce pays est 1·9. Je n'ai pas celui de l'Argentine.

Il est possible de contrôler la provenance de ces chiffres. Ils sont du domaine public. Et ils sont publiés par un organisme connu sous le nom d'*International Railway Statistics*. J'y ai simplement puisé au hasard et je n'ai pas choisi les exemples les moins intéressants. J'ai puisé ici et là parmi les chemins de fer.

M. CHURCHILL: Quelle est la base de comparaison?

M. GORDON: Ils sont les plus comparables qui soient. Il y a toujours une foule de raisons. Par exemple, au Canada, nous avons deux chemins de fer transcontinentaux et nous en connaissons les bénéfices d'exploitation. Nous bénéficions ici du réseau du National-Canadien et nous avons deux chemins de fer, les chemins de fer Nationaux du Canada et le Pacifique-Canadien. Nous y trouvons un avantage sous ce rapport. C'est pourquoi, compte tenu de toutes les circonstances, nous avons accompli du bon travail, témoin le fait que nous avons le tarif-marchandises le plus bas pour tonne-mille dans le monde.

M. FULTON: Est-ce là le chiffre moyen du Canada ou de votre réseau?

M. GORDON: Celui de notre réseau, du National-Canadien seulement.

M. BROWNE: M. Gordon nous a dit que si nous avions à payer des intérêts il y aurait un autre 10 millions de dollars.

M. GORDON: Je vous demande pardon. J'ai voulu dire que nous accuserions un déficit de 25 millions et non de 15 millions.

M. BROWNE: Votre situation serait déficitaire de 10 millions de dollars de plus qu'elle ne l'aurait été en 1951?

M. GORDON: C'est exact, si l'on compare le chiffre prévu et le chiffre réel du revenu net d'exploitation.

M. BROWNE: Comment cela se compare-t-il avec l'autre réseau, le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Je ne sais pas.

M. BROWNE: Vous devriez avoir ces renseignements. Vous comparez vos tarifs avec ceux de tous les autres chemins de fer du monde. N'établissez-vous pas la comparaison avec le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Je n'ai pas d'exemplaire du rapport annuel du Pacifique-Canadien pour l'année dernière. Je ne crois pas qu'il soit encore publié.

M. FULTON: Si je comprends bien, ses recettes nettes ont baissé l'année dernière. La chose est notoire, je pense.

M. GORDON: Je n'ai pas vu son rapport, de sorte que je ne saurais dire. Naturellement, j'ai lu les journaux, mais je ne me fie pas toujours aux rapports des journaux.

M. MUTCH: Surtout par le temps qui court.

M. GORDON: J'aimerais me rendre compte des faits par moi-même.

M. MACDONNELL: Les tarifs canadiens sont-ils uniformes pour les deux chemins de fer?

M. GORDON: Je parle du revenu et des moyennes. Oui, c'est bien ça. En ce qui concerne le revenu du National-Canadien et le revenu moyen par tonne-mille, ces chiffres dépendraient de la classe de marchandises transportées par les chemins de fer respectifs. Il se peut que nous n'ayons ou n'ayons pas transporté un volume plus considérable de marchandises à tarif plus élevé que ne l'a fait le Pacifique-Canadien, ainsi de suite. Mais vous parlez de la moyenne la plus basse des tarifs-marchandises, n'est-ce pas?

M. MACDONNELL: C'est là ma question.

L'hon. M. CHEVRIER: Le tableau auquel vous avez fait allusion il y a un moment donne les frais par unité pour le Canada, et ces frais sont inclus par les chemins de fer au Canada.

M. GORDON: C'est exact.

L'hon. M. CHEVRIER: Cependant, dans votre rapport, vous mentionnez le coût par unité en ce qui concerne les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. GORDON: Je ne parle ici que des chemins de fer Nationaux du Canada, mais, quant à la moyenne des tarifs-marchandises la plus basse du monde occidental, je parle de la moyenne des tarifs-marchandises par tonne-mille au Canada et je la compare avec celles d'autres pays.

M. MACDONNELL: Vous avez dit que nos tarifs sont plus bas que ceux des États-Unis. Pourriez-vous nous donner un mot d'explication à ce sujet? Cela tient-il au volume relatif de notre trafic de longue distance et aussi au tarif de la passe du Nid-du-Corbeau en raison desquels il deviendrait plus difficile pour nos chemins de fer, vu leur trafic moins dense, de se tirer d'affaire avec leurs tarifs?

M. GORDON: Nous ne nous tirons pas d'affaire. C'est la réponse, et pour la simple raison que, bien que nous ayons un chiffre d'affaires de 675 millions de dollars, je ne suis en mesure de vous montrer qu'un surplus de \$142,000. Et si on la compare à toute autre industrie, notre entreprise devrait avoir un surplus de 20 à 25 millions de dollars.

M. MACDONNELL: Au paragraphe n° 5, vous dites ce qui suit:

"Le coût des services de marchandises du Canadien-National, calculé d'après la recette moyenne par tonne-mille, n'a augmenté que de 38 p. 100."

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Je ne comprends pas très bien. Je crois avoir vu un autre chiffre ces jours derniers. Je regrette, mais je ne puis me rappeler où je l'ai vu; il était beaucoup plus élevé.

M. BROWNE: C'est 98 p. 100.

M. GORDON: Permettez-moi de vous expliquer cela. Trois chiffres différents sont en cause lorsque nous parlons d'une augmentation du tarif-marchandises. Le premier est l'augmentation nominale, c'est-à-dire l'ensemble des augmentations autorisées par la Commission des transports. Nous obtenons ainsi un chiffre, à compter de 1948, année où les augmentations ont commencé,

d'environ 98 p. 100. En d'autres termes, si nous avons pu prendre avantage de ce qu'on nous avait permis de faire, nos tarifs seraient augmentés de 98 p. 100. Mais dans la pratique, nous avons un autre chiffre.

M. BROWNE: Cela ne signifierait pas nécessairement une augmentation dans votre revenu de 98 p. 100?

M. GORDON: Il en serait ainsi si nous avions pu percevoir ce montant.

M. BROWNE: Vos tarifs ont-ils eu un effet sur le volume du trafic.

M. GORDON: On nous permet d'élever nos tarifs jusqu'à ce point pour le trafic-marchandises. Mais, en réalité, il existe un fort volume de trafic pour lequel nous ne pouvons pas augmenter nos taux. Nous ne pouvons les augmenter en ce qui concerne la passe du Nid-du-Corbeau, à l'égard du trafic concurrentiel, à l'égard des charges convenues, ainsi qu'à l'égard d'autres éléments de ce genre. Par conséquent, si vous cherchez à expliquer exactement ce qui s'est produit, vous en arriverez à l'augmentation effective qui, au Canada, a été d'environ 68 p. 100.

J'aborde maintenant la question d'ordre pratique que constitue ce chiffre de 38 p. 100, parce que c'est là tout ce que nous avons pu obtenir comme revenu moyen par tonne-mille entre 1928 et 1953, et ce chiffre dépend de la classe des marchandises transportées. Voilà pourquoi je dis que dans l'exploitation de notre chemin de fer, nous n'avons pu augmenter que de 38 p. 100 le montant moyen que nous rapporte le transport des marchandises. En réalité, la Commission des transports nous a permis d'élever nos taux jusqu'à concurrence de 98 p. 100.

M. BROWNE: Cela n'est pas compris de tout le monde.

M. GORDON: Non. Et il y a encore un autre facteur. Je ne veux pas du tout fausser les faits. Pour certains secteurs de notre trafic-marchandises, nous devons imposer intégralement les 98 p. 100; pour certains autres, nous ne pouvons imposer aucune augmentation. Votre augmentation part donc de zéro, c'est-à-dire depuis les tarifs statutaires, ceux de la passe du Nid-du-Corbeau, pour atteindre jusqu'à 98 p. 100, selon la classe de la marchandise transportée. Nous surveillons de très près notre trafic concurrentiel.

M. BROWNE: Auriez-vous l'obligeance de nous dire un mot de la concurrence. Quelles est la concurrence la plus sérieuse que vous devez soutenir?

M. GORDON: La concurrence la plus redoutable est naturellement celle des camionneurs. Ils convoitent notre trafic le plus dispendieux, c'est-à-dire le trafic qui commande les taux les plus élevés. Voilà les ennuis que nous vaut ce genre de concurrence. Nous nous trouvons constamment devant ce dilemme et la situation empire avec chaque augmentation que la Commission des transports nous accorde en réponse à nos instances à cause des prix plus élevés, y compris, naturellement les frais de la main d'œuvre.

Le secteur dans lequel nous pouvons augmenter les prix sans perdre notre clientèle se rétrécit de plus en plus. Il y a deux façons de perdre sa clientèle en élevant les prix outre mesure. Ce n'est pas toujours la concurrence qui en est la cause. Nous pouvons perdre la clientèle si des concurrents consentent à faire le travail à moindre prix, mais nous pouvons aussi tuer la poule aux œufs d'or qui ne pondra plus désormais pour personne. Cela se produit lorsque nous décourageons l'expéditeur.

Permettez-moi de m'expliquer au moyen d'une comparaison. Je me promenais hier aux abords du Château Laurier. Vous vous souvenez de l'époque où il y avait, du côté ouest du Château, sur la terrasse accueillante, une suite d'auvents multicolores; et tout Ottawa s'y rendait pour prendre le thé. Un magnifique orchestre agrémentait les après-midis du samedi et du dimanche. A l'ombre des auvents frais, de nombreuses questions trouvaient leur solution dans des conditions d'harmonie sans doute éminemment favorables. Aujourd-

d'hui, tentes, auvents, orchestre, tout cela n'est plus qu'un souvenir, et la hausse des prix a découragé à jamais la clientèle. Est-ce à cause du prix élevé de la musique ou encore sont-ce les heures de service qui ont découragé cette entreprise. Cela exigerait une équipe supplémentaire de garçons de table, et les clients ne consentiraient pas à payer le prix exigé. Est-ce à dire que les gens n'aiment plus le thé? Au contraire! Mais on pouvait servir alors du thé, mettons, aux prix de 35c., tandis qu'aujourd'hui il en coûterait peut-être \$2.50, et les gens ne paieront pas ce montant pour une tasse de thé. Peut-être le paierait-on pour d'autres divertissements, mais pas pour du thé.

M. BROWNE: Oui, pour un *high ball*, par exemple.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que nous avons terminé le "Volume de trafic-marchandises". En avons-nous fini avec la "Revue financière?"

M. GORDON: Monsieur le président, me permettriez-vous d'apporter une correction pour les fins du compte rendu? Lorsque j'ai mentionné 98 p. 100, j'aurais dû dire que ce chiffre inclut toutes les augmentations approuvées par la Commission du transport. L'augmentation réelle à la fin de 1952 n'était nominalement que de 69.9 p. 100. Mais lorsque j'ai mentionné 98 p. 100, je voulais dire jusqu'aujourd'hui.

M. FULTON: A la page 7, sous le titre "Tarifs de marchandises", à la fin de l'alinéa 2, en parlant du "pont" entre l'Est et l'Ouest du Canada, vous dites...

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Vous dites donc:

"...les chemins de fer peuvent réclamer une subvention compensatrice de l'État jusqu'à concurrence d'un montant de \$7 millions par année, pour les deux grands réseaux."

Dans quelle mesure les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils partagé cette subvention au cours de l'année à l'étude.

M. GORDON: Nous avons ces chiffres, je crois. La subvention réclamée par le National-Canadien pour les huit derniers mois de 1952 s'élevait à \$1,605,000.

Sauf erreur, la portion du Pacifique-Canadien s'élevait à \$1,672,731. Voilà le premier résultat.

M. FULTON: Et qu'avez-vous demandé au juste.

M. GORDON: C'est là le montant que nous avons réclamé et c'est ce qu'on nous a accordé.

M. FULTON: Les deux chiffres sont les mêmes.

M. GORDON: Oui. Vous comprenez que nous ne retirons aucun bénéfice de cette subvention. Nous n'en bénéficions aucunement, c'est-à-dire que nous perdons ce montant dans les tarifs. Nous comblons simplement un vide.

M. FULTON: Diriez-vous que le montant total divisé entre les deux chemins de fer s'élève à 3.5 millions de dollars et que le maximum que vous pouvez réclamer est de 7 millions. Est-ce que vous prévoyez qu'un jour vous réclamez peut-être le maximum?

M. GORDON: Oui, je crois que ce jour viendra. En fait, nous n'avons réclamé de subvention l'année dernière qu'à l'égard de 8 mois. De plus, le principe qui préside au versement de la subvention est contesté à l'heure actuelle.

M. FULTON: Par qui?

M. GORDON: La *Canada Steamship Lines* et d'autres transporteurs.

M. FULTON: Sur quoi se base-t-on?

M. GORDON: En somme, ils estiment qu'ils devraient y avoir part. Ils se jugent désavantagés du fait de nos tarifs réduits et croient que la subvention recommandée par la Commission royale devrait également s'appliquer à eux.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini de poser des questions, monsieur Fulton?

M. FULTON: Non. J'en ai une autre. Qu'arriverait-il si la subvention qui vous est versée était majorée? Cela signifierait-il simplement une augmentation du volume de trafic auquel vous faites franchir le "pont"?

M. GORDON: Soit cela, soit une extension de la liste des articles à l'égard desquels on nous demande de baisser les tarifs. Mais la Commission des transports a été saisie de cette question.

M. FULTON: Mais en vertu des tarifs actuels, la seule façon dont vous pourriez bénéficier d'une augmentation serait d'augmenter le volume de marchandises transportées.

M. GORDON: C'est exact. Nous sommes censés être remboursés sous la forme d'une subvention du montant que nous perdons sous la forme d'une réduction de tarifs.

M. FULTON: Au bénéfice de l'expéditeur?

M. GORDON: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, monsieur Carter.

M. CARTER: Je me demande si M. Gordon pourrait me donner quelques explications au sujet du tableau de la page 10. La ligne blanche descend tandis que la ligne noire monte. Cela fait-il prévoir des tendances plus favorables l'année prochaine?

M. GORDON: Non. Je désire répéter que nous avons simplement cherché à démontrer jusqu'à quel point les chemins de fer sont arriérés dans la course à l'élévation des prix de leurs services par comparaison avec ceux que tous les autres fournisseurs, par exemple, ceux que vise l'indice des prix de gros, ont pu obtenir. Les gens que vise l'indice des prix de gros, c'est-à-dire ceux qui produisent les marchandises et les distribuent sur le marché canadien, ont pu augmenter leurs prix pendant toute la période de 1939 jusqu'à 1952. C'est ce que le tableau indique. L'indice a atteint un sommet de plus de 240 p. 100. A l'heure actuelle, il oscille autour de 230 p. 100. Cependant, le prix que le chemin de fer obtient pour ses services sur le marché canadien a augmenté dans une bien moindre mesure. Les chemins de fer n'ont pu obtenir qu'une augmentation allant jusqu'à 43 p. 100, et l'indice est présentement à 143.

M. CARTER: Mais à l'heure actuelle, les lignes commencent à se rapprocher l'une de l'autre, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je ne crois pas que vous puissiez interpréter la chose de cette façon. Tout dépend de notre situation en ce qui concerne les frais des matériaux et de la main-d'œuvre. Ainsi que M. Macdonnell me l'a demandé, en ce qui concerne les approvisionnements généraux, j'estimais que nous approchions alors du point où des augmentations particulières ne paraissaient pas indiquées. Mais cela peut changer très rapidement, comme on l'a vu dans le passé.

M. BROWNE: En ce qui concerne les voies que vous exploitez aux États-Unies, sont-elles assujéties aux tarifs américains ou canadiens?

M. GORDON: Elles sont assujéties aux tarifs américains.

M. BROWNE: Les incluez-vous dans cette liste de bas-tarifs que vous avez au Canada?

M. GORDON: Notre rapport couvre l'ensemble des chemins de fer Nationaux du Canada et cela inclut tout le réseau.

M. BROWNE: Vos chiffres seraient légèrement augmentés par ce facteur, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. THOMAS: Si cette ligne blanche devrait continuer à monter plutôt qu'à descendre, les matériaux que le National-Canadien achète atteindraient le palier 230 tout comme l'on fait les prix de gros? Est-ce là une appréciation raisonnable de la situation?

M. GORDON: Cela ne s'ensuivrait pas nécessairement. L'indice des prix de gros est plus ou moins une mesure du prix des marchandises mis sur le marché. Parmi ces marchandises il peut s'en trouver que nous achetons et certains de ces prix peuvent descendre tandis que d'autres peuvent monter. Mais, de façon générale, les prix des fournitures de chemins de fer ne diffèrent pas beaucoup de l'indice des prix de gros. Ils se comporteraient probablement à peu près de la même manière.

M. KNIGHT: J'aimerais interroger M. Gordon au sujet de la différence des taux de transport exigés par les chemins de fer pour les automobiles dans différentes parties du pays. Je veux parler tout particulièrement des voitures anglaises. D'aucuns croient que les voitures anglaises sont l'objet d'un traitement injuste. Je ne crois pas que cette injustice soit intentionnelle, mais il y a une différence dans les taux des voitures importées d'outre-mer et ceux des automobiles fabriquées au pays. Nous aurions, je crois, jeté de la lumière sur cette question si nous pouvions inscrire au compte rendu le taux par tonne-mille, mettons de Montréal au "Middle West", par exemple jusqu'à ma ville, Saskatoon, par comparaison au taux à partir du point de fabrication au Canada, à Oshawa ou Toronto ou encore Windsor?

Le PRÉSIDENT: Aimeriez-vous donner la réponse dès maintenant ou préférez-vous faire une déclaration plus tard?

M. GORDON: Oui. Si je pouvais savoir exactement ce que vous voulez connaître, je me renseignerais à ce sujet-là. Je ne pourrais vous fournir ces renseignements immédiatement.

M. KNIGHT: Pourriez-vous fournir quelques éclaircissements sur la différence de tarif ou, comme certains disent, de "traitement"?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous obtiendrions des renseignements plus précis si nous attendions le témoignage du statisticien. M. Gordon pourrait alors formuler ses commentaires. Je verrai à ce que votre question ne reste pas sans réponse. J'en ai pris note.

M. KNIGHT: Très bien, je vous remercie.

M. McLURE: Quelle est la composition actuelle de l'organisme qui régit les chemins de fer, à savoir la Commission des transports? Il me semble, à chaque page que nous examinons, qu'elle est tenue pour l'autorité suprême. Qui constitue le personnel actuel de la Commission du transport?

M. GORDON: Le commissaire en chef est l'honorable juge Kearney, l'adjoint du commissaire en chef est M. Hugh Wardrope. M. Lessard pourrait peut-être nommer les autres membres.

L'hon. M. CHEVRIER: Je pourrais peut-être vous donner leurs noms. Il y a le commissaire F. M. MacPherson, de la région de l'Ouest; le sous-commissaire en chef A. Sylvestre, de la province de Québec; le commissaire H. B. Chase, de l'Est du Canada et le commissaire O. A. Matthews, nommé récemment.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet du "Volume du trafic-marchandises"?

Adopté.

M. MACDONNELL: Au paragraphe 11, vous mentionnez la diminution de nos expéditions de pâte de bois et vous indiquez l'emploi des réserves en guise d'explication. Il y a une phrase où je crois que vous dites que d'autres diminutions importantes se sont produites pour le charbon bitumineux.

"A cause de l'état des marchés, d'autres diminutions importantes ont été accusées par le charbon bitumineux, le bois, la pâte de bois et les produits du papier autres que le papier à journal."

Pourriez-vous nous dire quelques mots à ce sujet, afin que nous puissions nous faire une idée de ce que sera la situation du commerce du transport?

M. GORDON: Oui. Je dirais qu'il y est question de l'état des marchés de façon générale, et en ce qui concerne le charbon bitumineux, le marché s'est ressenti de la température extrêmement douce dans tout l'Est du pays. Pour ce qui est des produits forestiers, il y a eu une détérioration générale du marché.

M. MACDONNELL: A quel endroit?

M. GORDON: Cette détérioration atteint toutes les régions productrices de bois d'œuvre qui expédient maintenant sur les marchés mondiaux. La Colombie-Britannique en est un cas patent. Nos expéditions en Colombie-Britannique sont atteintes de façon très marquée. Il existe également un marché important en Ontario, mais le principal marché est celui de la Colombie-Britannique.

M. MACDONNELL: Est-ce à cause de la concurrence étrangère?

M. GORDON: Non. Cette situation est mondiale. J'ai parlé d'un marché pour les produits forestiers l'année dernière. Les ramifications économiques en sont assez étendues. Je ne parle que des augmentations.

M. MACDONNELL: J'ai un autre point à examiner. Pourriez-vous me dire si nous avons perdu notre place relative sur l'un quelconque des marchés.

M. GORDON: Non. Je ne crois pas que nous ayons perdu notre place de façon générale. Je n'en vois aucun signe.

M. MACDONNELL: Sur les marchés étrangers?

M. GORDON: Non. Autant que je puisse en juger. Je ne crois pas que nous soyons en passe de perdre notre place.

M. McCULLOCH: Il y a une situation grave en Nouvelle-Écosse en ce qui concerne les petites mines. A ce propos, j'ai reçu un message téléphonique du ministre des Mines de la Nouvelle-Écosse, l'honorable Alex McKinnon. Il me dit qu'à Westville les mines devront probablement fermer si elles n'obtiennent pas d'aide du National-Canadien. J'ai reçu également un télégramme de l'honorable A. B. de Wolf, m'informant que les mines de Westville devraient probablement fermer faute d'assistance de la part du National-Canadien.

Westville compte de quatre à cinq mille âmes, et la seule industrie qui s'y trouve sont les charbonnages. Au cours de la dernière guerre, la mine de Westville a passé au National-Canadien à peu près toute sa production à un prix bien inférieur à celui qu'elle aurait pu obtenir des clients particuliers et je crois qu'il ne serait que juste que le National-Canadien continue de s'intéresser aux mines de Westville, même s'il devait acheter 100,000 tonnes de moins des mines américaines, et donner ses commandes aux petits exploitants de la Nouvelle-Écosse qui ont aidé le chemin de fer à tenir le coup durant la guerre. Pendant les années de guerre, le National-Canadien employait du charbon provenant des petites mines de Nouvelle-Écosse. Je crois que nous devrions le féliciter de la façon avec laquelle il a acheminé les marchandises, les troupes et les voyageurs au cours de la guerre. Le National-Canadien avait l'habitude d'acheter tout le charbon qu'il pouvait se procurer chez les petits exploitants des Maritimes, et je ne vois pas pourquoi il n'en achète pas de ces mêmes petits exploitants aujourd'hui. Je connais la réponse qu'on me fera: le charbon n'est pas acceptable. Mais si on a pu s'en servir au cours de la guerre, on peut certainement s'en servir aujourd'hui afin de permettre à une petite ville comme Westfall de faire vivre environ 300 mineurs qui, autrement, seront mis à pied. Le moins que nous puissions faire, à mon sens, ce serait de donner de petites commandes aux petites exploitations. Je crois que M. Gillis partage mon point de vue à ce sujet.

M. GORDON: Monsieur le président, je n'aime certainement pas faire figure d'un homme au cœur dur qui oblige les gens à chômer, mais je ne sache que les chemins de fer Nationaux du Canada soient autorisés à assumer la respon-

sabilité de maintenir une industrie privée en lui assurant une subvention en sus du prix du marché. Notre ligne de conduite est la suivante: nous achetons tout le charbon canadien acceptable qui nous est offert à l'heure actuelle, si son prix peut concurrencer celui des États-Unis, compte tenu de toutes subventions qui peuvent être accordées par une autorité quelconque dans le but de permettre au charbon canadien de soutenir la concurrence.

Le charbon de certaines des mines est nettement inacceptable. Il y a des cas où le charbon est de si pauvre qualité qu'il ne permettrait pas à notre locomotive d'aller d'une cour à charbon à une autre.

M. McCULLOCH: Cela s'est-il produit durant la guerre?

M. GORDON: Je ne saurais dire exactement, mais, à mon avis, le charbon qu'on nous servait au cours de la guerre n'était pas nécessairement le charbon produit aujourd'hui. Nous désirons vivement acheter du charbon canadien. Nous faisons presque l'impossible pour acheter du charbon canadien, mais nous ne pouvons acheter du charbon qui, une fois la locomotive démarrée, ne pourra la mouvoir jusqu'à la prochaine cour à charbon et nous obligera par conséquent à envoyer une seconde locomotive la remorquer.

M. McCULLOCH: Cela s'est-il réellement produit?

M. GORDON: Oui. Le charbon doit être acceptable, c'est-à-dire qu'il doit répondre aux exigences de rendement et, deuxièmement, il doit soutenir la concurrence des charbons qui nous sont offerts d'ailleurs. J'ai quelques chiffres à ce sujet. Voici la difficulté fondamentale du charbon des provinces Maritimes. Le coût au puits de la mine du charbon en bloc, à Sydney, est de \$9.30 la tonne. Le coût au puits de la mine du charbon américain, de qualité généralement meilleure ou du moins meilleure que celle du charbon de Sydney, est en moyenne seulement de \$4.14 la tonne. Si vous partez avec une telle différence fondamentale, cela ira très mal. Au prix du charbon américain nous ajoutons le coût du transport jusqu'à la frontière, la douane et tous les autres éléments, puis nous comparons le résultat avec le prix du charbon des provinces Maritimes, plus le coût du transport jusqu'au point de consommation. Si nous obtenons une différence en faveur du charbon américain, eh bien, nous achetons le charbon des États-Unis. La différence va jusqu'à \$3.39 la tonne en faveur du charbon américain une fois rendu au Nouveau-Brunswick.

J'ai beau faire, il m'est impossible de voir comment je pourrais être autorisé à accorder à ces mines de charbon ce qui équivaut virtuellement à une subvention déguisée. Je ne suis pas autorisé à verser de subventions. Il fut un temps où je le faisais, mais je n'entreprendrai pas de payer des subventions par l'entremise des chemins de fer Nationaux du Canada. Je suis prêt à faire presque l'impossible, et à braver la critique, s'il le faut, pour acheter du charbon canadien, mais, si j'affectais de l'argent à cette fin, je m'exposerais à une critique très acerbe. Je n'ai pas reçu la mission de payer des subventions. S'il faut accorder des subventions à une industrie quelconque, que le gouvernement s'en charge et qu'on le propose à la Chambre des communes.

M. GILLIS: Je ne partage pas l'avis de M. Gordon. M. McCulloch a fait un appel en faveur des petits exploitants de mines en Nouvelle-Écosse. M. Gordon nous a fait un exposé général de toute l'industrie. Ces petits exploitants sont venus à Ottawa il y a quelques semaines et le fond de leur plainte, ce qui constituait le problème immédiat, c'était le programme d'adoption des locomotives diesel. Le charbon dont parle M. Gordon, qui serait incapable de mouvoir un train, a été employé par le National-Canadien pendant nombre d'années. A peu près le seul débouché qui s'offrait au petit exploitant était celui que ce programme a à peu près anéanti. A mon sens, la question peut se résoudre très facilement. J'ai demandé si le National-Canadien impor-

taut du charbon américain et, dans le cas de l'affirmative, quel était le tonnage importé. On m'a répondu le 16 mars. En 1951, le National-Canadien a importé 4,617,317 tonnes de charbon et, en 1952, il en a importé 3,675,589 tonnes. Dans les petits endroits dont parle M. McCulloch, les charbonnages n'emploient que 1,500 mineurs qui ont fait une mise de fonds pour s'installer dans ces petits centres. La plupart de ces endroits ne sont pas très éloignés du Nouveau-Brunswick. Personne ne saurait me dire qu'une entreprise comme le National-Canadien, qui importe une telle quantité de charbon américain et en fait une grosse réserve au Nouveau-Brunswick et dans le Québec, ne pourrait sacrifier une petite fraction de ses importations des États-Unis et utiliser le charbon des petits exploitants de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick jusqu'à ce qu'on puisse trouver une solution à ce problème. Il ne s'agit pas d'une quantité très considérable et je ne crois pas qu'une subvention soit nécessaire. Si la subvention s'impose, alors vous avez raison de dire que la Chambre des communes devrait être saisie de la question.

M. GORDON: Si le prix que nous devons payer pour ce charbon,—je laisse de côté la question de la qualité,—est pas mal plus élevé que celui du charbon américain, n'admettez-vous pas que ce serait une subvention.

M. GILLIS: Oui, certainement. Et j'ajoute que vous auriez raison de la payer.

M. GORDON: Je n'ai aucune autorité pour payer des subventions.

M. GILLIS: Je le sais, mais M. Chevrier pourrait régler ce cas-là.

M. GORDON: Aucune autorité ne peut légalement m'être accordée, à moins d'une loi votée par la Chambre des communes.

M. McCULLOCH: Ne pourriez-vous payer aux petits exploitants le même prix que celui du charbon de Sydney?

M. GILLIS: Vous dites que le prix du charbon au puits est de \$9 contre \$4.14 aux États-Unis. S'agit-il du coût moyen du charbon produit en Nouvelle-Écosse? Les mines de la *Dominion Coal* sont d'exploitation dispendieuse. On doit parcourir de longues distances sous la mer pour extraire le charbon et on est en voie de mécaniser l'exploitation. Si vous possédiez les chiffres à l'égard des petites exploitations, vous verriez qu'il y a une grande différence. Je ne crois pas que leurs frais atteignent ce chiffre.

M. GORDON: Je suis en possession des prix de nos mines canadiennes et je puis vous les communiquer. Il ne serait pas juste, à mon sens, que je donne les noms des mines. Pour les cinq mines énumérées le prix va de \$9 à \$9.30 et atteint jusqu'à un sommet de \$9.60. Une seule a un prix de \$8.75. Le prix des autres s'échelonne depuis \$9 jusqu'au sommet de \$9.60.

M. GILLIS: Connaissez-vous le chiffre de la mine Drummond? Intercolonial.

M. GORDON: Le prix est \$9.

M. GILLIS: Ne croyez-vous pas qu'il serait raisonnable de payer ce prix pour une certaine période de temps? Ce problème a surgi si soudainement!

M. GORDON: Il y a des années et des années qu'on discute cette situation relativement au charbon des provinces Maritimes et vous avez été avertis longtemps à l'avance de ce qui allait vraisemblablement se produire.

M. GILLIS: Le problème des petits exploitants en faveur desquels M. McCulloch fait appel a surgi parce que les moteurs diesel ont remplacé le charbon. N'est-il pas possible de faire extraire du charbon à cet endroit durant, mettons, un an en sacrifiant certaines de vos importations des États-Unis?

M. GORDON: Si vous pouvez me dire comment je pourrais me justifier de verser à l'Intercolonial,—si c'est là la mine dont vous voulez parler,—un prix plus élevé que le prix du marché et refuser d'en faire autant pour les autres achats, alors je pourrai mieux suivre votre raisonnement.

M. GILLIS: Dites-vous que c'est le prix élevé du charbon qui empêche le National-Canadien d'acheter cette houille et non pas l'adoption des locomotives diesel?

M. GORDON: Peut-être.

M. GILLIS: Ce n'est pas ce qu'on dit.

M. GORDON: Cela ne s'ensuit pas nécessairement. Je vous donne des faits. Ma présence ici n'a pas d'autre but. Je vous dis la vérité. Les chemins de fer Nationaux du Canada achèteront tout le charbon qui s'extrait dans tout l'Est du Canada. Si on est capable de nous offrir du charbon acceptable, nous achèterons tout ce qu'on pourra produire, pourvu qu'on puisse le rendre à nos cours à charbon à un prix qui soutienne la concurrence du charbon américain. Nous avons besoin de charbon dans les provinces de l'Ontario et du Québec aujourd'hui même et pour bien des années à venir, et ce besoin dépasse de beaucoup la production totale de ces mines, si elles peuvent faire en sorte que leur prix soit comparable au prix du charbon américain livré à nos cours à charbon. Tel est l'unique point à résoudre.

M. GILLIS: Alors la question se résume à ceci: à titre de chef du National-Canadien, en ce qui vous concerne, c'est une question de dollars et de cents et, pour vous, il n'y a pas de solution si ce n'est de saisir le gouvernement de la question d'une subvention.

M. GORDON: Je n'ai pas d'opinion à exprimer sur la façon dont le prix du charbon qui m'est livré est établi, du moment que ce prix se compare à celui du charbon des États-Unis, mais je puis vous assurer que je favoriserai autant que possible les mines de charbon canadiennes, même s'il y a une petite différence de prix.

M. McCULLOCH: A combien vous revient le charbon américain livré à Moncton?

M. GORDON: Les prix varient, mais je puis livrer le charbon à Moncton pour \$12.33.

M. BROWNE: D'où vient-il?

M. GORDON: A partir du puits de la mine aux États-Unis dans ce cas particulier.

M. BROWNE: Pourriez-vous donner le nom d'une mine?

M. GORDON: Je ne veux pas mentionner de noms; je mentionne des moyennes.

M. BROWNE: Transporté par train ou par cargo?

M. GORDON: Par train.

M. BROWNE: Ce charbon doit venir de la Pennsylvanie. Vous pouvez nous dire cela.

M. GORDON: Mes renseignements ne sont pas suffisamment précis. Il me faudrait faire une analyse plus complète et je ne mentionne cela qu'à titre d'exemple. Lorsqu'on nous offre du charbon, nous étudions chaque cas, afin de nous assurer s'il est possible d'acheter du charbon aux États-Unis livré à Moncton à certains prix, mais je ne vous donne qu'à titre d'indication le prix moyen du charbon américain au puits de \$4.14 la tonne.

M. BROWNE: Et ce prix s'applique à tout le réseau?

M. GORDON: Cela s'applique au charbon que nous achetons des États-Unis quelle qu'en soit l'origine.

M. BROWNE: Mais la distance du transport est très courte depuis Pittsburg jusqu'à Détroit ou Windsor; cependant il y a loin depuis Pittsburg jusqu'à Moncton.

M. GORDON: Cela n'importe pas. Le point qui nous intéresse c'est le prix auquel nous pouvons acheter du charbon livré à Moncton et nous ne nous

soucions pas de l'endroit d'où il provient. Si nous pouvons acheter du charbon américain à n'importe quel endroit et compter dans le prix de revient des charges comme la douane et le coût du transport et si nous pouvons le livrer à Moncton à un prix passablement inférieur à celui que nous devons payer pour du charbon canadien, alors c'est ce prix-là sur lequel nous nous fondons.

M. GILLIS: Vous ne parlez que du charbon destiné à Moncton.

M. GORDON: Dans le cas actuel, oui. Nous avons également du charbon à Mont-Joli, par exemple. Nous avons des cours à charbon dans l'Ouest du Canada. Mais lorsqu'il est question d'approvisionnements de charbon, nous parlons du prix que nous sommes prêts à payer au point de livraison. Peu nous importe l'endroit d'où il provient, pourvu qu'il soit de qualité comparable. Nous achèterons ce charbon selon que le prix livré sera acceptable, quelle que soit son origine.

M. CHURCHILL: \$12.39 à Moncton.

M. GORDON: Dans l'exemple que j'ai choisi, le prix est de \$12.33 contre environ \$13.04 celui des mines de Sydney, compte tenu de divers facteurs.

M. GILLIS: Celui que vous achetiez de Westville vous revenait à un prix inférieur à celui-ci.

M. GORDON: Oui, il en serait ainsi et nous en tenons compte.

M. GILLIS: Pourquoi alors ne peut-on vendre ce charbon? Pourquoi cette mine est-elle menacée d'avoir à fermer?

M. GORDON: Nous employons du charbon canadien, mais nous pouvons acheter du charbon des États-Unis à un prix bien inférieur au prix qui nous est fait pour du charbon canadien à certains endroits de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. CHEVRIER: A mon avis, il conviendrait de consigner dans le compte rendu la quantité de charbon des Maritimes que le National-Canadien achète.

M. GORDON: Voici un état des achats de l'année dernière,—non pas de la consommation. Nous avons acheté 734,085 tonnes de charbon de l'Est du Canada. En ce qui concerne le charbon de l'Ouest canadien, nous en avons acheté 797,291 tonnes. Au total, nous avons acheté 1,531,376 tonnes de charbon canadien à un coût global de \$13,230,207.

M. CHURCHILL: Quels sont les chiffres de l'année précédente?

M. GORDON: En 1951, nous avons acheté 1,043,085 tonnes de charbon de l'Est du Canada et 691,962 tonnes de l'Ouest canadien, au coût global de \$13,730,063. En d'autres termes, le coût en dollars est d'environ un demi-million de moins en 1952 qu'en 1951.

M. CHURCHILL: Quelle est la différence de volume?

M. GORDON: Pour ce qui est du volume, il y a baisse de 1,735,000 à 1,531,000 tonnes, soit approximativement 200,000 tonnes.

Il serait peut-être intéressant de donner les chiffres du charbon des États-Unis. Il vaut aussi bien que je vous les indique. La situation est celle-ci: la consommation de charbon américain a baissé considérablement parce que nous employons de plus en plus d'huile pour alimenter les locomotives diesel et les locomotives à vapeur chauffées à l'huile en service dans l'Ouest. Les chiffres que je viens de citer sont basés sur les factures des achats que nous avons réellement effectués. Nous avons acheté en 1951 des États-Unis 5,239,419 tonnes et, en 1952, 4,265,209 tonnes.

M. GILLIS: Il y a une erreur quelque part. Les chiffres publiés par le ministère étaient, pour 1951, 4,617,377 tonnes et, pour 1952, 3,765,589 tonnes.

M. GORDON: Mais vous nous avez demandé les chiffres visant les importations.

M. GILLIS: Oui.

M. GORDON: Eh bien! Vous n'avez pas demandé le bon renseignement.

M. GILLIS: Ce sont là les achats.

M. GORDON: Vous n'auriez pu acheter ce charbon au pays si vous ne l'aviez pas importé; mais il s'écoule un intervalle entre l'achat et l'importation. On nous a fort bien stylés à répondre exactement ce qu'on nous demande.

Le PRÉSIDENT: Au sujet de cette question du charbon, je crois que le Comité en a entendu autant qu'il fallait. S'il y a d'autres questions à poser, on devrait les poser par écrit et réponse y sera donnée par écrit. "Tarifs de marchandises".

M. BROWNE: J'aurais une question à poser au sujet du paragraphe 4 sous ce chapitre. Pourriez-vous me renseigner à ce sujet. Vous ne donnez aucun chiffre dans ce paragraphe.

Le PRÉSIDENT: Paragraphe n° 4, non. "Tarifs de marchandises", à la page 7.

M. GORDON: C'est là, je vous le confesse, une question technique très complexe et elle se résume à peu de chose en fait de recettes. Nous avons enregistré une légère augmentation, mais le chiffre n'a que peu d'importance. Il s'agit d'un ajustement technique. Je pourrais vous en donner des détails précis.

M. BROWNE: Du moment que l'augmentation n'est pas considérable.

M. GORDON: Non.

Le PRÉSIDENT: "Tarifs de marchandises," adopté? "Trafic-voyageurs?"

M. CHURCHILL: Au paragraphe 3, que signifie "une ordonnance semblable de l'*Interstate Commerce Commission*"? Quelle portée cela a-t-il?

Le PRÉSIDENT: Où est-ce.

M. CHURCHILL: Alinéa 3. "Ces ordonnances ont suivi une ordonnance semblable de l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis."

M. GORDON: Ils ont fait la même chose. Les tarifs internationaux atteignaient les deux pays et on a rendu la même ordonnance que nous.

M. CHURCHILL: Est-ce que cela se fait toujours ainsi?

M. GORDON: Oui, il faut faire cela; autrement vous auriez une différence de trafic global.

Le PRÉSIDENT: "Tarif de marchandises," adopté. Le moment d'ajourner est maintenant arrivé.

M. MACDONNELL: J'aurais une ou deux questions à poser au sujet du paragraphe 15.

Le PRÉSIDENT: Peut-être pourrions-nous régler ce cas.

M. MACDONNELL: Il s'agit des tarifs de péréquation; j'aimerais avoir des précisions de la part de M. Gordon sur cette question.

M. GORDON: A propos de la péréquation des tarifs de transport, je dois dire que la question est actuellement étudiée par la Commission des transports et des séances ont lieu à travers tout le pays. Naturellement, j'hésiterais à exprimer une opinion ici. Le cas est en réalité en instance. Au point où en sont les choses, tous les intéressés peuvent se présenter devant la Commission et exprimer leurs vues à ce sujet. Nous nous présenterons nous-mêmes en temps et lieu devant la Commission pour soumettre un mémoire et le Pacifique-Canadien en fera autant.

M. MACDONNELL: Pourriez-vous nous éclairer sur ce problème sans tirer vos propres conclusions. Dites-nous, par exemple, ce que sont la portée et la nature de l'enquête. Pouvez-vous faire cela?

Le PRÉSIDENT: Nous suspendons la séance jusqu'à 3h. 30.

L'APRÈS-MIDI

Le Comité reprend la séance à 3h. 30.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Monsieur Macdonnell, vous étiez à poser des questions au sujet de la péréquation des tarifs-marchandises et M. Gordon avait fait observer que la question était plus ou moins en instance. Désireriez-vous ajouter quelques observations?

M. GORDON: Je pourrais ajouter un commentaire, monsieur le président.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, sauf votre respect, je dois dire que j'ai eu l'impression ce matin qu'on nous pressait peut-être un peu. Je considère que le Comité a une très lourde responsabilité.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous partageons tous vos sentiments, monsieur Macdonnell, et si j'ai eu l'air de vous presser de quelque façon que ce soit, je m'en excuse.

M. MACDONNELL: J'espère que je ne vous parais pas trop capricieux, mais je trouve toutes ces choses très difficiles et embarrassantes et je suis lent à les comprendre. Examinons cette question de péréquation. Je ne puis me défendre de l'impression que M. Gordon considère que c'est là un sujet assez compliqué à exposer. Quoi qu'il en soit, j'estime qu'un principe capital y est en cause. Dans l'intervalle, j'ai consulté le rapport Turgeon et je me demande si le témoin ne pourrait pas nous donner des explications à ce sujet, car il me semble que la péréquation constitue une difficulté fondamentale de notre structure des tarifs-marchandises.

L'hon. M. CHEVRIER: Me serait-il permis de dire quelques mots au sujet de ce problème? Nous nous sommes conformés aux recommandations formulées par la Commission royale sur les transports. Nous avons apporté, au moyen d'une loi, un changement à la loi des chemins de fer et nous avons donné des directives à la Commission des transports par le décret du conseil n° 1487, en vue de la péréquation des tarifs-marchandises. La Commission procède par voie d'étude et d'enquête en vertu, d'abord, de la loi votée par le parlement et, deuxièmement, des directives qui lui sont données par le décret du conseil. Il est assez difficile de dire ce qu'il en sera en ce moment même où la question est à l'étude. C'est pourquoi je me crois justifié de faire observer à ce point que la Commission, ainsi que M. Macdonnell le sait, a désigné Vancouver, Regina, Edmonton ainsi que toutes les capitales provinciales, y compris celles de l'Ontario et du Québec, comme endroits où le public devrait être invité à se présenter et à formuler ses observations. Jusqu'où pourrions-nous aller dans cette voie, voilà une question que je ne saurais décider. Je ne crois pas que nous puissions aborder cette question par le détail; nous devrions nous contenter de l'examiner d'une façon très générale.

M. MACDONNELL: Je m'incline, et si M. Gordon croit qu'il ne peut rien nous dire d'utile à ce sujet, je n'insisterai pas.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne voudrais pas qu'on touche au problème en ce moment, car j'y attache une telle importance, surtout en ce qui concerne les extrémités du Canada qui souffrent des difficultés économiques, climatiques et géographiques dont elles ont à se plaindre.

M. CHURCHILL: Parlez-vous présentement de la péréquation des tarifs-marchandises ou des problèmes en général?

L'hon. M. CHEVRIER: Je parle des deux problèmes, c'est-à-dire du problème de la péréquation dont il est question dans la loi adoptée par le parlement et aussi de l'enquête que la Commission a été chargée d'instituer par le gouvernement. Je ne puis séparer ces deux questions.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, si M. Gordon croit qu'il n'y a rien d'utile qu'il puisse nous communiquer sur la question, je n'insiste pas.

M. GORDON: Je crois que je pourrais formuler ici une observation, qui placera le problème sous son vrai jour et nous permettra d'en saisir la véritable nature. Si je ne m'abuse, c'est bien ce que vous désirez?

Tout d'abord, la nature du problème est celle-ci: les compagnies de chemins de fer admettent le principe de la péréquation des tarifs-marchandises, c'est-à-dire qu'autant que la chose est possible chaque partie du Canada devrait payer le même taux pour le transport de la même marchandise d'un point à l'autre du pays. Mais il ne faut pas oublier qu'aucune mesure de péréquation des tarifs-marchandises entre une section du Canada et une autre ne devrait ni ne doit avoir pour résultat de réduire le revenu général des chemins de fer. Les chemins de fer ne peuvent subir une telle perte.

En conséquence, le problème qui se pose au pays est celui-ci: comment pouvons-nous donner quelque chose à tout le monde tout en n'enlevant rien à personne? Je n'ai jamais pu le résoudre. Mais afin de pouvoir en discuter les données, la Commission a établi certains taux particuliers qui entrèrent en vigueur le 1^{er} janvier 1954. D'autre part, comme je le dis dans le rapport, la Commission a déclaré qu'elle avait établi un barème afin de permettre à tous les intéressés d'aborder un problème concret et de traiter la question en s'appuyant sur des faits. Il n'est et il ne saurait être question de mettre ces tarifs en vigueur avant que la Commission ait tenu des séances à travers tout le pays.

Vous ne pouvez donner quelque chose à tout le monde tout en n'enlevant rien à personne. De plus, en raison des conditions économiques de diverses parties du Canada, vous aurez certaines exceptions, quelle que soit la péréquation établie. Dans l'état actuel des choses, étant donné les tarifs concurrentiels et autres éléments de ce genre, il faut tenir compte des facteurs économiques de la région visée. Voilà en quelque sorte la façon dont se pose le problème.

Tout le monde est contre le péché, mais qu'est-ce que nous pouvons y faire?

M. MACDONNELL: Nous pouvons le laisser aux autres.

M. GORDON: C'est exact.

M. MACDONNELL: Je crois que vous avez exposé la question d'une façon très nette, monsieur Gordon.

M. GORDON: Je vous ai exposé le nœud du problème. C'est justement ce que la Commission cherche à étudier maintenant et elle a, je crois, abordé cette étude de façon pratique. Elle a établi, quitte à le reviser, un barème de taux tout simplement pour donner l'occasion à tous les intéressés au pays de se présenter devant elle, y compris les chemins de fer et les autres sociétés de transport au Canada. On les invitera à se présenter devant la Commission et à traiter le problème.

M. MACDONNELL: Veuillez me dire tout d'abord s'il est entendu que les chemins de fer n'obtiendront rien moins que cela? Est-ce là le premier point?

M. GORDON: Il s'agit là d'une partie du problème que les chemins de fer exposeront, à savoir qu'ils ne pourraient survivre avec un revenu général inférieur en moyenne à celui qu'ils obtiennent maintenant. Je crois que le rapport le justifie.

M. McLURE: Et qu'est-ce que vous faites du consommateur et du producteur? Comment arriveront-ils à survivre s'ils doivent assumer tout le montant?

M. GORDON: Ils réussiront à survivre tout comme ils doivent survivre même en payant le prix qu'ils paient pour les autres services qu'ils obtiennent. Ne doivent-ils pas payer loyer et chauffage à l'instar de tous les autres citoyens? Le transport par chemin de fer est simplement un service tout comme n'importe quel autre service qu'ils ont besoin pour assurer leur existence.

M. McLURE: Lorsque vous faites le relevé de votre trafic-marchandises, tenez-vous compte du transport par camion aussi bien que du transport sur rail?

M. GORDON: Notre état des recettes comprend les revenus de toutes provenances, c'est-à-dire du camionnage ou de toute autre source.

M. McLURE: Vos recettes provenant du transport par camion ont-elles augmenté d'année en année au rythme que vous aviez prévu lorsque vous êtes engagés dans le camionnage?

M. GORDON: Je ne possède pas de chiffres exacts, mais, par comparaison à nos recettes provenant du transport sur rail, le camionnage nous a donné des recettes négligeables. Le chiffre en est infime. En d'autres termes, les revenus que nous valent nos propres camions sont infimes par rapport à ceux du transport global sur rail.

M. MACDONNELL: En faisant cette observation, vous pensez à votre outillage neuf?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Une autre question au sujet de la péréquation. Dois-je comprendre qu'il est entendu qu'en établissant ces tarifs la Commission tient nécessairement compte de la concurrence?

M. GORDON: Exactement.

M. MACDONNELL: Alors, puis-je vous poser une question spéciale au sujet d'une chose qui a été fort discutée il y a environ un an, c'est-à-dire les tarifs du transport jusqu'à la côte par comparaison aux tarifs du transport jusqu'en Alberta et à d'autres endroits des Prairies, tarifs adoptés pour faire face à la concurrence du transport par eau?

M. GORDON: Nous y sommes obligés.

M. MACDONNELL: Ce facteur demeure-t-il toujours l'un des éléments admis?

M. GORDON: Je puis dire que l'étude des mesures à prendre afin d'établir la péréquation des tarifs, devra toujours tenir compte des conditions économiques ou industrielles locales dans notre pays. Permettez-moi de m'expliquer. Après tout, les tarifs maritimes obligatoires ne sont que des tarifs concurrentiels et nous devons soit abandonner la partie soit concurrencer ces tarifs. Nous devons prendre cette décision chaque jour de la semaine, qu'il s'agisse d'un camion, d'un navire, d'une pipe-line ou de tout autre mode de transport ou forme de concurrence. Nous devons y faire face. Nous sommes engagés dans l'entreprise où la concurrence est la plus âpre qui soit et nous devons prendre des décisions tous les jours au sujet de nos tarifs.

En principe, dans les cas généraux de tarifs-marchandises, la Commission des transports en établit réellement le maximum. Elle nous permet d'atteindre ce maximum mais elle ne nous permet pas de le dépasser. En fait, dans bien des cas, nous pouvons appliquer un taux inférieur au maximum ou encore nous pouvons imposer le maximum. Mais si nous constatons qu'après avoir atteint le maximum du tarif nous ne pouvons obtenir la clientèle, nous devons alors décider s'il serait avantageux d'abaisser le tarif, et, en définitive, il arrive un point où nous devons déterminer s'il s'agit d'un taux compensatoire ou non. Si nous descendons au-dessous du taux compensatoire quelqu'un soutiendra que nous exigeons un taux inférieur à nos frais et se plaindra à la Commission des transports que nous ne sommes pas justes envers lui.

Notre organisation est la seule au pays qui soit astreinte à une telle obligation. Nous ne pouvons descendre au-dessous des taux compensatoires à cause des plaintes.

M. MACDONNELL: Vous avez un tarif maximum et un tarif minimum?

M. GORDON: C'est exact. Quelqu'un se plaint-il d'un taux, nous devons prouver que le taux est compensatoire.

M. MACDONNELL: Qu'est-ce que signifie le terme compensatoire? Je me souviens d'avoir eu affaire à une société industrielle dont l'un des services

aurait fonctionné à perte. Or, ces gens prétendaient qu'ils affectaient un si fort montant aux frais généraux qu'ils ne perdaient pas d'argent. Alors, comment calculez-vous vos taux compensatoires?

M. GORDON: Un taux compensatoire est un taux qu'on fixe en tenant compte de la nature du travail accompli, des frais d'entretien du matériel, de main-d'œuvre et autres frais connexes à l'exploitation, ainsi qu'une partie des frais généraux.

M. MACDONNELL: Quel est ce dernier item? Les autres item sont des frais d'exploitation?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Quelle est cette partie des frais généraux?

M. GORDON: Elle tient compte de tout et c'est une opération très compliquée que de la fixer. Je ne suis vraiment pas un expert dans ce domaine. Nous avons un excellent service d'économie qui analyse ces chiffres, et lorsqu'il y a des protestations, nos économistes se présentent devant la Commission des transports. A leur tour, les experts de la Commission étudient nos chiffres et nous leur indiquons comment nous avons fixé notre taux compensatoire.

M. MACDONNELL: Votre société peut avoir une méthode bien différente de déterminer un taux compensatoire.

M. GORDON: C'est exact.

M. MACDONNELL: Quelqu'un peut-il s'aviser de le contester?

M. GORDON: Je crois que la loi le permet.

L'hon. M. CHEVRIER: La Loi du transport prévoit ce cas.

M. MACDONNELL: Mais, dans la pratique, qui conteste vos taux?

M. GORDON: Dans la pratique, tout expéditeur peut les contester. Je vais vous en donner un exemple. Nous établissons parfois ce qu'on appelle un "taux convenu". Nous nous entendons avec un expéditeur donné, qui s'engage à expédier un certain pourcentage ou la totalité de ses envois par le National-Canadien moyennant la promesse que nous lui ferons un taux spécial.

Mais alors, il se peut qu'un camionneur prétende que le taux en question est inférieur à nos frais et ruine son entreprise. Ainsi, si nous nous avisons de soutenir la concurrence de ce camionneur en appliquant un taux convenu, il peut se plaindre à la Commission des transports que notre chemin de fer profite du fait que nous pouvons survivre plus longtemps que lui pour le ruiner.

M. MACDONNELL: Avez-vous le même droit de vous plaindre du camionneur?

M. GORDON: Non. Il n'existe pas d'organisme auquel nous pourrions nous adresser pour réclamer contre le camionneur.

M. GILLIS: Et on ne peut faire la même chose à l'égard du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Certainement.

M. GILLIS: Je croyais que vous aviez dit que vous étiez les seuls contre qui on pouvait réclamer ainsi au Canada.

M. GORDON: Je m'excuse. Je suis porté à considérer mon chemin de fer comme le seul. Je voulais parler des deux chemins de fer.

M. MACDONNELL: Vous avez ignoré le Pacifique-Canadien ce matin.

M. GORDON: J'ai simplement dit que je ne pouvais parler au nom de cette compagnie.

M. MUTCH: En êtes-vous sûr?

M. MACDONNELL: Oui.

M. MUTCH: Il y a un moment vous avez parlé de l'établissement des taux de la côte du Pacifique et l'on vous a demandé si ces taux tenaient compte ou non du tarif maritime. Est-ce à dire que la concurrence maritime entre Montréal et Vancouver est une véritable concurrence, et, dans le cas de l'affirmative, savez-vous quel tonnage revient aux autres?

M. GORDON: J'ai peur que vous ne m'ayez amené bien au large et en eau très profonde par-dessus le marché. Je ne saurais me prononcer à titre d'expert en ce qui concerne les tarifs-marchandises. Tout ce que je peux faire, c'est d'indiquer les principes généraux. Mais, de façon générale, les tarifs maritimes obligatoires sont les tarifs auxquels nous devons faire face lorsqu'il s'agit d'établir les tarifs transcontinentaux. Chaque cas doit être jugé d'après son fond, d'après les faits. Nous avons dû établir des tarifs qui concurrenceront les tarifs des marchandises expédiées par navires de Grande-Bretagne à Vancouver.

M. MUTCH: Cela se comprend.

M. GORDON: Oui. L'autre jour, nous discutons un taux au sujet du tuyau de fer ou d'articles semblables qui pouvaient être transportés par navire en concurrence avec nous et livrés à Vancouver à un tarif plus bas. Vous voyez donc que chaque cas doit être étudié à la lumière des faits. Je ne crois pas que cela s'applique aujourd'hui, mais il y avait un tarif maritime obligatoire en ce qui concerne le transport du bois d'œuvre par bateau depuis Vancouver jusqu'à Montréal ou Toronto par la voie du canal de Panama. Dans ce cas, les chemins de fer ont dû décider s'ils devaient ou non exiger le même taux.

L'hon. M. CHEVRIER: Voilà pourquoi les tarifs transcontinentaux sont si bas.

M. GORDON: Exactement.

L'hon. M. CHEVRIER: Si les tarifs transcontinentaux étaient augmentés, les compagnies de navigation auraient la clientèle.

M. MUTCH: Voilà une observation très intéressante qui nous a été formulée à plusieurs reprises. Mais je suis un de ceux qui en font peu de cas, car j'ai eu beaucoup de difficultés à découvrir quelle concurrence peuvent offrir les navires.

M. GORDON: A l'heure actuelle elle se résume à peu de chose.

M. MUTCH: Oui, à l'heure actuelle elle équivaut à peu de chose et les chemins de fer se trouvent à cet égard dans une situation avantageuse, car, si quelqu'un était assez sot pour placer de l'argent dans la construction de navires,—il serait probablement plus coûteux par le temps qui court de se procurer des navires que du matériel de roulement,—dis-je, il vous serait possible de la ruiner en changeant les taux avant même qu'elle puisse construire des navires.

M. GORDON: Cela signifie naturellement que tout le monde peut faire de la concurrence sauf les chemins de fer.

M. MUTCH: C'est ce qu'on a prétendu bien souvent au sujet de cette question particulière, mais, à mon avis, l'argument est à deux tranchants. En disant que ces tarifs concurrentiels sont des tarifs maritimes obligatoires de Montréal à Vancouver, je crois que l'on dit une fausseté. Je me demande ce que vous en pensez. Je ne crois pas que ce soit là des taux concurrentiels. Je ne crois pas qu'il y ait la moindre concurrence possible ou réelle.

M. GORDON: Je vous demande pardon, mais je ne suis pas d'accord avec vous. La longue expérience que j'ai acquise avant de m'intéresser aux chemins de fer m'a appris que, à un moment donné, il se transporterait beaucoup de bois d'œuvre de la Colombie-Britannique, ainsi que d'autres marchandises, qui passaient par le canal de Panama et qu'on livrait aux ports,—je dis bien aux

ports,—de Montréal et de Toronto. Ce qu'on a pu faire dans le passé, on peut le faire encore. Les facteurs économiques ont l'habitude de changer de temps en temps. Quoi qu'il en soit, ce qu'on a pu faire une fois à ce sujet peut se répéter, et la chose se répétera, à mon avis, on le fera de nouveau si la hausse constante des prix se maintient. Cela est du même ordre d'idée que ce que nous discutons ce matin, à savoir qu'il viendra un temps où les tarifs trop élevés nous ferons perdre également notre clientèle. Parce qu'à un certain endroit aujourd'hui les compagnies d'expédition sont incapables d'accomplir ce que vous suggérez, cela ne veut pas dire qu'il en sera toujours ainsi. Pensez à la canalisation du Saint-Laurent, par exemple.

M. MUTCH: Si on vous fait de la concurrence, il n'y a rien qui vous empêche de ravoir votre clientèle en exigeant des tarifs abordables.

M. GORDON: Oui, c'est exact.

M. MUTCH: Et vous avez là un avantage sur tous les autres qui seraient assez téméraires pour placer des capitaux dans des services de transport maritime.

M. GORDON: Je n'en sais rien. Voici une annonce qu'on me remet à l'instant même au sujet d'un service maritime canadien entre Montréal et Vancouver par la voie du canal de Panama et des ports des États-Unis. Voici un service de navigation que vous pouvez emprunter; il est exploité par les *Saguenay Terminals*. Il n'y a aucun doute à ce sujet, la concurrence existe, mais il n'est pas certain qu'à l'heure actuelle ces gens peuvent faire une concurrence efficace. Tout dépend du service que nous pouvons assurer.

M. GILLIS: La canalisation du Saint-Laurent ruinera votre entreprise.

M. GORDON: Non, je ne le crois pas. De l'avis général, la canalisation du Saint-Laurent permettra d'obtenir suffisamment d'énergie industrielle pour mettre le Canada en valeur et les chemins de fer ne pourront qu'en bénéficier.

M. GILLIS: Seule la région qui s'étend de Montréal vers l'Ouest pourra en profiter.

M. GORDON: Si nous pouvons assurer un bon service et faire face à la concurrence, nous allons tous obtenir notre part du gâteau.

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

M. MACDONNELL: Monsieur Gordon, vous avez abordé la question de la canalisation du Saint-Laurent et avez formulé une observation intéressante à ce sujet. Voilà une question qui nous intéresse souverainement. Quelle section de votre ligne, c'est-à-dire de votre ligne principale, soit de Montréal à Prescott, sera atteinte par les travaux.

M. GORDON: C'est surtout aux abords de Cornwall que notre ligne sera atteinte.

M. MACDONNELL: Allez-vous inonder Cornwall?

M. GORDON: Non, il s'agit d'une région à l'est de Cornwall. L'inondation couvrira la voie ferrée sur une distance d'environ 35 milles. C'est du moins ce que nous pensons à l'heure actuelle.

M. MACDONNELL: Jusqu'où devrez-vous reculer votre ligne principale?

M. GORDON: D'au plus 4 milles.

M. CHURCHILL: J'aimerais poser une question à M. Gordon au sujet du problème général des tarifs-marchandises. Êtes-vous en mesure de prévoir l'avenir en ce qui concerne les tarifs des chemins de fer? Vous avez dit que les transports étaient l'entreprise qui connaît la concurrence la plus âpre au monde. Vous avez signalé que chaque demande d'augmentation des taux a provoqué une perte de clientèle ou vous a exposés à perdre de la clientèle, et, cependant, nous ne cessons d'entendre parler de demandes de majorations afin de permettre aux chemins de fer de fonctionner. Comment entrevoyez-vous l'avenir?

M. GORDON: Eh bien! tout dépend de l'équilibre des forces, pour ainsi dire, car les facteurs qui concourent à augmenter nos frais jouent également dans le cas de nos concurrents. Ils payent eux aussi des salaires et des prix de plus en plus élevés et la solution du problème à un moment donné dépend de la façon dont l'équilibre est maintenu. Un autre facteur que j'ai mentionné ce matin, c'est non seulement le trafic que nous pouvons perdre à nos concurrents si nos tarifs sont trop élevés, mais aussi celui que nous pouvons tuer dans l'œuf. Si le transport est trop coûteux, les gens n'oseront pas s'aventurer dans les affaires, car ils ne pourront trouver un marché pour leurs produits. A mon avis, c'est là un grand danger du point de vue national. Le Canada est un pays qui, comme nous le savons, dépend beaucoup des exportations; il est devenu l'un des pays commerçants les plus importants du monde, et si nous laissons monter nos frais à un point où nous ne pourrions rivaliser sur les marchés étrangers, nous serons dans de beaux draps et certaines industries pourront fort en souffrir.

M. CHURCHILL: Comment prévenir cela?

M. GORDON: Je ne saurais vous indiquer le point exact où nous agissons. Comment empêcher cela? Le vieux moyen d'empêcher quoi que ce soit, c'est, selon mon expérience, la maîtrise de soi.

M. MACDONNELL: Vous devriez maîtriser quelqu'un d'autre?

M. GORDON: J'en ai déjà eu assez de maîtriser les autres.

M. CHURCHILL: Que voulez-vous dire par la maîtrise de soi.

M. GORDON: Je veux parler de la maîtrise de soi que doivent exercer les divers intéressés en cause, et j'espère que mes paroles ne vous donneront pas à penser que je suis antiouvrier. Je crois que l'ouvrier mérite son salaire, mais il en est de l'ouvrier comme de tous les autres éléments de la population: divers groupes doivent décider ce qui est dans le meilleur intérêt de l'ensemble et s'assurer qu'ils ne tuent la poule aux œufs d'or. Viendra un temps où les frais, s'ils ne sont pas freinés par nos propres décisions collectives,—ce n'est pas l'affaire du gouvernement mais bien de toute la population,—nous feront perdre nos marchés. Peut-être avons-nous atteint le point d'équilibre de notre activité économique et peut-être sommes-nous mieux d'y rester un certain temps. Pour vous donner un exemple, le Canada fait face à la concurrence la plus active et la plus évidente de la part des États-Unis. Nous devons faire en sorte que le coût des marchandises que nous désirons vendre sur les marchés où s'exerce la concurrence des États-Unis soit comparable, sinon nous ne vendrons pas nos marchandises. Nos producteurs, agricoles ou manufacturiers, qui ont des marchandises à vendre sur le marché américain doivent nécessairement faire face à la concurrence américaine. Mais les États-Unis peuvent supporter des taux de salaires qu'il nous est impossible d'assumer. Cela peut-être un des facteurs économiques. Nos voisins ont un énorme volume de marchandises à transporter. Notre pays n'a pas encore atteint un développement économique suffisant pour se comparer avec un pays industrialisé comme les États-Unis, et, cependant, nous approchons du point où nous devons nous surveiller afin de ne pas être incapables de rivaliser.

M. GILLIS: D'après vous, par où faudrait-il commencer? J'abonde dans votre sens, mais où croyez-vous que nous devrions commencer?

M. GORDON: Au cours de la guerre, nous avons contracté la déplorable habitude de prendre pour acquis que certaine autorité centralisée pouvait dire au public quoi faire, et j'ai moi-même fait cela avec beaucoup de succès pendant un certain temps, mais c'était quand même une mauvaise habitude. Ce n'est pas de cette façon qu'une société démocratique peut fonctionner. L'opinion que je formule en ce moment est l'opinion collective de tous ceux qui sont

dans le commerce, et, à mon avis, la seule façon de réussir est de procéder par tâtonnements. Tout ce que nous pouvons faire c'est d'essayer d'atteindre un certain résultat. Prenez les mines de charbon, par exemple...

M. GILLIS: Pourquoi ne pas commencer par les aciéries?

M. GORDON: Très bien, commençons par les aciéries. C'est absolument la même chose. Tant que nous pourrons produire de l'acier qui réponde à nos besoins et soutienne la concurrence des autres producteurs d'acier nous pourrions augmenter les prix de l'acier et les salaires dans la mesure où nous trouverons preneur, mais lorsque viendra le moment où l'acier ne pourra plus être absorbé par le marché, les aciéries et toutes les forces qui les animent,—la main-d'œuvre, la direction et les autres éléments,—devront, à mon avis, faire le point et déterminer si oui ou non elles n'ont pas dépassé les bornes.

M. GILLIS: Ne croyez-vous pas que nos aciéries devraient s'agrandir et aviser à contrebalancer les importations américaines.

M. GORDON: Je ne connais pas assez le commerce de l'acier pour savoir si elles peuvent le faire, si elles ont l'organisation ou les moyens nécessaires.

M. GILLIS: C'est à elles qu'il incombe de s'en donner les moyens. Le gouvernement leur a offert de doubler chaque dollar affecté par elles à accroître leurs moyens.

M. GORDON: Peut-être pensent-elles que le jeu n'en vaut pas la chandelle. N'oubliez pas que nous vivons sous le régime de l'entreprise privée.

M. GILLIS: Tant que nous serons obligés de compter sur les États-Unis pour notre acier, notre charbon et autres produits semblables, nous conserverons ce régime.

M. GORDON: Mais les États-Unis sont obligés de compter sur nous pour un grand nombre de matières premières également. Vous seriez surpris de connaître combien les États-Unis doivent compter sur nous pour leurs matières premières. A mon avis, il nous paierait de transformer nos produits bruts ici-même, mais, comme vous le savez, il y a toujours deux côtés à la médaille. On ne peut pas toujours s'en tenir à un seul chemin.

M. GILLIS: Tant que nous resterons inactifs et continuerons de compter sur les États-Unis pour nous approvisionner en produits ouvrés, nous ne pourrions édifier le Canada et demeurerons dans le marasme économique.

M. GORDON: Inactifs, dites-vous? Il n'y a rien au pays, que je sache, qui puisse empêcher un groupe quelconque d'individus, quand ils le voudront, d'engager leurs capitaux dans une entreprise, de s'organiser et de mettre sur pied une usine pour utiliser n'importe quelle matière première dont ils veulent se servir. Rien ne nous empêche de le faire, vous et moi, monsieur Gillis, sauf nos capitaux qui ne suffiront pas. Tout groupe d'entrepreneurs au pays est parfaitement libre de réunir ses forces, de trouver autant de bailleurs de fonds qu'il le peut et d'établir une usine.

M. GILLIS: En théorie, cela est très bien, mais, dans la pratique, cela ne vaut guère.

M. GORDON: Pourquoi pas? Voyez comment notre pays a grandi.

M. GILLIS: Il s'est développé surtout avec du capital américain.

M. GORDON: Les chiffres vous contredisent. Nous avons exporté beaucoup de capitaux aux États-Unis, tout comme les États-Unis nous en ont envoyé beaucoup. Il faut donner à qui donne.

Le PRÉSIDENT: Cette discussion est fort intéressante, mais je crois réellement qu'elle sort du sujet qui nous occupe.

M. GILLIS: C'est M. Gordon qui a soulevé le point. Il a dit que tous doivent agir collectivement pour régler la question. C'est par là que nous devons

commencer. J'ai eu l'impression, en l'écoutant, que la main-d'œuvre de notre pays devrait dire: "Nous n'allons pas réclamer d'augmentations de salaire et nous allons demeurer exactement là où nous en sommes."

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'a pas dit cela.

M. GILLIS: Non, ce ne sont pas les termes dont il s'est servi; il n'a pas dit cela, mais je lui ai demandé par où nous devrions commencer et, à mon avis, un bon commencement à cet égard pourrait être fait par les aciéries du pays. Elles ont reçu un bel encouragement du gouvernement qui leur a promis de doubler chaque dollar affecté à l'augmentation de leur capacité. Cependant, elles n'en ont pas bénéficié.

M. GORDON: La seule chose qui clochait, c'est que cet encouragement n'était pas suffisant. Nous avons assisté à un développement industriel extraordinaire dans notre pays au cours des dix dernières années. Une partie en était attribuable à l'aide du gouvernement; l'entreprise privée y a été également pour beaucoup. En fait, le succès a été le résultat d'un ensemble de facteurs. Mais il n'y a rien pour empêcher qui que ce soit dans ce pays de s'organiser. Personne ne peut vous dire: "Vous ne devez pas vous organiser, vous ne devez pas risquer vos capitaux".

M. GILLIS: Si le gouvernement m'offrait de doubler chaque dollar que je placerais dans une entreprise, vous trouveriez, je crois, bien des gens au Canada qui en bénéficieraient, mais c'est directement aux manufacturiers que cette offre a été faite. Elle ne s'appliquait pas à tout le monde. Si le gouvernement consentait à assumer vos pertes dans la construction de maisons d'habitation comme il le fait pour les compagnies d'assurances, vous verriez bien des Canadiens se mettre à l'œuvre et former une compagnie de construction de maisons.

M. GORDON: Je me souviens qu'il y a quelques années un homme vint me voir à mon bureau pour discuter un projet de placements au Canada; j'hésitais à lui donner des conseils, parce que j'estimais qu'il devait prendre lui-même ses décisions. Après avoir discuté pendant un certain temps, il me déclara avec un accent écossais caractéristique: "Monsieur Gordon, je comprends parfaitement que l'une des fonctions du capital est d'être perdu, mais ce que je cherche, c'est un endroit où je pourrai le placer de façon à le perdre le plus graduellement possible."

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous le paragraphe des tarifs-marchandises.
Adopté.

M. GILLIS: Vous auriez dû lui conseiller de placer son argent dans des maisons d'habitation.

M. McCLURE: Monsieur le président, cette discussion générale sur les tarifs-marchandises est très intéressante. Il y a cependant un point auquel je voudrais m'arrêter. Les deux seules provinces canadiennes qui ne poussent pas de hauts cris au sujet des tarifs sont le Québec et l'Ontario. Mais il y a un moyen de régler ce cas. On pourrait les amener à assumer leur part des frais en les faisant approcher par le gouvernement et les chemins de fer et en leur faisant signer un accord en vertu duquel les tarifs-marchandises seraient uniformes. Certaines des grosses entreprises du pays imposent déjà ces tarifs. Si vous fixez un taux uniforme, personne n'y perdra. Le chemin de fer touchera sa juste part et l'acheteur d'une automobile en Ontario en bénéficiera. A l'heure actuelle, il paie \$135 de moins que le consommateur ou l'acheteur de l'Île du Prince-Édouard. J'ai confiance qu'une loi sur les tarifs-marchandises uniformes réglerait le problème si nous pouvions en rédiger une qui répondît au besoin, même si elle était partielle au début. Il existe des compagnies qui expédient toutes leurs marchandises port payé et, ainsi, un acheteur de l'Île du Prince-Édouard peut se procurer ses fournitures à aussi bon compte que

celui qui habite les provinces centrales ou demeure à proximité de l'usine. Il devrait y avoir un moyen d'amener les provinces d'Ontario et de Québec à assumer leur part des frais. Une bonne partie de l'argent des Maritimes se déverse dans ces deux provinces. Si je vous disais combien de millions de dollars de marchandises les habitants de ma petite province achètent de l'Ontario et du Québec, vous ne me croiriez pas, mais ce serait tout de même un moyen d'arriver à nos fins; elles ne pourraient refuser de collaborer avec nous,—si la demande leur était adressée par le chemin de fer ou le gouvernement,—parce qu'elles ne pourraient se permettre de perdre du commerce comme la chose arriverait nécessairement. Au fond, on force les gens de l'Ontario,—tous les citoyens de l'Est,—ceux qui paient des taux de transport dans l'Ontario, à aider à d'autres à encaisser des bénéfices et je me demande pourquoi nous ne pourrions pas les amener à payer une partie du transport, en vertu d'une loi que j'appellerais la loi des tarifs-marchandises uniformes (*Stamp Freight Rate Act*). Cette loi existe aux États-Unis.

M. GORDON: Ma seule observation à ce sujet, c'est que j'imagine que les gens de l'Ontario ont leur point de vue sur cette question, et c'est exactement l'exposé de ce point de vue que la Commission du transport examinera. Elle entendra les arguments des sociétés de transport et d'expédition et elle siégera à Charlottetown, de sorte que tous les intéressés du pays auront l'occasion d'exprimer leurs vues.

M. McCLURE: Aux États-Unis il y a cinq des plus grosses compagnies au monde qui expédient toutes leurs marchandises sous le régime de la *Stamp Freight Rate Act*.

M. MACDONNELL: Monsieur Gardon, ce matin, je vous ai demandé comment vous pouviez vous tirer d'affaire avec des tarifs inférieurs à ceux des États-Unis; vous avez répondu tout simplement que vous ne vous tiriez pas d'affaire aussi bien que vous le désireriez, et nous en sommes restés là. J'aimerais en savoir un peu plus au sujet de la situation des tarifs-marchandises. Pourriez-vous nous communiquer quelques chiffres touchant l'exploitation des chemins de fer américains, afin de nous permettre de comparer? Pourriez-vous également nous indiquer si le fait que nous pouvons nous tirer d'affaire avec des tarifs plus bas dans notre pays, où la population est si éparpillée, tient au volume additionnel de marchandises transportées sur de longues distances? En somme, quelle est l'explication?

M. GORDON: Il me fera plaisir de vous fournir des chiffres, mais je crois,—bien que je ne m'attende pas que tout le monde soit d'accord avec moi,—que les chemins de fer canadiens dans leur ensemble, parce que nous avons deux lignes transcontinentales importantes, sont en mesure d'échapper à certaines complexités d'exploitation qui s'attachent aux têtes de ligne et que les États-Unis, avec leur grand nombre de chemins de fer ne peuvent éviter. Cette situation nous vaut une exploitation plus efficace. Par exemple, il y a quelques années, nous avons institué une enquête approfondie sur la congestion de nos terminus et obtenu d'excellents résultats. Nous avons constaté qu'en commençant à former ou à classer au point de départ, mettons à Winnipeg, un convoi à destination d'Halifax et en disposant les wagons de façon à grouper tous les wagons destinés directement à Halifax, nous épargnerions beaucoup d'argent en frais d'aiguillage aux points intermédiaires. A l'arrivée du convoi à Montréal ou à Toronto, on n'avait pas à y toucher. Aux États-Unis, un train, mettons de 70 ou 100 wagons, exigerait 30 à 40 aiguillages de tri au terminus avant qu'on puisse expédier les wagons à destination. Aux États-Unis, étant donné les nombreux chemins de fer, le convoi d'une compagnie arrive à un terminus et y décroche un certain nombre de wagons sans qu'il soit tenu compte de leur acheminement ultérieur. Par contre, notre système transcontinental

permet de donner des instructions à Winnipeg pour que tous les wagons destinés à Halifax soient groupés ensemble. Je crois que M. Dingle, notre vice-président chargé de l'exploitation, pourrait vous exposer davantage à cet égard l'économie que nous avons réalisée dans le domaine de l'exploitation.

M. MACDONNELL: J'ai regardé passer un train à Brockville l'autre jour et il m'a semblé d'une longueur interminable.

M. GORDON: En mai 1951, les wagons directs mettaient 20 heures en moyenne à passer par le terminus de Montréal, c'est-à-dire depuis leur arrivée jusqu'à leur départ pour leur destination. En avril 1952, nous avons réduit la moyenne à 13 heures. Nous avons pu obtenir ce résultat grâce au groupement systématique des convois au point d'origine. A Toronto, nos wagons directs mettaient environ 14 heures à passer par le terminus, et maintenant ils en mettent 11 heures. Il y avait au terminus de Montréal un encombrement extraordinaire que nous avons pu atténuer grâce au groupement des wagons. Voilà un genre d'économie que j'ai mentionné à titre d'exemple de ce que peut accomplir un chemin de fer dont l'administration s'étend d'un littoral à l'autre. Aux États-Unis, le même wagon, dans des conditions identiques, peut emprunter 6, 7 et même 8 chemins de fer différents et peut-être davantage qui n'ont qu'un seul intérêt: transporter la marchandise sur leur réseau.

M. GILLIS: Donc, la centralisation a du bon parfois.

M. GORDON: Oui, si elle est appliquée de façon intelligente.

M. MUTCH: Avec votre nouveau système, trouvez-vous qu'il y a avantage à former un train complet au départ? Par exemple, à Winnipeg, ne devez-vous pas faire un certain nombre d'aiguillage? Cela ne prend-il pas un certain temps au point d'origine?

M. GORDON: Non, il y a avantage dans l'ensemble. On met plus de temps à grouper les wagons, mais on épargne beaucoup plus de temps aux points intermédiaires. N'est-ce pas ainsi, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Oui.

M. MUTCH: Vous n'avez qu'à aiguiller une fois?

M. GORDON: Oui. L'autre jour, en examinant les tableaux de circulation dressés par les comités des termini, nous avons passé une heure intéressante à observer les résultats obtenus en changeant le système de groupement, et bien que M. Dingle puisse en parler avec plus d'autorité que moi, je n'ai pas manqué de m'apercevoir que ces économies avaient été effectuées. Je mentionne cet exemple comme l'une des raisons pour lesquelles nous avons un service qui coûte moins cher au public canadien que celui que les chemins de fer des États-Unis peuvent donner.

M. MACDONNELL: Un meilleur groupement des wagons entraînerait-il de fortes immobilisations pour la construction de voies?

M. GORDON: Oui, dans certains cas, nous aurions à améliorer nos voies.

Le PRÉSIDENT: "Trafic-voyageurs."

M. FULTON: Auriez-vous la bonté de vous reporter au paragraphe n° 3, le seul endroit où j'ai pu trouver une mention du sujet dont je veux saisir M. Gordon. A la quatrième ligne, je lis ce qui suit: "Les mouvements de troupes ont plus que contre-balançé la diminution, survenue dans la seconde moitié de l'année, du nombre d'immigrants transporté." Pourriez-vous me donner une idée des commodités mises à la disposition des immigrants par le chemin de fer, m'indiquer les endroits où vous avez posté des fonctionnaires d'immigration et me dire quels efforts votre compagnie a tentés pour amener de bons immigrants au Canada?

M. GORDON: Je suis heureux de la question, car elle me donne l'occasion de déclarer que nous nous intéressons grandement à faciliter le déplacement des immigrants, non seulement parce qu'ils accroîtront la population canadienne qui utilise les services ferroviaires, mais aussi parce qu'il nous vient ainsi des gens d'autre-mer que nous pouvons établir sur nos propres terres. Il nous reste encore une bonne étendue de terres à coloniser à proximité du chemin de fer. De façon générale, nous considérons l'immigration comme une excellente chose.

Nous avons une organisation outre-mer par l'intermédiaire de laquelle nous maintenons des relations très étroites avec les gouvernements de tous les pays dont nous obtenons des immigrants et nous sommes en rapport très étroit avec les compagnies de navigation qui amènent des immigrants au Canada ainsi qu'avec les diverses agences qui s'occupent de cette œuvre. Notre bureau de Londres est tenu au courant de tous les besoins canadiens en fait d'immigration, des occasions d'établissement et le reste. Nous préparons nous-mêmes un grand nombre d'imprimés que nous distribuons par l'entremise de ces agences en Europe et ailleurs.

Nous avons parmi nos imprimés une brochure intitulée *Guide to Settlement in Canada*, qui apprend à l'immigrant ce à quoi il doit s'attendre et ce qu'il doit faire. Nous distribuons une carte des provinces de l'Ouest en 5 langues. Ces publications sont distribuées par toute la Grande-Bretagne et le continent. Un dépliant intitulé *Canada*, publié en 8 langues et renfermant une carte, est distribué, à leur arrivée au Canada, aux immigrants qui voyagent par train. Nous avons également beaucoup d'autres imprimés d'information illustrés que distribuent nos bureaux d'Europe et du Royaume-Uni. D'accord avec le gouvernement canadien, les deux chemins de fer et le ministère de l'immigration concentrent leur effort sur le recrutement et le transport des candidats à l'immigration, puis, après leur avoir réservé des places, nous tâchons de vendre un billet comprenant le transport par bateau et par train. Nous avons l'habitude d'accueillir chaque immigrant au point de débarquement; à tous nos postes d'immigration et sur nos trains spéciaux d'immigrants, nous avons d'habitude des représentants qui peuvent parler au moins sept ou huit langues. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de rencontrer et d'accueillir chaque immigrant, afin de découvrir s'il a des soucis et nous assumons la responsabilité de le transporter depuis le point d'origine jusqu'à sa destination et de nous assurer qu'il soit présenté à son futur employeur. Je crois que nous accomplissons là un service dont nous avons lieu d'être fiers. Non seulement je le crois, mais je le sais parce que nous demeurons en relations avec ces gens pendant des mois par la suite et que certains d'entre eux nous adressent des lettres vraiment très touchantes.

M. FULTON: Vos agents d'outre-mer se rendent-ils réellement chez les gens en vue de les induire à venir au Canada ou leurs fonctions se limitent-elles à chercher à gagner ceux qui ont décidé de venir au Canada à voyager sur votre chemin de fer?

M. GORDON: C'est dans ce dernier sens surtout que nos représentants travaillent. Nous n'avons pas suffisamment de personnel pour faire de la sollicitation directe, mais nous travaillons par l'intermédiaire d'organismes qui en font. Les compagnies de navigation emploient des recruteurs indépendants, mais une grande partie du recrutement se fait en collaboration mutuelle. Beaucoup de gens nous écrivent pour nous demander de les renseigner sur le Canada; nous leurs répondons et leur fournissons des cartes et des dépliants et continuons de correspondre avec eux. Mais nous ne faisons pas beaucoup de sollicitation personnelle, faute d'employés.

M. FULTON: Pour ce qui est de vos relations avec les gouvernements d'outre-mer, est-il entendu que des agents d'immigration cherchent à encourager les gens qui sont acceptables à venir s'établir au Canada?

M. GORDON: Oui, des représentants de l'État dans tous les pays que vous mentionnez se tiennent en étroits rapports avec nous et obtiennent de nous des renseignements sur toute question concernant le Canada. Nous avons l'habitude de les renseigner au sujet des règlements régissant le change, mais, heureusement, ils sont disparus; d'autre part, le futur immigrant a toujours un problème à régler avec les autorités de son pays en ce qui concerne l'exportation des devises, et nous tâchons de lui venir en aide sous ce rapport.

M. FULTON: Quelle a été votre expérience relativement au plan d'assistance au transport. Votre compagnie aide-t-elle à en arrêter les détails?

M. GORDON: Oui, nous l'avons fait. Cela fait partie du service que nous assurons.

M. FULTON: Qu'en est-il des rapports entre vos bureaux et les bureaux du gouvernement canadien dans les pays où vous maintenez des agents d'immigration?

M. GORDON: Il existe des rapports très étroits avec ces agents à l'étranger ainsi qu'au Canada. Notre service de colonisation au Canada est en relations très étroites avec les fonctionnaires compétents au Canada et très souvent nos agents et ces fonctionnaires se réunissent pour discuter leurs communes difficultés. Ainsi, nous sommes tenus au courant de la situation et souvent nous signalons certaines difficultés qu'il serait possible de régler outre-mer.

M. FULTON: Pourriez-vous nous indiquer sommairement où se trouvent ces bureaux et quel est le personnel que vous y employez?

M. GORDON: Vous trouverez, je crois, ce renseignement dans le rapport... ou peut-être même est-ce indiqué dans la table des matières. Nous maintenons ces bureaux de trafic-voyageurs en Europe, soit à Londres, Anvers, Glasgow, Liverpool, Paris, Sydney, Melbourne et Wellington, où il est possible de se procurer ces renseignements. Nous avons également un bureau de liaison au Danemark qui s'occupe des pays scandinaves; au Canada même, nous avons des bureaux à Montréal, Winnipeg et Toronto.

M. FULTON: Les seuls bureaux que vous avez en Europe sont situés à Anvers, à Paris et, avez-vous dit, au Danemark.

M. GORDON: Le Danemark n'est pas indiqué ici, mais je sais que nous y avons un représentant,—à Copenhague,—le représentant scandinave.

M. MUTCH: Y en a-t-il un seul dans les Îles Britanniques?

M. GORDON: Le bureau de Londres est celui dont j'ai parlé. Nous avons un bureau général outre-mer, à Londres, qui compte dix employés; nous avons un bureau à Glasgow et nous maintenons des bureaux d'information pour les voyageurs à Liverpool, à Anvers et à Paris.

M. MUTCH: Savez-vous quelle proportion de votre personnel de Liverpool, de Londres et de Glasgow est canadienne?

M. GORDON: Non. Je ne pourrais vous le dire de mémoire. Il y a des Canadiens dans ces bureaux, mais il y a certainement des gens du pays.

M. MUTCH: A mon avis, il y a avantage à avoir des bureaux d'immigration où l'atmosphère soit nettement canadienne. D'après ma propre expérience, cette atmosphère a jusqu'ici laissé à désirer. Si je me présentais dans un bureau pour m'enquérir du Canada, je n'aimerais pas qu'on me renseigne dans une langue qui sonne l'Europe ou les Îles Britanniques et je crois qu'un futur immigrant devrait pouvoir d'abord causer avec quelqu'un du Canada au sujet du Canada, dans un cadre nettement canadien.

M. KNIGHT: A vous entendre, nous parlons une langue distincte.

M. MUTCH: Je crois qu'il est possible de discerner la différence.

M. CHURCHILL: Quel est le coût de ce service d'immigration et où figure-t-il dans le rapport?

M. GORDON: Au chapitre des frais généraux d'exploitation. Je n'en ai pas le détail, mais ce montant est indiqué à la page 26 sous "colonisation et agriculture"; le coût l'année dernière a été de \$292,838. Je crois que c'est probablement le coût total du service, soit au Canada et à tous les endroits que j'ai déjà mentionnés.

M. FOLLWELL: Monsieur Gordon, si je comprends bien, vous détenez une grande superficie de terres à coloniser que vous réservez aux seuls immigrants. Fait-on de la publicité pour faire savoir que les Canadiens déjà au pays peuvent également s'établir sur ces terres?

M. GORDON: Je crois qu'à peu près personne n'ignore que nous avons des terrains à vendre et que tout le monde peut si établir. Cependant, nous n'avons pas assez de terrains pour justifier une vaste campagne de publicité.

M. FOLLWELL: Combien d'acres avez-vous à vendre?

M. GORDON: A peu près 142,000. La crème en est déjà vendue. Ce qui nous reste est difficile à vendre.

M. CHURCHILL: Demeurez-vous en contact avec les gouvernements provinciaux au sujet de l'immigration et de la colonisation?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Ainsi qu'avec les bureaux d'Europe?

M. GORDON: Oui, par l'intermédiaire de notre service de colonisation et d'agriculture. Ce service peut sembler considérable, mais il ne l'est pas. Il est cependant très actif. Nous avons des représentants qui s'intéressent à la mise en valeur des terres et à d'autres questions agricoles et ils se tiennent en relation avec les services agricoles des provinces à cet égard.

M. FULTON: Qui en est le directeur?

M. GORDON: M. McGowan.

M. FULTON: A-t-il succédé à M. Guertin?

M. GORDON: Je ne le sais pas.

M. MUTCH: Est-ce que ce paragraphe...

Le PRÉSIDENT: M. Follwell voudrait poser une question.

M. GORDON: La personne de ce service qui me fait directement rapport est M. J. S. McGowan.

M. FOLLWELL: Pas plus tard que samedi dernier, quelqu'un m'a parlé du train d'abonnés du National-Canadien qui quitte Vaudreuil (Dorion) à 7 h. 35 pour arriver à 8 h. 45 et d'un train semblable du Pacifique-Canadien qui couvre le même trajet et arrive à 8 h. 15. Il a ajouté que le matériel du National-Canadien est vieux tandis que celui du Pacifique-Canadien est excellent.

M. GORDON: Avez-vous dit que c'était à Montréal?

M. FOLLWELL: Oui.

M. GORDON: Je croyais qu'il n'y avait qu'à Toronto qu'on se servait d'un tel matériel.

M. FOLLWELL: Cette personne m'a dit que pour les longs trajets elle utilisait le Pacifique-Canadien, parce qu'elle ne connaissait que trop cette section de votre chemin de fer.

M. GORDON: Je vais commettre une indiscretion et déclarer que je voudrais voir le Pacifique-Canadien se charger de tout le service des abonnés à Montréal et Toronto. Ce service fonctionne à perte.

M. FOLLWELL: Aide-t-il au bon renom du National-Canadien?

M. GORDON: Je ne crois pas. Nécessairement, le service d'abonnés à un chemin de fer est un service qui fonctionne à pertes; il n'en saurait être autrement. C'est la même chose pour tous les chemins de fer que je connais ou que

j'ai vus et c'est certainement ce qui arrive au Canada. Il est entendu qu'une compagnie à laquelle on impose tel ou tel service va le négliger autant qu'elle le peut. Il est inutile de cacher la vérité à ce sujet. Voici un extrait du jugement rendu par la Commission des transports dès 1920:

Si l'on considère la nature du trafic, le service rendu et le coût actuel, on voit clairement que le service suburbain aux taux d'abonnements est en soi improfitable aujourd'hui, s'il ne l'a pas toujours été, comme le prétendent certaines compagnies.

Il est difficile de trouver dans les témoignages rendus aux différentes audiences, dans quelle mesure les pertes occasionnées par l'exploitation de ce trafic ont été compensées par les avantages indirects (s'il en est) dont la compagnie a profité.

Ce sujet est très intéressant, parce qu'il est tout l'opposé de la question que j'étais en train de discuter. Nous avons là un marché auquel nous ne tenons pas. Il nous faut exiger des tarifs bien inférieurs à nos frais.

L'ironie de la situation, c'est que, lorsqu'un centre grandit, aussitôt il s'y organise un système de transport pour desservir la population. On commence par fournir un service de tramways électriques qui dure quelque temps, mais, dès qu'il cesse de faire ses frais on le jette sur les bras du chemin de fer. Les chemins de fer ne sont pas fait pour les petites distances. Nous ne sommes pas construits pour cela. De plus, les tarifs de la Commission des transports sont si bas qu'ils encouragent les gens à recourir à nos services pour ce faire transporter à bon compte. Si nous exigeons le tarif régulier entre un endroit appelé Oakville, tout près de Toronto, et Toronto, nous n'aurions personne à transporter et le problème se trouverait résolu. Parce que nous fournissons un moyen de transport plus économique, le public cherche à voyager par le chemin de fer. Nous examinons maintenant ce problème dans le but de nous présenter devant la Commission et de signaler que ces tarifs excessivement bas font des chemins de fer les dindons de la farce. D'après le relevé que j'ai en face de moi, nous avons 98 wagons affectés aux abonnés au Canada. Tous ces wagons se trouvent fort paralysés: ils ne servent que pendant trois ou quatre heures par jour et demeurent inutilisés le reste du temps. Tous les chemins de fer, à ma connaissance, et c'est certainement ce qui se fait au National-Canadien, mettent au service des abonnés suburbains un matériel désuet. Dans certains cas, j'avoue que nous avons peut-être dépassé les bornes et nous améliorons certains de ces services dès que nous obtenons du nouveau matériel que nous avons commandé. Mais vous vous souvenez que je me suis présenté devant le Comité l'année dernière et que j'ai demandé de nouveaux wagons à voyageurs, mais je ne les ai pas obtenus. On a beaucoup critiqué ces services et bien des gens ont prétendu que nous ne connaissions pas notre métier.

M. FULTON: Vous commencez à vous habituer à ce genre de critique?

M. GORDON: Je commence à m'y habituer, mais j'en éprouve toujours une certaine gêne. On oublie trop que nous fonctionnons d'après des règlements et certaines ententes au sujet des salaires et le reste. Si nous mettions en service un matériel autotracté, je suppose que les gens diraient: "Pourquoi ne faites-vous pas circuler le matériel autotracté aussi rapidement que possible afin d'obtenir toute votre clientèle?" Nous pourrions donner un service plus rapide, mais nous serions obligés d'employer plusieurs équipes au lieu d'une.

M. GILLIS: Pourquoi ne vous faites-vous pas citer devant la Commission des transports par quelqu'un?

M. GORDON: Nous avons à plusieurs reprises soumis le cas du service suburbain à la Commission des transports. Nous allons cette fois-ci présenter notre plaidoyer d'une telle façon que la Commission va en être surprise.

M. MACDONNELL: Dois-je comprendre qu'on vous force à maintenir ce service?

M. GORDON: Oui, et je suis heureux que vous ayez posé cette question. Ce qu'il importe de savoir à ce sujet, c'est que nous ne pourrions discontinuer ce service sans le consentement de la Commission; mais nous ne sommes pas tenus d'augmenter le service et nous résistons aux efforts qui sont faits en vue de nous amener à l'augmenter. Si nous avons un service déjà établi, nous ne pouvons l'abandonner sans le consentement de la Commission. Voici quelques exemples de nos tarifs: Tarifs réguliers de Toronto à Oakville—\$1.35. Le tarif moyen de chaque trajet est de \$0.67½. Si nous augmentions le tarif suburbain, qui est en moyenne de \$0.22½ par trajet pour un livret de cinquante billets, pour le porter même au tarif régulier, alors notre problème disparaîtrait parce que les gens ne voudraient pas payer ce tarif.

Le PRÉSIDENT: Au sujet d'Oakville, pourriez-vous nous donner les tarifs suburbains comparables de Montréal?

M. GORDON: Oui, j'ai deux tarifs ici même: Montréal—Sainte-Anne, tarif régulier \$0.76½, contre une moyenne de \$0.21½ par trajet pour un livret de 50 billets.

Le PRÉSIDENT: A propos des tarifs d'abonnés, sont-ils plus bas autour de Montréal que dans les environs de Toronto?

M. GORDON: Le tarif d'Oakville à Toronto était de \$0.22½ par trajet tandis que le tarif régulier de Saint-Eustache à Montréal est en moyenne de \$0.55 contre une moyenne de \$0.17⅔ par billet pour un livret de 50 billets. La moyenne par mille est à peu près la même.

Le PRÉSIDENT: Il doit sûrement y avoir certaines stations suburbaines en dehors de Toronto où les distances sont les mêmes.

M. GORDON: Je n'ai pas les chiffres exacts.

Le PRÉSIDENT: Prenez Long-Branch ou Mimico.

M. BROWNE: Ne pourriez-vous fixer votre tarif à tant du mille?

M. GORDON: Pour les tarifs d'abonnés, nous nous fondons sur le maximum fixé par la Commission. S'il y a un tarif inférieur, cela n'est pas de notre faute et nous exigerions davantage si nous le pouvions.

M. MACDONNELL: Mais la Commission vous empêche de le faire. Elle vous empêche d'organiser certains services que vous aimeriez donner parce qu'elle prétend qu'ils ne feraient pas leurs frais. Mais, d'autre part, on vous force à exiger un tarif suburbain qui vous fait perdre de l'argent.

M. GORDON: C'est ce que je soutiens.

M. MACDONNELL: Vous donnez le service et le tarif vous est imposé.

M. GORDON: C'est ce dont j'ai à me plaindre.

M. FULTON: Ma question n'est pas tendencieuse, mais vous avez parlé il y a un instant de nouveau matériel. Pourquoi entend-on souvent dire que les chemins de fer devraient être les premiers à affecter du matériel plus léger aux services d'abonnés. Pourquoi cela ne réduirait-il pas vos frais?

M. GORDON: Il y a plusieurs réponses à cette question. Tout d'abord le matériel employé par un chemin de fer doit être standardisé afin de pouvoir servir sur les autres lignes du réseau. Autrement, il ajouterait à nos frais et nous serions obligés d'avoir du matériel spécial pour cette section de notre service seulement. Nous pouvons parfois affecter les wagons du service suburbain aux trains de fin de semaine ou de jour de congé ou à d'autres trains lorsqu'ils ne circulent pas. Nous devons donc nous servir d'un matériel standardisé afin de pouvoir l'utiliser ailleurs.

M. KNIGHT: N'y a-t-il pas des villes américaines où l'on se sert d'un type spécial de matériel?

M. GORDON: Il y a des cas où le flot de voyageurs est si grand que ce matériel spécial peut servir toute la journée.

M. KNIGHT: Tandis qu'ici notre population est beaucoup moins nombreuse.

M. GORDON: On a fait divers commentaires au sujet du service d'Oakville. Si le service d'Oakville exigeait un train toutes les quinze minutes, la situation serait changée du tout au tout. Mais actuellement le train n'y est rempli qu'une fois le matin et une fois le soir.

Dans les cas que vous mentionnez les trains sont remplis toute la journée. La situation qui pourrait s'y comparer est celle de notre tunnel Montréal par où nous pouvons amener au cœur même de la ville pendant toute la journée des trains de voyageuses qui vont faire leurs emplettes. C'est le service de tramways qu'on ne devrait pas nous demander de fournir.

M. McLURE: Mais pourquoi donc le chemin de fer désire-t-il tant établir des services d'autobus si le service suburbain lui crée tant de difficultés?

M. GORDON: "Désire-t-il établir des services d'autobus", où donc?

M. McLURE: N'importe où au Canada.

M. GORDON: L'endroit où je voudrais établir un service d'autobus est l'Île du Prince-Édouard.

M. McLURE: Mais on ne vous l'y permettra jamais.

M. GORDON: Je ne peux les décider à prendre une attitude sensée à cet égard.

M. McLURE: Je vous ai dit, il y a un an, de ne pas vous inquiéter.

M. GORDON: Si nous pouvions y établir un service d'autobus, nous pourrions alors supprimer les trains de voyageurs. C'est ce que nous offrons à l'Île du Prince-Édouard. Grâce à notre programme de diesélisation des services de marchandises, nous pourrions leur fournir un service d'autobus qui serait pour eux plus commode et plus satisfaisant et qui nous permettrait, en même temps, de supprimer les trains de voyageurs. En outre, nous avons dit que, s'il arrivait que les routes soient bloquées nous mettrions en service les trains de voyageurs. Mais notre offre a été repoussée. Nous étudions actuellement notre situation pour voir ce que nous pouvons faire maintenant. Le comité législatif s'est prononcé contre nous et ne veut pas nous accorder de permis. Quant à un service d'autobus sur le parcours Toronto-Oakville, nous constaterions probablement qu'il nous est impossible d'y en établir un, parce que des compagnies y exploitent déjà des services d'autobus et que c'est à elles d'augmenter leur service, non pas à nous.

Le PRÉSIDENT: "Trafic-messageries".

M. FULTON: N'y a-t-il pas de différence entre les tarifs-voyageurs de l'Est et de l'Ouest du Canada?

M. GORDON: La Commission étudie en ce moment le tarif-voyageur établi en vertu du tarif différent des montagnes. Ce tarif s'appliquait autrefois aux marchandises, mais il a été supprimé. Le tarif différent du service-voyageurs existe encore cependant.

M. CHURCHILL: On a comparé les tarifs-marchandises du Canada avec ceux des autres pays. Avons-nous quelque état comparatif du coût du transport des voyageurs.

M. GORDON: Le calcul du coût du transport des voyageurs est l'une des questions les plus difficiles que j'aie abordées. Il est presque impossible de séparer des frais généraux ceux qu'il faut imputer sur le transport des voyageurs. L'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis, l'organisme corres-

pondant à notre Commission des transports, a établi une formule dont elle autorise l'emploi pour évaluer les frais d'exploitation du service-voyageurs des chemins de fer américains de la première catégorie.

D'après cette formule, les chemins de fer des États-Unis ont enregistré des pertes d'exploitation de \$681 millions par année quant au service-voyageurs. Si nous nous servions de la même formule au Canada, ce que nous ne faisons pas, notre service-voyageurs accuserait une perte très considérable. L'analyse révélerait que nos grandes lignes nous rapportent probablement quelques bénéfices, tandis que nos lignes d'embranchement entraînent probablement une perte.

M. CHURCHILL: Vous dites que la moyenne de recettes par voyageur-mille est de près de 3 cents.

M. GORDON: Oui.

M. CHURCHILL: Ce chiffre tient-il compte de tous les voyageurs, payants ou non payants?

M. GORDON: Des voyageurs payants vous remarquez que nous disons "voyageurs payants".

M. CHURCHILL: Et qu'est-ce que cela veut dire?

M. GORDON: Il s'agit des gens qui nous payent le prix, non de ceux qui ont des billets de faveur.

M. CHURCHILL: Je lis "recette par voyageur-mille".

M. GORDON: Je croyais que vous parliez de la recette par voyageur.

M. CHURCHILL: On en parle six lignes plus bas.

M. GORDON: Il s'agit de la recette seulement, de la recette par voyageur-mille.

M. CHURCHILL: Et vous y êtes arrivés en divisant le nombre total des voyageurs?

M. GORDON: En divisant le revenu par ce nombre.

M. CHURCHILL: Cela ne donne pas toutefois une idée du coût réel, par mille, du transport du voyageur payant.

M. GORDON: Je ne saurais vous dire ce qu'il en coûte par voyageur-mille, mais c'est ce qu'il en coûte en moyenne au voyageur payant.

M. FULTON: Quand vous demandez la revision des tarifs-voyageurs, ne devez-vous pas faire valoir à la Commission que la majoration représente une différence de tant de cents par mille?

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Quelle est votre moyenne à cet égard?

M. GORDON: En 1952, notre recette par voyageur était de 2.57 cents, comme il est indiqué à la page 39.

M. FULTON: Non, pas des cents.

M. GORDON: Je veux dire \$2.57.

M. FULTON: Par voyageur-mille?

M. GORDON: On voit plus bas que le revenu par voyageur-mille est, en réalité, de 2 cents ou près de 3 cents.

M. FULTON: Est-ce le chiffre que vous utiliseriez en demandant à la Commission de fixer les tarifs en vue d'une augmentation?

M. GORDON: Pour obtenir une majoration des tarifs?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: C'est exact, ce serait ce chiffre.

M. FULTON: Comment établissez-vous vos tarifs-voyageurs? Êtes-vous autorisés à demander un maximum de tant de cents par mille?

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Et si vous fixez un chiffre pour le trajet de Vancouver à Edmonton, vous le multipliez par tant de cents par mille?

M. GORDON: C'est bien cela. Et si nous demandions une majoration, nous obtiendrions une augmentation de tant de cents par mille.

M. FULTON: Cela vaut-il pour tout le Canada?

M. GORDON: Oui, en dehors du tarif différent des montagnes, c'est le tarif normal, sauf à l'égard de certains endroits peu importants où, strictement parlant, on peut encore voyager en wagon de deuxième classe. Mais les gens ne connaissent pas ces endroits ou les ont oubliés; j'espère qu'ils ne s'en souviendront pas.

M. KNIGHT: Le transport des immigrants est-il rentable en soi?

M. GORDON: Je crois que oui, d'après l'étude que nous en avons faite.

M. KNIGHT: Je ne sais pas si je me fais bien comprendre, mais quelle est la différence entre le tarif en wagons d'immigrants et le tarif en voitures ordinaires?

M. GORDON: L'immigrant bénéficie d'un prix réduit.

M. KNIGHT: Si votre trafic-voyageurs de tous les jours n'est pas avantageux, le transport des immigrants doit vous faire perdre de l'argent?

M. GORDON: Non, non, parce qu'un train d'immigrants ne transporte que des immigrants. Nous remplissons le train et utilisons le matériel au maximum. En outre, nous n'offrons rien qui ressemble aux services de luxe de certains de nos trains de grande ligne.

M. KNIGHT: Vous voulez dire que 100 p. 100 du matériel est utilisé?

M. GORDON: C'est exact.

M. GILLIS: Quant au service d'abonnés entre Oakville et Toronto, cela signifie que les chemins de fer subventionnent ce parcours. Ne le faites-vous pas bénéficier d'une subvention?

M. GORDON: Je ne me servais pas de ce mot, mais je ne saurais réfuter votre conclusion.

M. GILLIS: Ne s'agirait-il pas surtout d'une faible subvention payée par les chemins de fer pour aider au maintien de ces petits centres?

M. GORDON: Il a été établi devant la Commission des transports que ce sont les expéditeurs du pays qui doivent combler les pertes du service-voyageurs. Ce sont les seuls qui le peuvent.

Le tarif d'abonnement spécial est un sujet de grief pour les chemins de fer. Je suis peut-être injuste à l'égard de la Commission parce qu'il existe un autre aspect de la question, mais je voudrais bien que quelqu'un d'autre le fasse valoir. Je dis, en homme partial ou intéressé, que ce n'est pas juste. Mais la Commission des transports pourrait invoquer bien des raisons, valables à son avis, et exiger que nous continuions le service. La Commission pourrait dire que ceux qui se sont établis dans ces centres croyaient qu'ils bénéficieraient d'un service de chemin de fer. Mais je dois souligner que je vous parle en homme intéressé.

M. GILLIS: Elle pourrait peut-être vous obliger d'acheter du charbon de certaines petites mines de la Nouvelle-Écosse.

M. GORDON: Non. Autant que je sache, la Commission n'a pas le pouvoir de le faire. Il n'existe pas au Canada, à ma connaissance, de pouvoir qui lui permette légalement d'obliger les chemins de fer Nationaux du Canada à acheter quoi que ce soit à des prix non concurrentiels. Je ne connais ni loi ni pouvoir qui le lui permettent. S'il existait un tel pouvoir, je doute fort qu'il serait exercé.

M. GILLIS: Mais vous avez ordre de maintenir le service des abonnés au-dessous du coût?

M. GORDON: C'est dans la loi. La Commission des transports a le pouvoir de le faire et il y a une loi à cet égard, la loi des chemins de fer, qui y pourvoit. Mais, ni la loi des chemins de fer ni aucune autre loi que je sache n'autorisent qui que ce soit à forcer le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien à acheter une machine ou à acheter du charbon à tel et tel prix. Il n'existe aucune disposition de ce genre, mais elle pourrait être établie et cela par une loi de la Chambre des communes.

M. GILLIS: Nous verrons à ce qu'une loi de cette sorte soit adoptée.

M. GORDON: Voulez-vous parier là-dessus?

Le PRÉSIDENT: "Trafic-messageries".

M. MUTCH: Avant de passer au trafic-messageries...

M. CHURCHILL: J'ai une autre question à poser au sujet du trafic-voyageurs.

M. MUTCH: Monsieur le président, j'ai la parole, je l'espère. Est-ce bien l'endroit pour discuter le trafic-voyageurs? Dans ce cas, reprenons la discussion et abordons le service de wagon-restaurant car j'ai quelque chose à dire à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Je ne sache pas d'endroit plus approprié. Allez-y donc.

M. MUTCH: Monsieur le président, j'espère que M. Churchill ne croira pas que j'ai voulu être impoli.

M. CHURCHILL: C'est l'impression que j'ai eue.

M. MUTCH: J'essayais depuis quelque temps d'attirer votre attention, monsieur le président. J'ai cru à l'expression de M. Churchill qu'il pourrait me croire impoli.

A la dernière réunion, vous avez parlé, monsieur Gordon, de la possibilité de perdre votre clientèle en exigeant des tarifs trop élevés. Je me souviens qu'en novembre de l'année dernière vous avez mentionné que le service des wagons-restaurants accusait une perte de l'ordre de \$2.5 millions. Or, j'ai eu l'occasion,—je n'ai pas comparé avec les chiffres,—d'utiliser hier le service de wagon-restaurant et j'ai rapporté une couple de menus au sujet desquels je veux faire une ou deux remarques. Voici la première: je crois que même les diverses commissions provinciales des liqueurs sont des poules mouillées en comparaison du service actuel de wagon-restaurants, où l'on fait payer l'eau et où le prix d'une tasse de thé, de café ou de potage est de 30c. J'ai parcouru une longue suite de wagons et j'ai vérifié le nombre de personnes qui ont utilisé le service de wagon-restaurant.

Je sais fort bien que sur les faibles parcours il y a d'autres services. Mais il me semble que les lignes transcontinentales, non seulement de votre chemin de fer mais aussi des autres, exploitent de plus en plus le voyageur qui est complètement à la merci du wagon-restaurant. Je ne crois pas me tromper en disant que les voyageurs étaient beaucoup moins nombreux cette fois-ci que lors de mon dernier voyage, mais il y en avait beaucoup moins qui utilisaient le service de wagon-restaurant. Voici le menu:

Dîner spécial—\$1.85

Hachis de bœuf de conserve

Pommes de terre bouillies—haricots verts

Crème glacée et gaufrettes

Café

Voilà ce qu'on offrait pour \$1.85 et j'ai remarqué qu'il n'y avait ni soupe, ni pain, ni beurre, et, d'après une évaluation raisonnable, il y avait environ 20c. de bœufs dans ce hachis. Je m'étonne même qu'il y en eût.

Or, je ne connais rien du métier de pourvoyeur ou d'autres services du même genre, mais je puis parler avec autorité en matière d'appétit et de bonne chère. J'ai entendu des remarques indignées de la part des voyageurs à bord du train n° 2 hier et j'en suis porté à croire que, si les pertes se rapprochent tant soit peu du chiffre indiqué, on pourrait peut-être en servant de meilleures portions rendre le public voyageur beaucoup mieux disposé envers le réseau tout en lui donnant beaucoup plus de confort. Je vous citerai un autre cas qui m'a paru être un exemple très intéressant: il s'agissait d'une salade à base de laitue pommée,—qui figurait sur le menu du repas servi à la carte. J'ai remarqué que la plupart des gens choisissaient le repas à la carte. Je me suis fait servir cette salade à 90c afin de juger de sa taille et j'ai constaté que, une fois divisée, cette pomme de laitue suffisait à servir cinq ou six personnes, compte tenu de sa grosseur il va s'en dire. Tout d'abord, une pomme de laitue coûte 15c. et il y avait pour à peu près 7c. d'assaisonnement. Cela me paraît donner un profit de \$5.23 sur un placement de 22c. en servant cinq de ces salades. Je ne mentionnerai pas le repas de poulet à la crème, qui coûte \$2.70 et contient pour environ 20c. de poulet en tout, ni le dîner, dont le plat de résistance est une côtelette d'agneau que je pourrais gober en quatre bouchées sans me servir de mes dents. C'est au nom de bien des gens, et surtout en mon propre nom, que je proteste contre cette hausse de prix, surtout sur le réseau transcontinental. Il est facile d'en informer le public dans cet intéressant petit document, puis de laisser entendre ensuite que ceux qui reçoivent un salaire comme le président ou qui ont un compte de dépenses comme le mien payent en réalité pour le service du wagon-restaurant plutôt que pour la nourriture. C'est une très mauvaise publicité. Je connais bien des employés de vos wagons-restaurants qui, de temps en temps, passent leur tête aux fenêtres lorsque le train est en gare d'arrêt et m'appellent par mon prénom. Je ne crois pas que vos employés soient très heureux de la situation. Je ne connais pas leur impression lorsqu'ils reçoivent leur chèque de paye, mais je sais qu'ils se sentent un peu coupables lorsqu'ils me présentent l'addition. J'ai cru qu'il était peut-être opportun de mentionner ici ce fait. C'est un sujet de discussion générale. Je connais un peu le tempérament du président, et je me demande s'il ne nous serait pas possible d'obtenir en premier lieu un meilleur service dans l'intérêt du réseau lui-même, et quelques explications là-dessus en plus d'apprendre que nous perdons un certain montant d'argent et que nous pouvons nous compter chanceux d'obtenir quelque chose.

M. GORDON: Il me semble, M. Mutch, que vous avez assez bien répondu à vos propres questions, parce que vous avez souligné le fait que le service entraîne des pertes considérables. Nous revenons à l'argument de M. Gillis, à savoir que nos prix nous font perdre la clientèle, c'est tout. Nous devons peut-être un jour décider de supprimer entièrement les wagons-restaurants. Il faudra peut-être en arriver-là. J'ai ici, sous les yeux, un rapport. Vous remarquerez dans le rapport que vous mentionnez qu'il est question de l'étendue des pertes que nous valent les wagons-restaurants. Nous nous sommes occupés, il y a deux ans, d'examiner chaque article de dépenses que nous pouvions contrôler. Nous avons remplacé certains articles dans des cas où le public ne pouvait s'en apercevoir. Nos adversaires dans les questions de revision de tarifs nous disent que nous n'économisons pas du tout, que tout ce que nous avons à faire c'est de réduire nos services, mais nous ne l'avons pas aussitôt fait qu'ils se plaignent du service, et nous ne sommes pas plus avancés. Quoi qu'il en soit, à la suite de l'enquête la plus approfondie sur les économies que permettait le service, nous avons réduit nos frais de \$802,000 par année en 1952, et j'ai commencé à croire que nous avons réellement fait quelque chose dans l'intérêt du service de wagon-restaurant. Mais le 1^{er} septembre 1952, il nous a fallu payer \$700,000 en surcroît de salaires. C'est tout aussi simple que cela. A l'heure actuelle, en 1952, la perte moyenne par repas que nous servons

est de 55c. Vous avez donc la satisfaction de savoir que le repas que vous payez \$3.50 nous coûte \$4.05. Si vous croyez maintenant que nous devrions offrir ce repas à \$2 et absorber l'autre partie du coût qui s'élève à \$2.05 par repas, libre à vous, mais je fais faire tout en mon pouvoir pour réduire la subvention que nous versons aux usagers des wagons-restaurants.

M. MUTCH: Je ne ferai pas de suggestion quant aux prix que vous devriez demander, mais je vous ferai remarquer, cependant, que vous ne devez pas verser plus d'argent au personnel pour servir 128 personnes, à n'importe quel repas et n'importe quand, sur le réseau transcontinental, que pour servir 25 ou 30 personnes, et mon argument, c'est que le public voyageur, même lorsqu'il n'a pas d'autre choix...

M. GORDON: Je regrette si je vous ai mal compris. C'est une question qui fait l'objet d'une expérience à l'heure actuelle. Nous allons essayer d'offrir un repas préparé à l'avance. Tout cela est à l'essai depuis deux ans, mais nous cherchons maintenant à savoir ce que nous pouvons faire, en réalité. Si la méthode n'est pas déjà en pratique, elle est en voie de l'être. Nous nous proposons d'offrir un dîner ou repas préparé d'avance et qui, nous l'espérons, attirera une nombreuse clientèle. Nous verrons alors si cela peut induire les voyageurs en voiture ordinaire à se rendre au wagon-restaurant pour y prendre leur repas. Les avis sont fort partagés quant au succès de l'expérience et j'en doute moi-même, mais je suis prêt à la tenter.

M. MUTCH: Puisque vous faites une expérience, je serai heureux de m'y prêter.

M. FULTON: Que pensez-vous de ces repas préparés d'avance que l'on sert dans les aérobuses?

M. GORDON: Le rapport que j'ai sous les yeux indique qu'il n'existe pas de possibilité d'économie sous cette rubrique. Les conclusions qui découlent de l'étude préliminaire que nous avons faite des possibilités qu'offre ce domaine, d'après les essais tentés aux États-Unis, serviront de base à une nouvelle étude. On signale que des immobilisations considérables s'imposeront si l'on adopte ce genre de repas, mais tout cela est à l'étude. Les avions ont l'avantage de disposer d'une quantité énorme d'énergie électrique qui leur permet de garder les repas chauds. D'autre part, si je pouvais faire accepter aux voyageurs des chemins de fer la sorte de repas servis à bord des avions, je crois que cela répondrait à la question de M. Mutch.

M. MACDONNELL: J'allais vous demander si on nous offre en réalité un service trop excellent. Je songe à la propreté, aux belles nappes qui sont constamment remplacées. Un jour, j'étais dans un wagon-restaurant où se trouvait un comptoir. La table était loin d'être bien mise, je l'admets, mais comme je suis écossais, j'étais prêt à m'en contenter et à payer un prix réduit.

M. GORDON: L'ennui, monsieur Macdonnell, c'est que tous les habitants du Canada ne sont pas des Écossais.

M. KNIGHT: Bien, mais allons en Écosse pour un moment.

M. GORDON: La question a fait l'objet d'une étude qui a tenu compte des points mêmes que vous avez mentionnés. Voici où nous avons cherché à économiser: coût des vivres, appuis-tête en plastique, matériel ordinaire des wagons-restaurants, tapis de table en plastique, aliments cuits d'avance et congelés, et ainsi de suite. Tous ces facteurs sont actuellement l'objet d'un essai ou d'une étude en vue de réduire les frais.

M. MACDONNELL: Qu'est-ce qu'un wagon-dinette? Celui où se trouve un long comptoir?

M. GORDON: C'est un wagon-restaurant avec comptoir.

M. MACDONNELL: Quel en est le résultat du point de vue de l'exploitation? Est-ce un économie?

M. GORDON: Nous ne connaissons pas encore le résultat de cette expérience. Nous croyons que c'est une économie, mais avant d'avoir un wagon-dinette, il faut, en premier lieu, dépenser peut-être \$50,000 à \$60,000, peut-être \$75,000 à \$80,000 pour transformer un wagon ordinaire; c'est le premier placement à risquer. Il faut ensuite établir si ce genre de wagon plaît ou non au public. Il est juste de dire que 50 p. 100 des gens mécontents nous en parlent contre 10 p. 100 des gens satisfaits. On se froisse de tous ces changements comme de tout amoindrissement du service. Nous construisons au Canada, et aux États-Unis, des wagons ou l'on offre un service d'hôtel qui est de beaucoup trop luxueux. Je veux que vous compreniez bien ceci; je n'ai pas tout à dire dans l'exploitation du chemin de fer. Je n'essaie pas de le faire. J'ai eu des entretiens, à maintes reprises, avec nos employés du trafic et de l'exploitation au sujet des wagons-restaurants. Ils me supplient de ne pas amoindrir le service de wagon-restaurant. "Cela nous fera du tort, disent-ils, parce que les gens jugent notre service d'après ce qu'ils voient dans les wagons-restaurants et les voitures ordinaires pour voyageurs. Vous ne me ferez pas croire, cependant, qu'il y a des gens qui nous confient le transport de leurs marchandises parce qu'on leur donne une serviette de table au wagon-restaurant. Voilà le pour et le contre.

M. McLURE: Ou une théière en argent?

M. GORDON: Il n'y a plus de théières en argent. Il y en avait peut-être en 1930, mais aujourd'hui ce sont toutes des théières en acier inoxydable. Nous avons vraiment réalisé une amélioration, dont nous pouvons être fiers, quand nous avons supprimé ces articles de luxe.

M. KNIGHT: Nous devons nous transporter en Écosse, il y a un instant, du moins j'allais suggérer que nous le faisons. Je ne veux pas adopter l'attitude de M. Mutch. J'entretiens des doutes au sujet de certaines choses qu'il a dites, mais je crois qu'il est vrai et généralement reconnu que le service de wagon-restaurant des chemins de fer est luxueux. Quand nous parlions des Écossais, je me reportais, par la pensée, au vieux chemin de fer qui relie Edimbourg à Londres. Sur le train, au moins, tout le monde peut manger. J'admets que le service ne soit peut-être pas aussi bon et que le train soit encombré. Il faut qu'il soit encombré avant que l'exploitation en devienne lucrative tout comme vos trains d'immigrants. Je dirais que celui qui voyage en voiture ordinaire a tout autant besoin de manger que celui qui voyage en wagon-salon. J'aimerais que tous ces gens puissent manger. J'aimerais que le service soit moins prétentieux. Le linge de table coûte cher. J'aimerais, surtout dans ce pays des longues distances... et je pourrais ajouter que je sais ce que signifient ces longues distances, depuis le jour où, jeune immigrant, je suis arrivé au pays en 1909. Depuis lors, j'ai traversé le pays bien des fois et j'ai toujours pensé que les gens qui voyagent par train sont embarrassés simplement parce qu'ils ne peuvent manger quelque chose qui en vaud la peine. On se bouscule pour obtenir des renseignements comme celui-ci: "Le train va-t-il arrêter pendant dix minutes? Avons-nous le temps de nous rendre au magasin pour y acheter une douzaine d'oranges", et autres questions de ce genre. Je ne crois pas qu'il devrait en être ainsi sur le chemin de fer qui appartient à la population. Je ne veux pas critiquer les chemins de fer Nationaux du Canada. Je voudrais qu'ils améliorent leurs services. Voilà un cas où nous pourrions améliorer le service offert aux habitants du pays, et je suis heureux que M. Mutch ait soulevé la question, bien que je ne sois pas d'accord avec lui sur tout ce qu'il a dit.

M. GORDON: Je tiens à dire que je suis très reconnaissant des opinions qui ont été exprimées ici, parce qu'elles viennent à l'appui de mon sentiment en général. Paris n'a pas été bâti en un jour et le service de wagon-restaurant ne saurait être amoindri du jour au lendemain. Cela prend du temps. Il faut tenir

compte de l'opinion des autres membres de la direction pour savoir jusqu'où on peut aller. La transformation est en voie d'exécution, et puisque le Comité s'est réuni afin de me faire part de l'opinion générale du pays à ce sujet, je serais heureux que vous pensiez que le public accepterait cet amoindrissement du service. Je puis vous assurer que j'ai entendu bien des opinions contraires.

M. FULTON: N'est-il pas vrai que la compagnie pourrait offrir des repas à meilleur marché en les servant au comptoir plutôt que sur le train, quelle que soit l'économie apportée au service offert sur le train.

M. GORDON: D'une manière générale, je dirais que oui. Cependant, il faut encore tenir compte des difficultés qui se rencontrent dans un pays comme le Canada où, en plusieurs endroits, le service au comptoir serait impossible à cause des heures inopportunes et du fait que nous sommes toujours à la course pour respecter l'horaire. On ne peut disposer des 15 ou 20 minutes nécessaires pour permettre aux voyageurs de descendre du train. Un autre problème, c'est que personne ne veut plus soumissionner pour exploiter nos services de restaurants. A différentes gares, nous avons demandé à l'entreprise privée de nous faire des offres et nous étions prêts à céder l'espace voulu, mais nous ne pouvons trouver preneur.

M. MACDONNELL: La plupart des restaurants qui se trouvent dans les gares sont-ils exploités par le chemin de fer?

M. GORDON: Certains le sont, mais pas la plupart. Nous avons la plus grande difficulté à trouver des gens qui veulent les exploiter.

M. MUTCH: Il est, évidemment, impossible à une dame qui voyage avec un jeune enfant de descendre du train lorsque la température est 30 degrés au-dessous de zéro et d'aller prendre un repas au comptoir.

M. GORDON: Nous faisons tout ce que nous pouvons pour obtenir une nombreuse clientèle. Nous sommes prêts à dépenser l'argent requis pour réaménager les cuisines et établir des "dinettes" afin d'attirer la clientèle. Ce sera peut-être une mauvaise affaire, mais nous allons courir le risque.

M. MACDONNELL: Vous feriez mieux de faire siéger de modestes députés avec votre haut personnel.

M. GORDON: Si vous pouvez en trouver, je serai content de les avoir parmi nous. Il serait peut-être mieux de ne pas consigner cette réflexion au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est naturel. A mon avis, cela devrait être porté au compte rendu.

M. CHURCHILL: A propos de la sécurité des voyageurs, je me demandais si l'on peut obtenir des statistiques indiquant les accidents subis chaque année par les voyageurs en cours de route et comment les chemins de fer Nationaux du Canada se comparent à cet égard avec d'autres compagnies.

M. GORDON: C'est un sujet pénible. Ce n'est pas un point sur lequel je puis être catégorique parce que les conditions varient tellement et que l'élément de chance,—bonne ou mauvaise,—joue un tel rôle qu'il est difficile de se former une opinion. Le tableau des accidents des chemins de fer Nationaux du Canada n'est pas, à tout prendre, des plus satisfaisants. Nous avons fait tout ce que nous avons pu à ce sujet pour renforcer les règlements et ainsi de suite, mais il reste que les accidents sont simplement inévitables. Je ne crois pas, à tout prendre, que notre tableau soit pire que celui d'autres chemins de fer mais c'est une piètre satisfaction. Il se peut qu'il soit pire ou meilleur à un certain endroit, parce que, je le répète, la chance semble y être pour beaucoup.

M. CHURCHILL: La cause et le nombre de ces accidents sont-ils l'objet d'une étude continuelle?

M. GORDON: Oui, chaque accident fait l'objet d'un rapport qui passe par tous les échelons de surveillance et m'est remis. Il n'y a aucun accident qui

ne me soit signalé personnellement par l'entremise du vice-président de l'exploitation. M. Dingle et moi-même nous nous consultons constamment pour voir la leçon à tirer de chaque accident particulier. Nous prenons toutes les précautions possibles, mais l'on ne peut empêcher les accidents.

M. BROWNE: Ces accidents sont-ils l'objet d'une enquête à l'extérieur?

M. GORDON: La Commission des transports a, évidemment, le droit absolu de faire enquête sur tout accident et le fait aussi.

M. BROWNE: Elle le fait?

M. GORDON: Oui. La Commission procède à des enquêtes de temps à autre. Elle en a tenu une, il y a deux ans.

M. BROWNE: A quel endroit?

M. GORDON: En Colombie-Britannique. Vous vous rappelez probablement l'accident qui y est arrivé.

M. McLURE: Étudie-t-elle la question de passages à niveau?

M. FULTON: Puis-je me reporter à un article des dépenses d'exploitation figurant à la page 25 et à peu près au 7^e rang, en bas de la page. Il s'agit du montant de \$958,000 payé aux accidentés. Ce chiffre comprend-il les indemnités payées aux personnes pour des blessures subies au cours d'un voyage par train ou causées par le chemin de fer ou comprend-il aussi les indemnités payées aux employés du réseau accidentés?

M. GORDON: Ce chiffre particulier ne comprend que nos employés.

M. FULTON: N'avez-vous pas le chiffre des indemnités payées aux voyageurs ayant subi des blessures?

M. GORDON: Ces chiffres se trouvent aux comptes généraux. Je vois au compte d'accidents que le total des indemnités payées aux accidentés, en 1952, se chiffre par \$3,675,000.

M. FULTON: Dont \$958,000 payés aux employés, suivant la page 25, ce qui laisse 3 millions de dollars pour les autres.

M. GORDON: Oui, mais il faut se rappeler que l'indemnisation des employés comprend les frais d'établissement des réclamations à la Commission des accidents du travail et le reste.

M. FULTON: Comment ce chiffre de 3 millions de dollars, cette année, se compare-t-il avec celui de l'année dernière?

M. GORDON: L'année dernière, c'était \$3,015,000 et, cette année, c'est \$3,675,000.

M. BROWNE: Revenons aux wagons-restaurants; combien a-t-on servi de repas? Quel était le prix moyen du repas et ainsi de suite?

M. GORDON: En 1952, nous avons servi 2,009,644 repas et la recette moyenne, par repas, a été de \$1.54. La dépense moyenne, par repas, était de \$2.09, et la perte moyenne a été de 55 cents. Je parle de moyennes.

M. MACDONNELL: Pouvez-vous nous dire ce qui forme le total de \$2.09?

M. GORDON: Que voulez-vous dire?

M. MACDONNELL: Je veux dire ce qu'un repas vous coûte. A combien revient le prix de la nourriture, par exemple?

M. DINGLE: Le coût de la nourriture était de 58.6 cents; celui du blanchissage, 8.2 cents; des salaires, 114.1 cents; de la surveillance et d'autres articles de dépense, 28.1 cents, soit un total de 209.0 cents.

M. KNIGHT: Et aucune partie de l'exploitation du train lui-même est imputée sur ce montant?

M. GORDON: Non; il s'agit seulement des frais d'exploitation du wagon-restaurant—personnel, salaires, serviettes de table, coutellerie et autres services, mais il n'est pas tenu compte de la dépréciation du matériel.

Le PRÉSIDENT: Ni du coût de l'outillage de traction?

M. GORDON: Non, seulement des frais immédiats du service.

Le PRÉSIDENT: La perte est donc plus élevée, en réalité?

M. GORDON: Évidemment.

M. McLURE: Ce montant de \$3 millions couvrant les indemnités d'accidents ne comprend pas les indemnités ni les frais des nombreux accidents qui surviennent aux passages à niveau.

M. GORDON: Il vise tous les blessés, y compris les employés.

M. MACDONNELL: N'avez-vous pas souligné que le montant de 209 cents ne représente pas le coût total du repas?

M. GORDON: C'est le montant des débours.

M. MACDONNELL: Abstraction faite d'autres éléments, croyez-vous que le service en vaut la peine?

M. GORDON: Nous savons que les choses vont déjà assez mal sans les aggraver. S'il fallait motiver la suppression du service de wagon-restaurant, je tiendrais compte de ces autres éléments.

M. MACDONNELL: C'est le simple prix fixe des repas.

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: "Trafic-messageries."

M. BROWNE: Puis-je vous demander, M. Gordon, si les mêmes augmentations s'appliquent au trafic-messageries comme au trafic-marchandises?

M. GORDON: Non; pas dans la même proportion.

M. BROWNE: Quelle a été, d'après vous, l'augmentation du coût du trafic-messageries depuis 1948?

M. GORDON: Il est difficile de répondre à votre question, parce que, dans le cas des messageries, il n'y a pas de pourcentage général d'augmentation. Chaque article fait l'objet d'une augmentation particulière; je peux vous indiquer l'augmentation de la recette.

M. BROWNE: Mais il faut aussi tenir compte de la hausse des salaires et du coût du matériel.

M. GORDON: C'est vrai.

M. BROWNE: Nous en sommes au courant, mais nous ne savons pas ce qu'il en est des messageries.

M. GORDON: Nous augmentons les tarifs-messageries en étudiant les différentes catégories de marchandises et en haussant les tarifs quand nous le pouvons tout en soutenant la concurrence de la poste et des autres voituriers.

M. BROWNE: C'est la même chose dans le cas du trafic-marchandises. Vous dites qu'il a augmenté de 98 p. 100 depuis 1948? C'est une augmentation nominale. Quelle est l'augmentation du trafic-messageries?

M. GORDON: Je vous fournirai ce renseignement.

M. BROWNE: Quelle a été la situation du trafic-messageries, l'année dernière? S'est-elle améliorée?

M. GORDON: Le volume du trafic-messageries s'est amélioré, comme l'indique la page 9 de mon rapport.

Le PRÉSIDENT: Page 9—6 p. 100.

M. BROWNE: Je veux parler de la recette même.

M. GORDON: Voyez la statistique à la page 25 du rapport. Je crois que vous y trouverez ce qui se rapporte aux messageries. Les recettes ont passé de \$30,670,031 à \$35,820,000, c'est-à-dire de 1951 à 1952.

M. BROWNE: Et vos frais?

M. GORDON: Vous trouverez ce renseignement à la page 27.

M. Browne: Exploitation du service des messageries: \$3 millions. Est-ce bien ce chiffre?

M. GORDON: Il faut rapprocher deux ou trois articles. Les recettes d'exploitation sont de \$35,820,000, comme je vous l'ai dit, et les frais d'exploitation, de \$23,888,000; le revenu net est donc de \$11,932,000.

M. BROWNE: C'est le bénéfice.

M. GORDON: Cela ne comprend pas les frais d'exploitation que nous imputons sur les messageries pour les services que nous leur accordons, pour ainsi dire.

M. MACDONNELL: Par exemple?

M. GORDON: Traction des wagons à messageries, par exemple.

M. BROWNE: Vous ne demandez rien pour ce service?

M. GORDON: Nous le faisons, en tant qu'agence distincte, mais je me sers des chiffres de nos recettes, dont je déduis les frais directs d'exploitation des messageries; sur le bénéfice d'exploitation qui est de \$11,832,000, nous imputons les frais de traction et de manutention. Notre comptabilité fait figurer le revenu net dans l'état des revenus du chemin de fer. J'ai sous les yeux un chiffre qui indique si, oui ou non, le service que nous fournissons aux messageries est profitable ou non.

M. BROWNE: Pouvez-vous me dire quelle partie de l'augmentation des revenus résulte de la majoration des tarifs permise par la Commission des transports?

M. GRACEY: L'augmentation a été de \$2,305,000.

M. GORDON: A cause de la majoration des tarifs.

M. MACDONNELL: Et le reste provenait d'un volume d'affaires accru?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Quand vous allez devant la Commission des transports discuter les tarifs-messageries, ne devez-vous pas lui donner un état complet de vos frais avant d'aborder la question des tarifs? Votre demande de majoration des tarifs-messageries ne doit-elle pas être étudiée à la lumière d'un exposé fidèle et complet de votre exploitation?

M. GORDON: Oui. Un grand nombre des tarifs-messageries ont été fixés en bas du maximum permis; nous avons le champ assez libre. Lors de notre dernière demande d'augmentation des tarifs-marchandises, nous avons décidé de nous occuper d'abord des tarifs-marchandises et d'étudier ensuite les messageries et les communications afin de constater dans quelle mesure ils s'étaient ressentis de la hausse des frais, puis de revenir à la charge et de montrer combien nous étions en retard sur l'augmentation des salaires.

M. MACDONNELL: Je sais bien que vous ne pouvez établir isolément le chiffre de chaque détail infime, mais voici un service qui peut être étudié séparément, à mon avis, et dont les frais peuvent être établis. Croyez-vous qu'il soit judicieux de ne pas le prendre à part afin de savoir exactement ce qui en est?

M. GORDON: Je puis vous obtenir ce renseignement. Je ne l'ai pas sous la main en ce moment, mais je l'aurai ce soir. Pour y arriver, il nous faut accepter bien des chiffres arbitraires.

M. MACDONNELL: J'aimerais vous poser cette question de nouveau. Comment pouvons-nous traiter un service si important du chemin de fer sans connaître ce qui s'y passe?

M. GORDON: Je puis vous dire ceci: quand nous examinons le service des messageries, ce que nous faisons de temps à autre, nous sommes d'avis que c'est une exploitation profitable.

M. MACDONNELL: Quand la Commission des transports l'étudie, n'insiste-t-elle pas pour connaître la véritable situation des messageries?

M. GORDON: Cela dépend de la situation. Il s'agissait, dans le cas qui nous occupe, d'une question déterminée; le coût des salaires avait augmenté de tant. La Commission savait que le revenu global du réseau ne pourrait nous permettre cette augmentation. Nous lui avons demandé d'étudier les augmentations des tarifs-marchandises que nous croyons suffisantes. Nous ignorons si elles couvriront suffisamment nos frais pour nous permettre de continuer notre exploitation. Nous ne sommes pas encore en mesure d'indiquer combien l'augmentation des salaires applicable aux messageries ou aux communications peut être défrayée par la majoration des tarifs, nous reviendrons donc plus tard et vous dirons ce que peut nous valoir l'augmentation des tarifs-messageries.

M. MACDONNELL: Vous voulez dire, si je vous comprends bien, qu'il y a certains chiffres arbitraires non établis avec précision et que vous êtes dans l'embarras au sujet des messageries.

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Pourriez-vous nous dire ce qui en est, l'année prochaine?

M. GORDON: Je puis vous faire un rapport qui répondra à votre question.

M. MACDONNELL: Si la difficulté tient à ce que vous vous trouvez dans une sorte de période de transition, je ne devrais peut-être pas vous le demander.

M. GORDON: J'ignore combien de nos tarifs seront maintenus.

Le PRÉSIDENT: Les messageries sont donc un service où la concurrence est forte puisque vous n'avez pas exigé les tarifs qu'il devrait vous être permis de demander?

M. GORDON: La concurrence y est très forte et, si nous majorons les tarifs, je ne suis pas sûr que nous puissions garder notre clientèle. Je ne sais donc pas si les changements que nous ferons couvriront tous les frais.

Le PRÉSIDENT: Service des communications.

M. BROWNE: Qu'est-ce que le service des communications?

M. GORDON: Ce sont les services de téléphone et de télégraphe.

M. BROWNE: Vous possédez des câbles?

M. GORDON: Oui. Nous avons des câbles particuliers et autres services du même genre.

M. BROWN: Vous exigez des droits?

M. GORDON: Oui, pour les services particuliers de télégraphie; il nous faut aussi des lignes téléphoniques pour l'exploitation du chemin de fer, et nous louons pour les émissions radiophoniques et autres programmes du genre.

Le PRÉSIDENT: Nous avons déjà étudié les frais d'exploitation, à mon avis. Il est maintenant 5 h. 30. Devrions-nous suspendre la séance jusqu'à 8 h. 30?

Adopté.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend la séance à 8 h. 30 du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Je vous remercie d'être venus si promptement.

"Rénumération des employés".

Adopté.

“Prix”.

M. FULTON: M. Gillis n'est pas arrivé, monsieur le président, et il n'est pas encore 8h. 30.

Le PRÉSIDENT: Je lui ai offert de l'appeler en premier, juste comme il partait, mais il a secoué la tête.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous nous sommes déjà réunis deux fois.

Le PRÉSIDENT: “Prix”.

Adopté.

“Impôts, locations et autres comptes de revenus”.

Adopté.

“Hôtels”.

M. KNIGHT: N'avez-vous pas commencé un peu avant l'heure, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Nous avons commencé à l'heure tapante.

M. KNIGHT: Vous avez adopté deux articles avant 8h. 30. J'aimerais me réserver de soulever une petite question.

Le PRÉSIDENT: Veuillez nous dire sous quelle rubrique et nous nous y reporterons immédiatement.

M. KNIGHT: “Rémunération des employés”.

Le PRÉSIDENT: Très bien. “Rémunération des employés”, c'est bien la désignation adoptée au rapport.

M. KNIGHT: Je devrais peut-être m'excuser d'arriver à ce moment-ci. Mais la question que je voulais soulever en est une que M. Coldwell m'a prié d'aborder, à cause de la correspondance qu'il a reçue d'une certaine personne. Je ne sais pas si je devrais donner le nom de cette personne, ou si cette dernière s'y opposerait. Elle dit que l'un des griefs de la Fraternité des cheminots, en ce qui concerne la structure des salaires payés par les chemins de fer du Canada, c'est que si les taux de salaires sont connus le nombre d'employés touchant tel salaire ne l'est pas. Il est donc impossible de discuter intelligemment les chiffres qui s'y rapportent. Les chiffres du Bureau fédéral de la statistique indiquent les gains moyens seulement de la moyenne des employés. Il est donc impossible d'établir exactement à l'aide de ces chiffres la tendance des salaires. On pourra dire que c'est là une question d'administration interne et que ces chiffres ne sont pas ordinairement révélés. Le correspondant souligne, toutefois, que M. le juge Kellock a publié dans son rapport les chiffres des salaires payés avant le 1^{er} mars 1948 jusqu'au 31 août, suivant les différentes catégories d'emplois. Ce correspondant,—je crois que c'est un conseiller en recherches,—voudrait savoir combien d'employés des chemins de fer touchent tel et tel salaire particulier. Il propose que M. Coldwell pose la question à M. Gordon, à cette occasion, étant donné que M. le juge Kellock a publié les différentes catégories de salaires payés par le National-Canadien aux employés des services sédentaires au cours de la période mentionnée dans cet article. Il se peut, monsieur le président, qu'il vous soit difficile de m'entendre traiter la question de l'exploitation des chemins de fer. On a demandé, le 18 décembre 1950, que ce tableau soit mis à jour à partir de 1939 en indiquant le nombre d'employés de chacune des catégories d'emplois. C'est la question que M. Coldwell, qui ne fait pas partie du Comité, m'a prié de soulever.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous qu'il soit du devoir de ce Comité de fournir des renseignements à un certain spécialiste ou individu qui exploite sa propre entreprise?

M. KNIGHT: Ce qui m'intéresse en ce moment, ce n'est pas l'individu qui exploite sa propre entreprise, mais ce que je crois être une question qui intéresse tant le public que les employés.

Le PRÉSIDENT: Il se peut que je n'aie pas très bien compris votre explication, mais je crois que vous avez dit que cet homme était quelque analyste qui se plaignait de ne pouvoir obtenir certaines statistiques dont il avait personnellement besoin.

M. KNIGHT: Non, non. J'ai simplement révélé d'où venait la suggestion d'obtenir ce renseignement. Je n'avais ni l'obligation ni le besoin de le faire. J'ai le privilège de poser une question, à titre de député et en tant que membre du Comité. Je n'ai pas révélé, il va sans dire, le nom du correspondant.

M. GORDON: Monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Je crois que je préférerais différer d'émettre une opinion sur ce point. Je demanderais aux membres du Comité d'y réfléchir et, à la prochaine séance, nous en discuterons. Mais quant à moi, j'ai toujours cru que le Parlement, en confiant la gestion de cette immense entreprise à la direction d'une compagnie plutôt qu'à un ministère de l'État,—décision très judicieuse,—avait voulu que les directeurs administrent le chemin de fer au nom du peuple canadien.

M. KNIGHT: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et qu'ils aient la responsabilité exclusive de l'administration. Toutefois, je ne veux pas décider le point maintenant. Je préférerais le réserver.

M. KNIGHT: Pourquoi vous y opposez-vous?

Le PRÉSIDENT: Je pourrais tout aussi bien vous demander: Pourquoi la question est-elle posée?

M. MUTCH: La réponse serait intéressante.

Le PRÉSIDENT: Prenons le temps d'y penser, de toutes façons, monsieur Knight. D'ordinaire, je trouve le Comité plutôt raisonnable.

M. KNIGHT: Il est, évidemment, du ressort du Comité de me refuser le renseignement.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de la "Rémunération des employés", monsieur Gillis?

M. GILLIS: Non. Il ne s'agit que des négociations et de leur aboutissement.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes aux "Hôtels".

M. FULTON: A la page 12, vous mentionnez ce qui me paraît être une nouvelle comptabilité que vous songez à adopter pour les hôtels. Vous envisagez, au paragraphe 38, l'application de la dépréciation uniforme puis vous dites:

L'application de la comptabilité de dépréciation sera déterminée après une revue des procédés de comptabilité qui peuvent le mieux donner une idée juste des résultats de l'exploitation.

Croyez-vous qu'un taux de 2 p. 100 soit suffisant? N'est-ce pas là un bien faible taux de dépréciation annuelle?

M. GORDON: Je ne crois pas, si vous examinez les faits. Prenez le Château Laurier. Il a été construit en 1912, mais c'est encore un fort bon hôtel.

M. FULTON: On n'en saurait douter. Mais comment proposez-vous de le faire? La dépréciation ne serait-elle pas normalement fixée à un taux plus élevé?

M. GORDON: Je crois que l'important en ce qui concerne les taux de dépréciation uniforme, c'est de révéler le taux que vous adoptez et de laisser les mécontents l'étudier. Nous avons fixé un taux assez rigoureux. Cette question de la dépréciation est ennuyeuse. Le rapport de la Commission royale a souligné que toute la question de la dépréciation devrait être étudiée. Elle est actuellement l'objet d'une étude très approfondie de la part des fonctionnaires de la Commission des transports qui en feront le sujet d'une enquête en temps et lieu.

Il y a plusieurs méthodes de dépréciation qui sont toutes reconnues par les comptables. Il y a la comptabilité de réforme qui impute le bien sur les dépenses d'exploitation de l'année au cours de laquelle il est retiré du service. Cette méthode se recommande grandement parce que la somme ainsi imputée annuellement par une entreprise de l'envergure de celle des chemins de fer Nationaux sera plutôt la même. Il y a encore la dépréciation uniforme. Il y a aussi la dépréciation dite selon l'usage, méthode employée en particulier par le Pacifique-Canadien et qui vise à établir l'usage réel fait d'un équipement particulier ou d'un actif immobilisé. Les biens sont utilisés ou dépréciés dans telle mesure au cours d'une année et les comptables s'efforcent d'en estimer l'usure au moyen d'une formule. Vient ensuite la dépréciation à l'aide d'un fond d'amortissement.

Cette question académique fait partout l'embarras des comptables, de même que la question pratique du calcul de la dépréciation en période d'ascension rapide des prix. Si l'on adopte la méthode normale on peut en arriver au point où la dépréciation d'un bien est complète, mais le renouvellement du bien obligera peut-être à dépenser le double. L'opinion des comptables, comme je le disais, est partagée sur ces questions, mais je sais, pour l'avoir discutée et étudiée que la question retient beaucoup l'attention.

A cause de la grande divergence d'opinions, j'ai chargé un éminent expert comptable d'étudier toute la question au point de vue des chemins de fer Nationaux et, nous fondant sur ses dires et le rapport qu'il nous fera, nous présenterons un exposé à la Commission des transports au cours de son enquête, nous espérons contribuer ainsi à l'étude de la question. Il s'agit de savoir comment établir la dépréciation en période d'inflation. C'est une question embarrassante et difficile. Cela paraît tout simple. Il semblerait tout naturel d'en augmenter le taux. Mais voilà précisément qu'à un certain point de vue les méthodes de dépréciation ne sauraient tenir compte de l'avilissement de l'argent. Il n'y a pas de méthode de comptabilité ni de dépréciation qui en tienne compte.

M. FULTON: Je présume, d'après l'allusion que vous faites à la réorganisation de la structure même du National-Canadien, que vous étudierez ce point-là aussi. L'une des dix compagnies que vous avez mentionnées prendra peut-être en charge l'exploitation des hôtels?

M. GORDON: Je le crois, mais nous avons eu beaucoup d'ennuis à ce sujet. Nos hôtels ont une histoire fort intéressante. A leur intégration dans le réseau, leur mode de propriété et leurs droits étaient fort différents et nous avons eu beaucoup de difficultés à faire le départ entre les uns et les autres. Mais nous avons fait un grand progrès dans cette voie et nous devrions être en mesure d'en dire davantage à ce sujet, l'année prochaine.

M. FULTON: La dépréciation prend de l'importance. Non seulement elle refléterait la véritable situation, mais elle prendrait une importance accrue du fait que vous êtes maintenant assujetti à l'impôt sur le revenu.

M. GORDON: C'est juste.

M. FULTON: Ai-je raison de dire qu'un hôtel, tout comme un édifice public, subit bien des dommages au cours d'une année?

M. GORDON: C'est exact, et cela soulève de nouveau toute la question de la comptabilité. En ce qui concerne nos biens, surtout les hôtels, nous avons adopté l'entretien courant. Nous remplaçons et imputons couramment sur les dépenses d'exploitation autant de biens usés que nous le pouvons, surtout en ce qui concerne les hôtels. Nous avons inséré délibérément cette remarque dans le rapport pour indiquer que j'en suis venu à la conclusion que nous ne devrions pas essayer de régler séparément la question de la dépréciation afférente aux hôtels et qu'il existe une question beaucoup plus vaste: celle de

l'ensemble du réseau. La dépréciation afférente aux hôtels est une question relativement négligeable en comparaison de la question fondamentale de savoir quelle est la meilleure méthode de dépréciation.

M. FULTON: Je me permettrai une autre question sur ce point. Je ne m'y connais pas assez bien en matière de comptabilité pour faire des observations sur les réserves pour dépréciation inscrites dans vos comptes et pour savoir si elles tiennent compte du montant de dépréciation à déduire du revenu pour ce qui est de l'impôt.

M. GRACEY: Nous n'adopterions pas un taux qui ne soit acceptable au ministère de l'Impôt sur le revenu ni ne soit en rapport avec la valeur dépréciée. Dans la pratique, nous entendrions, tout d'abord avec les autorités fiscales sur la méthode que nous désirions adopter.

M. FULTON: Vous pourriez accumuler une réserve pour dépréciation en faisant usage d'un taux unique?

M. GORDON: Cela soulève une autre question que ne traite pas le rapport parce que nous ne sommes pas prêts à le faire, vu que nous ne l'avons pas étudiée à fond. Prenons le programme de diésélisation. Nous avons commencé par mettre en service des locomotives diesel là où nous croyons pouvoir amortir en au moins dix ans les dépenses d'établissement au moyen des épargnes réalisées.

Dans plusieurs cas, l'amortissement pourrait être plus rapide, mais si nous ne pourrions pas à la dépréciation au moyen de réserves établies à même ces épargnes, c'est le consommateur qui bénéficierait de ces épargnes et nous n'aurions que des immobilisations improductives quant à nous. Il nous faut donc quelque moyen de recouvrer nos immobilisations au cours d'une certaine période de temps approuvée par les autorités compétentes.

Je crois qu'il y a, aux États-Unis, une compagnie de chemin de fer dont le programme a été approuvé par les autorités fiscales et s'échelonne sur une période de 15 ans. Notre programme prévoit actuellement une période de 10 ans, mais je crois que la question des réserves et du montant à imputer sur l'exploitation courante pour couvrir ces immobilisations est de la plus haute importance, vu surtout la vétusté que pourra donner à notre matériel la réalisation des turbines à gaz.

M. McLURE: Quel est le revenu net d'exploitation provenant des différents hôtels? Nous avons le revenu global au paragraphe 35.

M. GRACEY: Je puis vous donner ces renseignements.

M. GORDON: Désirez-vous connaître le revenu de chaque hôtel?

M. McLURE: Oui, s'il vous plaît.

M. GORDON: Le Château Laurier—il s'agit d'un surplus, à moins d'indication contraire,—\$423,000. L'hôtel Fort-Garry, \$101,000. L'hôtel MacDonald accuse un déficit de \$168,000. L'hôtel Bessborough, un surplus de \$91,000; l'hôtel Nova Scotian, \$91,000; l'hôtel Charlottetown, \$14,000; l'hôtel Prince-Arthur, \$37,000; l'hôtel Newfoundland, un déficit de \$1,000; le Jasper Lodge, un déficit de \$91,000; le Minaki Lodge, un surplus de \$35,000; le Pictou Lodge, un surplus de \$4,000. Il y a donc un surplus net de \$536,000.

L'hôtel MacDonald accuse un déficit parce que nous avons imputé des frais de réforme en rapport avec les travaux d'amélioration actuellement en cours. L'imputation sur les dépenses d'exploitation en 1952 était de \$348,000. Je devrais aussi souligner que les chiffres que j'ai cités ne font aucune provision pour l'intérêt et la dépréciation, comme je l'ai indiqué dans le rapport.

M. MACDONNELL: Permettez-moi de poser une question au sujet de la comptabilité de réforme, n° 37, où il est dit:

La comptabilité de retrait par laquelle la valeur au livre des actifs est chargée aux frais d'exploitation lorsque les actifs sont retirés du service est celle suivie par le service des hôtels du Canadien-National.

Cette déclaration est-elle sans réserve? Prenez le cas du Château Laurier. Quand viendra le temps d'abandonner l'exploitation du Château Laurier, le coût total en aura-t-il été amorti par la dépréciation?

M. GORDON: C'est la méthode suivie, à l'heure actuelle.

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

M. BROWNE: J'ai une question à poser au sujet de l'hôtel Newfoundland. Le chiffre cité tient-il compte de frais de premier établissement, ou ne s'agit-il que de la différence entre le revenu et les dépenses?

M. GORDON: C'est simplement un chiffre d'exploitation. Il n'y entre pas en ligne de compte de frais de premier établissement.

M. MACDONNELL: Avant d'en finir avec les "Hôtels", il y a une question sur laquelle je désire attirer votre attention. Je l'ai soulevée à la Chambre des communes où l'on m'a dit d'en saisir le Comité. J'aimerais répéter textuellement ce qu'a dit le très honorable C. D. Howe à la Chambre des communes. Il a eu des paroles très énergiques et je les cite de la page 814 du Hansard:

Si mon honorable ami veut savoir pourquoi cet homme a été muté, il a le droit de faire étudier sa plainte au comité des chemins de fer et de la marine marchande, et s'il ne donne pas suite à cette affaire au comité je ne manquerai pas de lui rappeler. C'est son devoir d'élucider cette affaire. Il peut exiger les faits, les dossiers relatifs à cet homme; il peut exiger les livres de l'hôtel et il peut aller au fond de la question; et il est certain que son devoir envers le Parlement est de le faire.

Le ministre des Transports m'a aussi fait remarquer, bien qu'en termes moins énergiques, que c'était ici l'endroit tout désigné pour le faire. Je trouve à la page 706 du Hansard du 15 décembre,—je ne sais pas s'il est nécessaire que je cite.

L'hon. M. CHEVRIER: J'aimerais que vous citiez en entier la déclaration que j'ai faite à la Chambre des communes en réponse à mon honorable ami de Kamloops, si vous avez l'intention de la verser au compte rendu.

M. MACDONNELL: Je cite ce que vous m'avez dit et vous pourrez ensuite prendre la parole. Je cite les paroles du Ministre, dont le texte paraît à la page 706 du Hansard du 15 décembre:

(M. Chevrier): Voici donc la réponse à la question de mon honorable ami, et je lui demande de l'accepter. Mais s'il ne veut pas s'en contenter, je lui ferai l'observation suivante. Il existe un comité chargé par la Chambre d'examiner les affaires du National-Canadien. Il est lui-même membre de ce comité, ou du moins il l'était à la dernière session. Il peut donc se présenter devant le comité et demander lui-même aux fonctionnaires du National-Canadien ce qui en est. C'est, d'ailleurs, au comité qu'il devrait obtenir ses renseignements, et non pas ici. Depuis de très nombreuses années, la Chambre, après l'avoir établi, a suivi le principe, que des gouvernements qui professaient la même foi que mon honorable ami ont eux aussi suivi, que lorsqu'il s'agit de toute question qui concerne l'administration interne du National-Canadien il ne faut pas intervenir. S'il se pose quelque problème, c'est au comité des chemins de fer et de la marine marchande que la question doit être posée ou réglée.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne retirerais sûrement rien de ce que j'ai dit.

M. MACDONNELL: Je me souviens de la déclaration dont veut parler le ministre et je regrette de ne l'avoir pas sous la main. C'était une déclaration du genre de celle qui vient d'être citée, mais le ministre y ajoutait, je crois, certains mots pour indiquer que serait appliquée la ligne de conduite généralement suivie par le Comité à l'égard de ces questions.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai dit que c'était une question qui devait être réglée par le Comité.

M. MACDONNELL: Je puis peut-être dire ce que j'ai à dire et laisser ensuite au Comité le soin de régler la question. Je n'ai pas besoin de vous dire, monsieur le président, que ce n'est pas la tâche la plus facile au monde, mais c'est mon devoir d'attirer l'attention du Comité sur la question. Quand je l'ai d'abord soulevée à la Chambre des communes, j'ai dit que je ne le faisais pas seulement à cause de l'injustice faite à un fidèle employé des chemins de fer, mais parce que je croyais que cette injustice flagrante était le résultat de pressions et d'ingérences politiques.

Je tiens à préciser, en ce qui me concerne, que ce sont les rapports parus dans la *Tribune* de Winnipeg qui ont lancé toute l'affaire, rapports qui affirmaient que c'était un porte-parole des employés de l'hôtel Fort-Garry qui avait qualifié "d'injuste" le transfert de M. Pitt à Brandon.

Je sais que M. Pitt s'était acquis l'estime et le respect de tous ses collègues à l'emploi du National-Canadien et que le traitement dont il a été l'objet a suscité parmi eux un mécontentement général.

En dehors des autres raisons de croire qu'il y a eu ingérence politique,—et j'ai beaucoup plus lieu de le croire aujourd'hui que lorsque j'en ai parlé en décembre dernier,—le récit des événements et la correspondance dont je donnerai lecture me permettent pas, à mon sens, de conclure qu'un administrateur du calibre de M. Gordon aurait soudainement pu, de sa propre initiative, traiter de la sorte un homme à l'emploi des chemins de fer depuis nombre d'années, un homme respecté de tous, à Saskatoon et à Winnipeg, un homme qui, de l'aveu même de M. Gordon comme je le prouverai, avait été transféré à l'hôtel Fort-Garry à cause de sa bonne administration de l'hôtel Bessborough et qui, au témoignage de personnes compétentes, avait sensiblement amélioré l'état des affaires de l'hôtel Fort-Garry.

Le PRÉSIDENT: Citez-vous la *Tribune* de Winnipeg?

M. MACDONNELL: Je ne le cite pas. C'est ma propre déclaration.

M. JAMES: Il cite Macdonnell!

M. MACDONNELL: Le ministre a dit; au sujet des renseignements qu'on a refusé de donner à la Chambre des communes, sur la proposition de M. Diefenbaker, "que ce renseignement peut être demandé au président des chemins de fer Nationaux; je dis donc à mon honorable ami qu'il obtiendra du Comité tous les renseignements qu'il a le droit d'obtenir, conformément à la pratique qui a été suivie".

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai rien à retirer de ce que j'ai dit.

M. MACDONNELL: Je ne demande pas au ministre de se rétracter.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, mais vous me regardez comme si j'ai fait quelque chose que je n'aurais pas dû faire. Cela me déplaît.

M. MACDONNELL: C'était tout à fait involontaire.

M. POULIOT: M. Macdonnell ne saurait faire plus d'honneur à M. Chevrier que d'en citer les paroles.

M. MACDONNELL: C'est, à mon avis, le discours le plus important que j'aie prononcé jusqu'ici, car il s'agit du bien-être d'un autre homme; je promets de ne plus jamais donner lecture d'un texte.

M. POULIOT: Je ne veux pas qu'on interprète mal mes paroles. J'ai dit qu'à mon avis vous ne sauriez rendre un plus bel hommage à M. Chevrier que de citer ses discours.

M. MACDONNELL: Oh! monsieur Pouliot, il n'y a qu'un Français qui puisse faire un compliment comme celui-là!

Je désire faire le récit des événements qui se rapportent à cette affaire.

En septembre dernier, quand le premier ministre s'est rendu à l'hôtel Fort-Garry, de Winnipeg, et tout juste avant son arrivée, la veille, je crois, M. Pickersgill télégraphiait à l'hôtel pour y retenir une chambre double au tarif minimum. A son arrivée à l'hôtel, il apprit qu'on n'avait pu lui réserver la chambre qu'il avait demandé dans son télégramme et fut donc informé qu'il pouvait occuper l'une des chambres réservées pour le premier ministre. La direction de l'hôtel lui demanda de quitter la chambre avant neuf heures du matin ou avant l'arrivée du premier ministre. L'autre incident fut le télégramme d'un M. Munro. Je crois qu'il est membre de l'organisation Cockfield-Brown et qu'il voyageait avec le premier ministre, en qualité de spécialiste en relations extérieures. Le télégramme émanait du "groupe accompagnant le premier ministre" et demandait de réserver des chambres pour trois personnes: M. Munro lui-même, l'honorable M. Mayhew et une autre personne. Quand la direction de l'hôtel reçut le télégramme, elle se trouvait incapable de réserver les chambres demandées et il lui fallut en trouver ailleurs. M. Pickersgill et M. Munro réprimandèrent, l'un et l'autre, le gérant de l'hôtel parce qu'il n'avait pas réservé les chambres demandées.

J'en arrive maintenant à la partie du récit qui se rapporte au premier ministre. L'heure exacte de son arrivée à l'hôtel était incertaine mais M. Pitt s'était entendu avec le garçon d'ascenseur,—l'hôtel manque plutôt d'ascenseurs et n'en a que deux, je crois, ce qui est insuffisant dans un si grand hôtel,—afin d'essayer d'avoir un ascenseur libre à l'arrivée du premier ministre. M. Pitt, gérant de l'hôtel, resta lui-même au rez-de-chaussée pour attendre le premier ministre, qui arriva en compagnie de M. Campbell, premier ministre du Manitoba.

Dès que le premier ministre parut dans le hall de l'hôtel, un groupe de jeunes libéraux qui l'attendaient se pressèrent autour de lui. M. Pitt, bien qu'il se tint tout prêt, ne se fit pas jour à travers les jeunes partisans du premier ministre. Il était difficile, en attendant, de garder un ascenseur à attendre de sorte que, lorsque cette réception non officielle prit fin et que le premier ministre et sa fille furent prêts à se rendre à leurs chambres, six personnes se trouvèrent dans l'ascenseur qu'emprunta le premier ministre. Cela donna lieu à un mouvement d'humeur de la part de M. Pickersgill qui reprocha au gérant de ne pas savoir comment accueillir le premier ministre et lui dit, en particulier: "Vous ne connaissez rien de la direction d'un hôtel." M. Pitt avait, en réalité, pris toutes les précautions voulues et avait même indiqué dans le registre de l'hôtel que le visiteur était un V.I.P. (très important personnage).

Quant à M. Pitt, il reçut dans la suite un message de M. Sommerville, chef du service des hôtels, qu'il alla rencontrer à l'aéroport. M. Sommerville lui apprit en cours de route qu'il était venu dans le seul but "de régler une vilaine affaire", "une affaire désagréable", en d'autres termes, "de vous réduire à un poste inférieur". Il expliqua ensuite à M. Pitt qu'il allait être transféré à l'hôtel du National-Canadien, à Brandon et en subissait une réduction de traitement. On donna pour raison de cette "démission" que M. Pitt n'avait pas su accueillir de façon convenable le premier ministre et le ministre du cabinet. Il informa M. Pitt qu'il allait être transféré à Brandon. "Je veux être entendu", dit M. Pitt. On lui répondit: "Je suis venu ici pour exécuter des ordres."

M. Pitt ajouta: "Je vais écrire pour demander qu'on m'entende." "Le président ne vous verra pas", lui répondit-on. M. Pitt écrivit, toutefois, au président, M. Donald Gordon, et lui demanda de l'entendre, mais ne reçut pas

de réponse avant 10 jours. Il s'adressa de nouveau à M. Gordon qui lui répondit qu'il le recevrait. Lorsqu'il rencontra M. Gordon, ce dernier lui dit qu'il était au courant de l'affaire et qu'il appuyait son personnel. Il ajouta: "M. Pitt, vous avez été un bon employé, vous allez continuer de l'être." M. Pitt se plaignit qu'il n'y avait pas eu d'enquête, ajoutant que "tout le monde le sait". "Je n'accepterai pas une réduction de salaire de \$2,500." M. Gordon lui répondit: "Allez à Brandon, faites ce qui vous est dicté et votre traitement ne sera pas réduit."

Le PRÉSIDENT: Je regrette de vous interrompre, mais je présume et j'espère que je ne me trompe pas, que vous prenez la responsabilité des faits que vous citez.

M. MACDONNELL: Je crois qu'ils sont exacts et j'ai pris le soin de les vérifier.

M. POULIOT: Juste un moment. Cela me semble être des ouï-dire.

M. FULTON: M. Macdonnell traite la question; laissez-le terminer.

Le PRÉSIDENT: Sauf erreur, monsieur Pouliot, M. Macdonnell expose ce qu'il croit être les faits, faits qui serviront de base aux questions qu'il va poser à M. Gordon. Tout ce dont je voulais m'assurer, c'est que M. Macdonnell prenait la responsabilité de l'exactitude de ces faits.

M. MACDONNELL: Je prends la responsabilité de l'exposé des faits, mais si le Comité doute de ma parole, je demanderai qu'on assigne M. Pitt; nous aurons ici même le principal témoin.

Le PRÉSIDENT: Peu importe que les faits soient exacts ou non, je veux qu'il soit consigné au compte rendu que vous prenez la responsabilité des faits que vous citez.

M. MACDONNELL: C'est très bien. Je n'ai pas agi à la légère, monsieur le président; je n'ai cité ces faits que parce que je croyais que c'était ce qu'il y avait à faire.

Le PRÉSIDENT: Je n'insinue pas que vous l'avez fait et je ne voudrais pas que vous soyez froissé. C'était mon devoir de me renseigner là-dessus et d'apprendre de vous-même que vous preniez la responsabilité de ce que vous citez comme étant des faits. Ce sont tous des ouï-dire, parce qu'ils ne sont pas cités au cours de témoignages directs, et je tenais à obtenir cette assurance. Je suis satisfait et vous pouvez continuer, maintenant.

M. MACDONNELL: Merci, monsieur le président. Je comprends parfaitement la raison de ce que vous avez dit et je désire répéter que je ne vais pas me fier à cela. Je demanderai au Comité de mander M. Pitt.

Le PRÉSIDENT: Vous vous rendez pleinement compte que vous faites un exposé de faits et que quelqu'un doit en prendre la responsabilité. Aucun député ne doit exposer des faits à moins d'être prêt à les prouver.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous faites aussi une déclaration de faits se rapportant à un témoin qui est ici présent. Vous avez attribué certaines déclarations à l'un des témoins ici présents, d'après ce que je vous ai entendu citer.

M. MACDONNELL: Je tiens ces faits de source responsable et je suis prêt à les accepter comme tels; s'il arrive qu'ils soient erronés, j'en subirai les conséquences. Je répète au Comité que s'il a quelque doute à ce sujet, je suis prêt à mander ici M. Pitt qui est disposé à venir.

M. Pitt a dit qu'il y penserait et est retourné à Winnipeg. Les dirigeants des syndicats ouvriers et la *Tribune* voulaient entendre sa version, mais il a refusé de parler. Les syndiqués lui ont dit qu'il leur déplaisait de voir la politique s'ingérer dans l'exploitation de l'hôtel, bien que M. Pitt ait eu maille à partir avec le syndicat de l'hôtel et ait réduit sensiblement le personnel. Il s'était acquis, cependant, leur respect par la manière dont il avait rempli ses fonctions.

Il n'est pas besoin, à mon avis, de citer de nouveau l'article de la *Tribune* de Winnipeg, parce que je l'ai fait insérer dans le *hansard*. La *Tribune* de Winnipeg a rapporté, mais il est peut-être préférable que je cite ce qui a paru dans l'édition du 13 novembre 1952:

Le rapport de la *Tribune* sur le congédiement de M. Robert S. Pitt, qui a été démis de son poste de gérant de l'hôtel Fort-Garry et transféré par la suite à Brandon, prend surtout de l'importance à cause de la question capitale qu'il soulève dans l'esprit du public:

Y a-t-il ingérence politique dans l'administration du National-Canadien ou de ses hôtels de la part de fonctionnaires qui sont dans l'entourage du premier ministre?

J'en passe pour lire cet autre paragraphe:

M. Pitt a-t-il été équitablement jugé? Les plaintes formulées contre lui et contre l'hôtel dont il avait la direction ont-elles fait l'objet d'une enquête? Nous n'avons pu trouver aucune preuve que la réponse à l'une ou l'autre de ces questions soit affirmative. Il semble plutôt que le gérant de l'hôtel ait été démis de ses fonctions sans qu'il y ait eu d'enquête appropriée et parce qu'un personnage officiel ou semi-officiel avait tempêté. Ce sera une bien triste situation pour les chemins de fer Nationaux du Canada si l'administration doit être gênée par l'ingérence du gouvernement.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Macdonnell, pendant que vous y êtes, j'espère que vous aurez l'obligeance de lire le reste.

M. MACDONNELL: Le reste de l'article éditorial?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, et non seulement celui-ci, mais tous les autres; par exemple, l'article de la *Tribune* de Winnipeg, en date du 13 novembre, qui rapporte que M. J. W. Pickersgill, greffier du conseil privé et secrétaire du cabinet, n'était pas au nombre de ceux qui étaient directement mêlés à l'affaire.

M. MACDONNELL: Il ne s'agit pas du même article que j'ai cité.

L'hon. M. CHEVRIER: Je cite la *Tribune* de Winnipeg, numéro du 13 novembre.

M. MACDONNELL: C'est un article éditorial que je lis, et non pas les nouvelles. J'ai déjà versé de ces nouvelles dans le *hansard*, mais puis-je terminer? Il n'est rien dont je cherche à m'échapper. Peut-être me laisserez-vous dire ce que j'ai à dire?

L'hon. M. CHEVRIER: Je regrette de vous avoir interrompu, mais je croyais que vous citiez la nouvelle parue le 13 novembre et qu'après l'avoir lue en partie il serait préférable que vous en lisiez le reste.

M. MACDONNELL: Je lisais un article éditorial. Quelque temps après avoir prononcé mon discours à la Chambre des communes, j'ai reçu une lettre d'un monsieur de Saskatoon que je ne connais pas, mais qui est grand ami de M. Pitt qu'il a connu lorsqu'il était gérant de l'hôtel Bessborough. Ce monsieur, H. J. Haskamp, de Saskatoon, m'a fait parvenir de la correspondance échangée avec M. Gordon et dont j'aimerais donner lecture. Voici une lettre du 17 novembre 1952:

M. D. A. Gordon
Président
Chemins de fer Nationaux du Canada
Ottawa (Canada)

Cher monsieur,

Veillez trouver sous ce pli une coupure du *Star-Phoenix* de Saskatoon, en date du 15 novembre 1952, concernant le transfert de M. R. S. Pitt de l'hôtel Fort-Garry de Winnipeg à l'hôtel Prince-Edward de Brandon (Manitoba).

Le journal mentionne que vous dites que ces transferts sont chose tout à fait normale aux hôtels du National-Canadien. Je sais qu'il est ainsi dans le cas des gérants qui sont promus à de meilleurs postes à mesure que ces postes deviennent vacants par suite des mises à la retraite, de la maladie, etc. On ne saurait, cependant, que voir une très mauvaise réduction de rang dans le transfert d'un gérant de l'hôtel Fort-Garry au plus médiocre hôtel du réseau. On ne saurait tirer le meilleur parti des grandes aptitudes de M. Pitt comme gérant d'hôtel en le transférant à une aussi petite ville que Brandon.

J'écris cette lettre à l'insu de M. Pitt, car je craindrais qu'il n'essaie de m'en dissuader. Mon opinion est qu'elle doit être écrite, qu'il le veuille ou non. Le grand public de Saskatoon, c'est-à-dire ceux qui ont eu l'occasion d'avoir affaire à M. Pitt, le tient en très haute estime. Ces sentiments se sont manifestés en plusieurs occasions, la plus remarquable étant le dîner d'adieu qui lui a été offert par le *Saskatoon Club*. Ce club compte parmi ses membres la plupart des principaux hommes d'affaires de Saskatoon et le dîner offert en l'honneur de M. Pitt a réuni un nombre exceptionnellement élevé de convives. On n'entendait que des remarques comme celles-ci: "Je regrette d'apprendre que vous nous quittez; je vous félicite de votre promotion; mes meilleurs vœux de succès!" Imaginez notre consternation en apprenant sa réduction de rang.

J'exploite les hôtels *Senator* et *Western* de Saskatoon, qui sont ma propriété. A l'occasion des divers congrès tenus dans notre ville, j'ai fait partie du comité chargé de la réserve des chambres et dont M. Pitt était président. Ses efforts infatigables et sa compétence exceptionnelle ont grandement contribué au succès de ces congrès. A l'occasion, en particulier, du congrès international de l'Église luthérienne qui a réuni plus de cinq mille personnes dans notre ville, soit la plus nombreuse assemblée que nous n'ayons jamais eue jusqu'ici, M. Pitt avait fait un travail magnifique dont il fut chaleureusement remercié et félicité par les organisateurs du congrès.

Je suis sûr, monsieur Gordon, que si vous examiniez vous-même minutieusement cette affaire vous constateriez qu'une injustice, une très grave injustice a été commise.

Je vous parle en tant qu'homme d'affaires canadien et non à titre d'ami (ce que je suis) de M. Pitt. Je me suis souvent demandé, au cours de mes rapports avec lui, comment un simple employé pouvait être si consciencieux et si sincère dans l'exercice de ses fonctions. Rien n'était plus important à ses yeux que son travail. Je me refuse à croire qu'il aurait pu agir de façon à compromettre la bonne réputation des hôtels du National-Canadien. Pas M. Pitt.

Je vous prie donc, monsieur, dans l'intérêt des hôtels du National-Canadien et de tout le public canadien, de donner à cette affaire votre plus sérieuse attention.

Cordialement à vous,

H. J. Haskamp.

Voici la réponse, en date du 25 novembre, de M. Gordon:

Cher monsieur,

J'accuse réception de la vôtre du 17 novembre, dans laquelle vous me faisiez connaître vos sentiments à l'égard du récent transfert de M. Pitt, de Winnipeg à Brandon.

Ce que vous dites confirme les renseignements que je possédais au sujet du travail de M. Pitt alors qu'il était gérant de l'hôtel Bessborough. C'est précisément à cause de ses bons états de service que M. Pitt avait été choisi pour diriger l'hôtel Fort-Garry, où certains services laissaient à désirer.

M. Pitt a administré l'hôtel Fort-Garry pendant plus d'une année. Lorsqu'on a jugé nécessaire de réaliser plus promptement de nouveaux progrès dans l'exploitation des hôtels, le gérant général des hôtels a recommandé un déplacement général des gérants et a été autorisé à l'effectuer, ce qui a occasionné le transfert de M. Pitt à Brandon.

M. Pitt, venu me rencontrer ici à ce temps-là, a été informé des raisons qui avaient motivé la décision du gérant général des hôtels. Il a reçu l'assurance qu'il aurait là toutes les chances de démontrer ses titres à l'avancement.

Je vous remercie de votre lettre et j'aimerais vous répéter la déclaration que j'ai faite aux journaux, savoir, que les mutations dont il a été question n'ont pas été le résultat de plaintes de la part du premier ministre ou faites en son nom.

Cordialement à vous,

(signé) D. Gordon.

M. Haskamp a écrit le 6 décembre la lettre suivante en réponse à celle de M. Gordon:

M. D. A. Gordon
Président
Chemins de fer Nationaux du Canada
Ottawa (Canada)

Cher monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 25 novembre, en réponse à la mienne du 17 novembre.

Veuillez trouver ci-inclus un extrait d'un article éditorial du *Star-Phoenix* de Saskatoon.

Je me reporte à votre lettre du 17 novembre. N'est-il pas vrai que l'exploitation de l'hôtel Fort-Gary a accusé un progrès marqué au cours de la période d'un peu plus d'un an que M. Pitt en a eu la gestion? Plusieurs de nos clients, qui sont aussi des clients de l'hôtel Fort-Garry, m'en ont souvent parlé; tous ont été unanimes à dire que les services de l'hôtel s'étaient améliorés au cours de l'année dernière.

Je comprends que M. Pitt a ramené nombre de clients perdus par l'administration précédente. Je puis nommer un bon client, nommé la maison *Henry Birks Limited*, qui avait transféré son compte à l'hôtel Royal-Alexandra de Winnipeg. Ce client est revenu grâce à M. Pitt; M. Henry Birks a dit à son gérant de Saskatoon qu'il aimerait continuer de favoriser l'hôtel Fort-Garry.

Vous contesterez peut-être mon droit de continuer à protester en faveur de M. Pitt. Je crois, cependant, qu'un homme comme vous, qui avez dirigé avec autant de succès et d'habileté la Commission des prix et du commerce en temps de guerre et qui vous êtes acquis la réputation d'être absolument juste dans vos relations avec les travailleurs, ne saurait excuser les jalousies mesquines que mentionne l'article ci-joint. Il s'agit d'un article éditorial du *Star-Phoenix* que je n'ai pas sous la main en ce moment. La lettre continue:

J'avais cru jusqu'ici que cet aspect de la question ne représentait que mon opinion personnelle. Je ne suis pas du tout seul, apparemment, à la partager. Si le gérant général des hôtels a, par animosité personnelle, saisi l'occasion de réduire injustement M. Pitt à un rang inférieur, je soutiens qu'il n'est pas à la hauteur de sa tâche!

Le moindre indice de l'existence d'une telle situation est de nature à affaiblir le moral de tout le personnel des hôtels. Je suis sûr que vous ne voudriez pas tolérer un seul instant un tel état de choses.

Je dois dire, en terminant, que c'est une situation extrêmement difficile. J'ai, toutefois, le sentiment que, d'accord avec votre passé, vous saurez y remédier avec justice et impartialité.

Cordialement à vous,

H. J. Haskamp.

M. Gordon répondit comme il suit le 12 décembre:

Cher monsieur Haskamp,

Votre lettre du 6 décembre concernait de nouveau le transfert de M. Pitt de Winnipeg à Brandon.

Comme je l'ai mentionné dans ma lettre précédente, M. Pitt a demandé de me rencontrer personnellement et a prétendu qu'il avait été traité injustement. J'étais content d'avoir l'occasion d'examiner avec lui les circonstances de sa permutation. J'ai étudié avec lui nombre des critiques faites à l'égard de son administration et lui ai dit bien franchement les raisons de notre mécontentement. Je lui ai offert alors le poste de Brandon, et il l'a accepté.

Il est faux, contrairement à ce qu'insinue l'article de journal annexé à votre lettre, que la mutation de M. Pitt soit due à de mesquines jalousies. C'est sur la recommandation du gérant général des hôtels que la direction de l'hôtel Fort-Garry lui a été confiée, et, si ses services sont satisfaisants à Brandon, vous pouvez être assuré que nous en tiendrons compte lorsque de nouveaux changements seront à faire.

Votre tout dévoué,

D. GORDON.

Monsieur le président, je vous ai exposé les faits. On a formulé à la Chambre une motion demandant le dépôt de pièces. Je me propose de formuler ici une motion semblable, mais je tiens à répéter que je demande aussi au Comité,—et je suppose que je devrais le faire sous la forme d'une motion,—de prier M. Pitt de se rendre ici. Je tiens à le dire et je suppose, évidemment, que la venue de M. Pitt entraînera celle de M. Sommerville. Je crois sincèrement que la correspondance qui sera portée à notre connaissance révélera que M. Sommerville croyait que M. Pitt avait l'impression que M. Gordon avait reçu des plaintes sur la manière dont le premier ministre et son groupe avaient été traités. Je ne donne pas la source de mes renseignements, mais je crois qu'on verra que M. Sommerville croyait que M. Pitt avait l'impression que M. Gordon avait reçu des plaintes au sujet du traitement fait au premier ministre et à son groupe. Or, monsieur le président, je sais que dans nos luttes politiques on s'attaque souvent parfois d'estoc et de taille, mais j'allègue devant ce comité d'hommes impartiaux que cette affaire n'a aucun rapport avec les luttes politiques. Il s'agit ici d'un homme...

Une voix: Vraiment.

M. MACDONNELL: Le Comité est saisi de la question. Les lettres dont j'ai donné lecture ont été écrites spontanément par un M. Haskamp qui était concurrent de M. Pitt, gérant du Bessborough à Saskatoon. Il était en mesure de

connaître le travail de ce dernier. Je dis qu'à prime abord il s'agit ici d'un homme qui a été victime d'un traitement injuste, d'un homme, qui, soit dit en passant, a souffert à l'emploi du pays, bien qu'on ne doive pas en tenir compte si l'intéressé n'était pas un honnête homme. Je propose donc, monsieur le président,

“Que soit produite copie de tous télégrammes, lettres et autres communications échangés entre les hauts fonctionnaires et autres employés supérieurs du National-Canadien et M. Robert Pitt, M.B.E., alors gérant de l'hôtel Fort-Garry, de Winnipeg, concernant des plaintes relativement à l'attribution de chambres à des ministres fédéraux de la Couronne audit hôtel ou à la conduite de M. Robert Pitt dans l'exécution de ses fonctions, et de toutes réponses à ces lettres, télégrammes et communications se rapportant de quelque façon à de prétendues plaintes depuis le 1^{er} septembre de 1952 jusqu'à ce jour”.

Puis-je formuler deux propositions en même temps?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MACDONNELL: Je propose donc aussi que M. Pitt et M. Sommerville soient priés de comparaître devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Il y a juste une autre question que j'aimerais vous poser, M. Macdonnell. Vous avez lu les lettres plutôt rapidement. Je veux savoir si j'ai bien compris la teneur de la deuxième lettre, soit que le propriétaire de cet hôtel fait apparemment allusion à une certaine animosité personnelle qui existait, à son avis, entre le gérant de l'hôtel du National-Canadien et M. Pitt.

M. MACDONNELL: C'est ce qu'il a dit, en effet.

Le PRÉSIDENT: Me permettez-vous de lire cette lettre de nouveau?

M. MACDONNELL: Oui.

Le PRÉSIDENT: C'était si entièrement différent du reste de votre exposé que c'est la raison pour laquelle je voulais la lire de nouveau. Cela semblerait indiquer que la raison fondamentale de la proposition était entièrement différente de celle que vous avez donné plus tôt.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, voilà les faits et je les soumetts à votre attention. Parfois il peut y avoir deux raisons.

M. MUTCH: Et l'une d'elles est politique.

M. KNIGHT: Quand la proposition sera mise aux voix, j'aimerais pouvoir dire quelques mots à son sujet.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la question devrait être débattue à fond.

M. GILLIS: Puis-je vous demander une question en qualité de membre du jury?

Le PRÉSIDENT: Oui, M. Gillis; mais auparavant, je dois dire que je ne parviens pas à trouver la lettre que je cherchais.

M. GILLIS: C'est une affaire à instruire devant jury. Avant d'adopter des propositions, ne serait-il pas dans l'ordre de déterminer si M. Macdonnell a établi ou non une accusation? En l'écoutant, je me disais que M. Gordon est maintenant l'accusé.

M. GORDON: Je suis d'accord.

M. GILLIS: Non seulement a-t-il accusé M. Gordon d'agir comme agent secret du gouvernement en sanctionnant le congédiement de M. Pitt, mais il a aussi accusé M. Gordon de révoquer les ordres qu'il avait donnés de réduire de \$2,500 le salaire de ce dernier. M. Gordon a cependant dit à M. Pitt: “Allez à Brandon et votre salaire ne sera pas réduit.” Avant de formuler des propositions et le reste, rappelons-nous que lorsqu'un homme est accusé, il a le droit de se faire entendre. M. Macdonnell a exposé son point. On lui a donné tout le temps voulu et je crois, en toute justice, qu'on devrait permettre à M.

Gordon de nous donner maintenant sa version de l'affaire, après quoi nous pourrions alors décider si M. Macdonnell a établi une accusation et s'il est nécessaire d'appeler des témoins principaux.

M. MACDONNELL: Je désire ajouter un mot.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous m'accorder un instant? Le paragraphe auquel je me reporte a été lu plutôt rapidement. Il se trouve dans la lettre de M. Haskamp à M. Gordon, en date du 6 décembre. En voici la teneur:

Si le gérant général des hôtels a, par animosité personnelle, saisi l'occasion de réduire injustement M. Pitt à un rang inférieur, je soutiens qu'il n'est pas à la hauteur de sa tâche.

M. MACDONNELL: Vu ce que M. Gillis a dit, je désire ajouter ce qui suit. Mon opinion personnelle,—elle n'est peut-être d'aucun intérêt pour le Comité,—est que M. Gordon a fait ce que tout honnête homme aurait fait. Il a appuyé son subalterne. J'ai dû porter cette question à l'attention du Comité et j'ai dû lire ces lettres et citer les faits tels qu'ils ont été portés à ma connaissance. Mais je tiens à préciser que je ne me plains pas, comme je l'ai dit à la Chambre des communes, de la mesure qui a été prise, je crois, au nom du gouvernement ou des membres du gouvernement,—et je tiens à préciser aussi que je ne saurais croire un instant que M. St-Laurent ait participé à cette affaire,—mais je crois, en effet, que certaines gens de l'entourage du ministre ont fait de l'esbrouffe et ont exercé plus d'influence qu'ils n'auraient dû. Je désire répéter, toutefois, que je suis d'accord avec la déclaration contenue dans cette lettre au sujet de l'attitude de M. Gordon. Je crois qu'il s'est trouvé ici dans la triste situation d'avoir à appuyer un homme qui, d'après tous les renseignements que j'ai reçus, s'est conduit malhonnêtement, à mon avis.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Saint-Laurent n'était pas là pendant presque tout le temps durant lequel la plainte dont vous parlez a été formulée. En deuxième lieu, le document dont j'ai parlé plus tôt,—la nouvelle parue dans la *Tribune* de Winnipeg,—semble avoir absous certains de ceux que vous avez accusés ici. En troisième lieu, vous semblez maintenant rejeter le blâme sur le gouvernement. Alors que vous n'avez rien à reprocher à M. Gordon, c'est exactement le contraire à la Chambre.

M. MACDONNELL: Non. J'ai soulevé cette question à la Chambre parce que je jugeais que c'était un cas d'ingérence politique. J'ai dit, en effet, que je trouvais difficile de saisir la pensée de M. Gordon quand il a dit que le transfert en question était un fait normal dans la gestion des hôtels.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne veux ni vous arrêter un moment ni entraver l'exercice du droit que vous avez, en qualité de membre de ce Comité, de poser des questions, mais je me demande si c'est bien là la meilleure méthode à suivre. Il y a maintenant huit ans que je siège au Comité et c'est la première fois, à ma connaissance, qu'une question de ce genre est consignée au compte rendu.

M. MACDONNELL: C'est aussi la première fois que l'affaire se produit.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous avez le droit, à mon avis, de poser les questions qui se présentent normalement, mais vous avez consigné au compte rendu une affaire basée sur des oui-dire tout comme je vous l'ai reproché dans ma réponse à la Chambre.

M. MACDONNELL: Je vous ai demandé s'il y avait des inexactitudes dans ce que j'ai dit et vous avez répété que c'était des oui-dire. Dans un sens, tout ce qu'il y a dans les journaux n'est que oui-dire.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai dit que ce n'était non seulement inexact mais aussi des oui-dire.

M. MACDONNELL: Tout ce que vous avez dit, c'est que c'était des ouï-dire.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est inexact. Le Comité a laissé M. Macdonnell donner lecture de renseignements obtenus par ouï-dire.

M. CHURCHILL: Allons-nous entendre de simples ouï-dire?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois qu'il a dit lui-même que j'aurais l'occasion de consigner au compte rendu des articles de la *Tribune* de Winnipeg. Je cite un article qu'a utilisé M. Macdonnell lui-même. L'article en question, que je ne lirai pas en entier, a paru dans la *Tribune* de Winnipeg, le 13 janvier, et comprenait en partie ce qui suit. A mon avis, on devrait me permettre de le consigner au compte rendu.

M. BROWNE: Assurément.

L'hon. M. CHEVRIER: Eh bien, laissez-moi le faire.

M. POULIOT: Si M. Macdonnell pouvait le faire, pourquoi M. Chevrier ne peut-il en faire autant?

L'hon. M. CHEVRIER: La *Tribune* de Winnipeg publiait, le 13 novembre, l'article suivant:

Il s'est produit une confusion semblable au sujet de l'attribution de chambres à d'autres gros bonnets qui se trouvaient à Winnipeg en même temps.

Monsieur J. W. Pickerskill, greffier du conseil privé et secrétaire du cabinet, n'était pas au nombre de ceux qui étaient directement concernés. Il est resté deux soirs à Winnipeg, dont un chez des amis avec qui il s'était entendu d'avance et l'autre, à l'hôtel Fort-Garry.

Aucune plainte officielle n'a été faite par M. Pickerskill ou par toute autre personne. Des représentations officieuses et privées ont été faites, toutefois, aux hauts fonctionnaires du National-Canadien, y compris M. Gordon, au sujet du service de l'hôtel Fort-Garry par plusieurs personnes du groupe du premier ministre. Il se peut que M. Pickerskill ait été de ce nombre.

Je trouve aussi la nouvelle suivante dans la *Free Press* de Winnipeg:

Le mercredi suivant, M. George S. Jones, représentant spécial du C.B.R.E., a nié que des protestations avaient été faites et a dit qu'une déclaration serait publiée jeudi. Il n'a, toutefois, donné aucune indication quant à sa teneur.

Voilà qui est directement contraire à l'accusation que vous avez portée à la Chambre et que vous avez répétée ici, aujourd'hui.

M. MACDONNELL: Pas le moins du monde. J'ai lu cette déclaration à la Chambre et j'ai dit qu'elle avait été faite au nom du syndicat. Je n'ai pas dit qu'elle émanait d'un haut fonctionnaire.

L'hon. M. CHEVRIER: Le syndicat n'a cependant pas protesté. C'est simplement une nouvelle.

M. MACDONNELL: Non; continuez à lire...

L'hon. M. CHEVRIER: Je viens justement de lire qu'aucune plainte officielle n'a été faite.

M. MACDONNELL: Je ferai un peu de lecture maintenant.

L'hon. M. CHEVRIER: Me permettez-vous de continuer? Je crois que vous avez indiqué que vous aviez fini de parler.

M. GILLIS: Qu'il avait conclu son plaidoyer.

M. FULTON: Non, non; il a terminé une partie de son exposé.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ignore si cette manière de procéder est régulière et afin que vous ne croyiez pas que vous êtes injustement gêné je ne la mettrai pas en doute, bien que je ne la crois pas régulière. Vous n'avez posé aucune question au témoin.

M. MACDONNELL: De quel témoin voulez-vous parler?

L'hon. M. CHEVRIER: Du président des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. MACDONNELL: L'homme dont je désire la présence ici est M. Sommerville. J'ai demandé des documents qui, à mon avis, en apprendront fort davantage au Comité.

L'hon. M. CHEVRIER: Le président des chemins de fer Nationaux du Canada est maintenant le témoin et, à mon avis, il peut voir à lui-même. Si M. Macdonnell désire lui poser des questions, qu'il le fasse.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, sauf erreur c'est vous qui présidez la réunion et non pas le ministre. J'ai formulé deux propositions que j'ai essayé de fonder sur une affaire qui, d'après les premiers témoignages, m'apparaît bien établie. J'ai dit, soit dit en passant, lorsqu'on m'a demandé si les faits que j'exposais étaient exacts, de faire venir M. Pitt si l'on en doutait; je sais qu'il sera heureux de se rendre ici.

Le PRÉSIDENT: Je sais que j'ai la responsabilité de présider le Comité et je prends cette responsabilité plutôt au sérieux. Je sais parfaitement bien que je devrai rendre une décision et, bien que cela ne me plaise pas, je ne me soustrairai pas à mes responsabilités.

Le Comité est saisi d'une proposition que vous avez formulée et je dois, en tant que président, décider si elle est conforme au Règlement. Or, l'Orateur de la Chambre a pour pratique de permettre aux députés de discuter le rappel au Règlement. J'ai permis à M. Macdonnell de commenter sa motion et je crois que cela suffit. Je ne devrais pas permettre à d'autres membres du Comité de commenter la proposition jusqu'à ce que le Comité décide si elle est conforme au Règlement. J'entendrai tous les commentaires que les membres du Comité désirent faire sur l'admissibilité de la motion. Je ne permettrai pas qu'on discute davantage la motion, sauf quant au rappel au Règlement. Je prendrai une décision après avoir entendu l'opinion de tous les membres du Comité.

Y a-t-il des membres du Comité qui désirent discuter le rappel au Règlement.

M. GILLIS: Sur quoi porte le rappel au Règlement?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de savoir si la motion de M. Macdonnell est conforme un Règlement.

M. KNIGHT: Je ne sais pas quelles sont les autorités du Comité en matière de rappel au Règlement.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes député à la Chambre depuis assez longtemps déjà et vous n'ignorez pas que certaines des propositions dont sont saisis la Chambre ou le Comité ne sont pas conformes au Règlement.

M. KNIGHT: Je puis citer le ministre des Transports qui m'a dit par l'entremise de l'Orateur, lorsque j'ai traité la question à la Chambre, que l'endroit tout désigné pour la mettre sur le tapis était au Comité des chemins de fer dont j'étais membre et où nous aurions l'occasion d'interroger les divers témoins qui pourraient être appelés. Je suis venu ici en toute confiance, fort de la parole du ministre qui m'avait assuré que nous aurions ici l'occasion de débattre ouvertement la question. Je tiens à dire que, personnellement, je ne porte en ce moment aucune accusation contre qui que ce soit. Tout ce qui m'intéresse, permettez-moi de vous le dire franchement, c'est surtout la bonne réputation des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Tout ce qui m'intéresse c'est ce que vous pensez du rappel au Règlement.

M. KNIGHT: Je dirai alors que le ministre m'a informé à la Chambre qu'on pourrait appeler des témoins au Comité et que nous y aurions l'occasion de connaître les faits, quels qu'ils soient.

M. MUTCH: Même s'il s'agit d'une question que le Comité n'a pas le pouvoir d'étudier?

L'hon. M. CHEVRIER: A mon avis, on devrait permettre au président des chemins de fer Nationaux du Canada, qui est à la barre des témoins, de faire une déclaration.

M. MACDONNELL: Si vous voulez dire que c'est moi qui l'y ai appelé, je nie l'avoir fait.

L'hon. M. CHEVRIER: On le tient joliment sur la sellette.

M. MACDONNELL: J'espère que le ministre des Transports va soutenir que j'ai droit d'obtenir les renseignements que je demande, parce que c'est lui qui a dit à la Chambre que c'était ici l'endroit où les obtenir,—non pas, toutefois, d'une façon aussi catégorique que M. Howe. J'aimerais citer ce qu'a dit M. Howe.

Le PRÉSIDENT: Je prends tout à fait au sérieux ma charge de président du Comité et je crois avoir adopté la bonne façon de procéder jusqu'ici. Si j'étais à la place de M. Gordon, je sais que je reprocherais amèrement au président du Comité de ne pas m'avoir donné l'occasion de répondre. Mais je ne crois pas, sauf le respect que je dois au ministre, l'hon M. Chevrier, que ce soit régulier. M. Macdonnell a présenté une motion et il avait le droit de l'expliquer; c'est maintenant le devoir du président de décider si elle est, oui ou non, conforme au Règlement.

M. FULTON: Permettez-moi un mot au sujet du rappel au Règlement, monsieur le président, avant que vous ne rendiez votre décision. Je crois que ce qu'il faut décider ici c'est si, oui ou non, les documents demandés sont admissibles. Sauf erreur, c'est le point que vous désirez que nous débattions. On s'est toujours opposé, tant à la Chambre qu'au Comité, contre la production de documents en la possession de l'administration des chemins de fer, sous prétexte que ces documents ne concernent que l'administration interne et, à ce titre, sont confidentiels et ne devraient pas être communiqués au Comité si la direction s'y oppose. Lorsqu'il a discuté cette question à la Chambre, le ministre s'est fondé, et je crois être juste en disant qu'il a remonté dans le passé pour cela, surtout sur des précédents établis depuis la déclaration de M. Meighen au cours des années 20 sur ce même sujet de la production de documents. Je vous ferai remarquer que la déclaration de M. Meighen ne fait autorité qu'en ceci: la production de documents pour l'information de la Chambre doit être interdite si elle doit révéler des détails d'administration interne dont pourraient profiter des concurrents. C'est le principe que M. Meighen a établi et je soutiens que ce principe n'allait pas plus loin.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il existait un autre principe tout aussi clairement établi avant l'adoption de cette législation et il ne serait pas juste de ne pas vous l'indiquer.

M. FULTON: Je m'attendais que vous mentionneriez ce principe.

Le PRÉSIDENT: L'autre principe est tout aussi important. A l'époque où l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada a été confiée à une compagnie plutôt qu'à un ministère, le Parlement a voulu donner à l'entreprise une forme d'administration tout à fait différente de celle qu'elle aurait si elle dépendait directement du gouvernement et empêcher l'ingérence politique.

M. FULTON: C'est tout à fait exact et c'est l'autre question que je veux traiter. C'était bien le but de la constitution en société des chemins de fer Nationaux du Canada, ou l'un des buts. Mais, à mon sens, le même principe instauré par M. Meighen se limitait à interdire la production des lettres pouvant être à l'avantage des concurrents. Or, il a bien dit qu'il existait une différence de droit entre nos rapports avec les chemins de fer Nationaux

du Canada dont l'administration relève d'une société et nos rapports avec un ministère, lorsqu'il s'agit d'obtenir ces renseignements. Mais, comme vous l'avez dit, la constitution du National-Canadien en société visait, entre autres buts, à en soustraire l'administration à toute ingérence politique.

Nous sommes saisis d'une accusation. Peu importe son bien-fondé, elle ne concerne pas l'administration. Je veux que cela soit bien compris. L'accusation porte qu'il y a eu ingérence politique dans l'administration, ce que la constitution en société des chemins de fer Nationaux du Canada visait précisément à éviter.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas là la proposition dont le Comité est saisi.

M. FULTON: On a proposé de faire produire tous les documents, et j'allègue que ce n'est qu'en obtenant ces documents que nous serons en mesure de nous assurer si l'accusation est fondée. Je dis, en outre, qu'une accusation de cette nature est assez importante. Elle indique que le but visé par la constitution du National-Canadien en société n'a pas été atteint, que des pressions politiques s'exercent sur l'administration, qu'une enquête s'impose et que la seule manière de tirer l'affaire au clair est de faire produire ces documents. Pour toutes ces raisons, je soutiens donc, monsieur le président, que le deuxième argument que vous avez mentionné il y a un moment a trouvé réponse et, de fait, milite en faveur de la production des documents. Je ne saurais voir comment ces documents soient de quelque avantage à un concurrent des chemins de fer Nationaux du Canada. J'allègue donc que les deux raisons sur lesquelles on s'appuie pour refuser la production de ces documents ont été refutées.

L'hon. M. CHEVRIER: La production des documents soulève des questions déjà soulevées à la Chambre. Elles l'ont été par M. Diefenbaker et, je crois, par M. Fulton et M. Macdonnell. Ce n'est pas la première fois que des questions de ce genre se rapportant à la production de documents pour une raison ou une autre ont été soulevées au Comité. Elles l'ont été, je crois, il y a deux ans, lorsque mon collègue de Kamloops m'a demandé, à la Chambre, si j'allais adopter la même attitude que je prends à cette occasion.

Cette fois-là, on avait permis au témoin, le président des chemins de fer Nationaux du Canada, d'exprimer son avis quant aux répercussions possibles de la production de documents de cette nature sur l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada. Voilà pourquoi je crois que nous devrions au moins entendre le témoin.

Il y a déjà au moins une heure que M. Gordon écoute notre discussion et il n'a pas encore pu dire un mot. Je crois qu'en toute justice pour M. Gordon nous devrions, comme nous l'avons fait pour un ancien président du National-Canadien en matière de production de documents, lui permettre d'exprimer son opinion à ce propos.

M. GILLIS: C'est précisément ce que j'ai proposé en premier lieu. Nous n'entendons qu'un son de cloche. En voulant disposer de cette motion en ce moment, nous mettons le Comité dans une position très embarrassante. La plupart des membres du Comité n'ont aucun intérêt personnel dans le différend actuel et ils ne sont pas au courant des faits. M. Macdonnell a versé au compte rendu sa version de l'affaire et, à mon avis, M. Gordon n'est pas seulement un témoin, il est comme un détenu à la barre des accusés. Toute la charge de la preuve a été transférée du gouvernement à M. Gordon, et l'accusation porte maintenant qu'il a agi comme le Raton du gouvernement en tirant les marrons du feu. Je crois qu'il est tout à fait déraisonnable de demander au Comité de se prononcer sur la motion avant que M. Gordon nous donne sa version. Quand cela sera fait, nous serons en mesure de décider s'il convient, oui ou non, de convoquer des témoins. Je vais donc proposer que la motion tendant à la pro-

duction des documents soit réservée jusqu'à ce que M. Gordon se soit fait entendre. Nous pourrions ensuite décider s'il est régulier ou non de les produire, mais nous voulons d'abord entendre l'autre version.

Le PRÉSIDENT: Si j'ai bien compris, M. Gillis, vous proposez un amendement à la proposition de M. Macdonnell?

M. GILLIS: C'est un amendement tendant à réserver la motion demandant le dépôt de ces documents.

Le PRÉSIDENT: Un amendement portant que M. Gordon soit entendu avant que la motion ne soit mise aux voix.

M. GILLIS: C'est bien cela.

M. MACDONNELL: Si je vous ai bien compris, vous avez décidé qu'il n'y aurait plus de discussion. Je ne m'oppose pas à ce que M. Gordon s'exprime si vous voulez le lui demander, mais si vous admettez d'autres remarques sur l'admissibilité de la motion, j'aurais autre chose à dire.

Le PRÉSIDENT: Mon problème est celui-ci: nous traitons ensemble deux questions totalement différentes. L'une est une motion demandant la production de documents et l'autre est une accusation que vous avez faite et qui me paraît attaquer assez sérieusement M. Gordon. M. Gillis affirme qu'à son avis il serait équitable envers M. Gordon de lui donner la chance de répondre à cette accusation avant de mettre aux voix votre motion demandant la production de documents. Voici ce qui m'inquiète: je crains que M. Gordon, en faisant sa déclaration avant que le président rende sa décision, ne se sente obligé d'aller plus loin que l'usage parlementaire ne l'y oblige. Ainsi averti, M. Gordon, si le Comité est suffisamment d'accord pour vous entendre, vous pouvez commencer.

M. MACDONNELL: J'ai présenté une motion, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Vous avez fait une motion demandant la production de documents, mais vous avez aussi lancé une accusation contre l'administration du chemin de fer. Or, si vous aviez simplement présenté cette motion sans faire d'accusation...

M. MACDONNELL: Je demande que les renseignements sur lesquels le Comité pourrait se former une opinion soient produits. N'est-il pas raisonnable d'avoir maintenant ces documents? Il m'a fallu faire une déclaration fondée sur des premiers témoignages et cela présentait une difficulté qui ne m'échappe pas, mais faut-il discuter le pour et le contre de cette affaire avant de posséder les éléments de preuve nécessaires? Je demande la documentation. Quant à la question soulevée par M. Fulton ou sujet de M. Meighen et de la pratique suivie, je crois que le ministre des Transports en a fait mention, mais j'estime qu'elle est tout à fait étrangère au cas qui nous occupe. Il s'agissait de refuser des renseignements qui auraient pu nuire au chemin de fer en arrivant aux oreilles de ses concurrents. Mais je soutiens que cette affaire-ci est sans précédent. Il n'est pas question ici de nuire au chemin de fer en dévoilant des renseignements qui profiteraient à d'autres. C'est une affaire de relations tant au sein de la compagnie qu'avec le gouvernement; c'est pourquoi je soutiens qu'il serait logique d'obtenir ces documents et les membres, lorsqu'ils en auront pris connaissance, pourront en arriver à une conclusion. Il me semble en ce moment que nous essayons de tirer une conclusion sans disposer des données nécessaires.

L'hon. M. CHEVRIER: Entendons maintenant le témoin.

M. KNIGHT: Antérieurement le ministre désirait que nous interrogiions le témoin là-dessus. J'ai ici une lettre du ministre, portant sa signature. Voici ce qu'il y dit:

Selon l'usage établi à la Chambre depuis l'institution des chemins de fer Nationaux du Canada, cette année encore un Comité en étudiera les affaires. A titre de membre, il vous sera loisible de poser toutes les questions que vous voudrez au président et directeur général, M. Donald Gordon.

J'ajouterai maintenant ce passage significatif, vu qu'il a été question ici de déclarations irréflechies:

Il se peut fort bien que le motif du transfert de M. Pitt, s'il est rendu public, nuise à sa cause.

Je pense qu'une déclaration de ce genre n'aurait pas dû être faite à la Chambre des communes ni dans une lettre.

L'hon. M. CHEVRIER: Alors laissez donc M. Gordon traiter cette affaire. Ce que vous avez dit sera versé au compte rendu.

M. KNIGHT: Je n'ai pas proposé que l'on refuse d'entendre M. Gordon.

L'hon. M. CHEVRIER: Je vous invite à lui poser des questions. Passons donc à la première chose dont est saisi le Comité.

M. MUTCH: Je crois, monsieur le président, que malheureusement nous nous engageons dans une impasse; nous n'avons plus seulement une question à régler, mais trois. A mon sens, nous n'irons pas très loin si nous ne cessons de traiter trois questions à la fois. M. Macdonnell propose que les documents relatifs à cette affaire soient produits. Au cours de son argumentation, il se prend à faire des accusations graves, j'en conviens, contre le président du chemin de fer. Voilà le deuxième point. Ensuite, nous avons eu la troisième question, une motion de M. Gillis tendant à réserver celle de M. Macdonnell jusqu'à ce que nous entendions M. Gordon. En ce qui a trait à ces questions, permettez-moi de mentionner que c'est à vous de décider si ces documents seront déposés ou non, conformément à l'usage du Comité, et le bien-fondé ou l'injustice des critiques adressées à M. Gordon n'ont aucun rapport avec cette question. La seule chose que nous ayons à décider c'est si la motion est admissible ou non. Si vous désirez réserver votre décision pour l'instant, nous y reviendrons après avoir entendu M. Gordon.

L'hon. M. CHEVRIER: Alors, pourquoi ne pas entendre M. Gordon et lui donner l'occasion de répondre aux accusations portées contre lui?

M. POULIOT: Un seul mot, monsieur le président, avant de céder la parole à M. Gordon. Si je comprends bien le problème, M. Macdonnell se plaint d'ingérence politique dans l'administration du chemin de fer. Les faits crèvent les yeux. L'administration a pris une décision relativement à M. Pitt. M. Macdonnell propose que cette décision soit modifiée, par suite des discours ou déclarations de certains membres. Donc, ne croyez-vous pas, monsieur le président, que l'ingérence vient plutôt de M. Macdonnell que du gouvernement, puisqu'il cherche à contraindre la compagnie à modifier sa décision touchant un de ses employés. Je n'ai jamais entendu rien de pareil. M. Macdonnell devrait se faire le champion de l'ingérence plutôt que de s'en plaindre.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le Comité est unanimement d'avis que M. Gordon fasse maintenant la déclaration qu'il jugera à propos de faire.

Des VOIX: Bravo!

Le PRÉSIDENT: Avant de mettre votre proposition aux voix, monsieur Macdonnell, je crois qu'il y a unanimité sur ce point. Je demanderai donc à M. Gordon de prendre la parole. Mais je tiens à vous avertir encore une fois, monsieur Gordon; si, dans votre déclaration, vous vous croyez dans l'obligation de dévoiler certaines choses ou de faire des déclarations désavantageuses à M. Pitt, vous vous trouverez à mettre cette affaire entre les mains du Comité qui dès lors en sera saisi. Je ne crois pas que la présente motion soit régulière et j'en donnerai les raisons plus tard, mais le Comité est unanime à vouloir vous entendre. Cet avertissement donné, je vous prie de répondre.

M. GORDON: Merci, monsieur le président. J'ai failli dire: "Dieu merci, monsieur le président. Je veux seulement dire quelques mots sur la question de la production de documents. Cela fait, je répondrai volontiers aux questions que les membres du Comité voudront bien me poser. Je tiens à affirmer catégoriquement qu'il est du devoir du président des chemins de fer Nationaux du Canada de juger les cas où le personnel est en cause; chaque jour de la semaine,—pas chaque jour, mais sûrement chaque semaine,—des membres du clergé, des organismes de service social, des chambres de commerce, etc., viennent plaider la cause de tel ou tel employé. Or, je tiens pour sacré le dossier des états de service d'un employé et pour le bien même de l'employé tout d'abord. Du point de vue de l'employé, sa situation et ses états de service sont affaire personnelle. Si ces documents étaient livrés à l'examen et publiés, ce serait absolument injuste envers l'employé. Il arrive par exemple, que l'administration, après avoir manifesté son mécontentement des services d'un employé, lui donne une chance de s'améliorer. J'expose un principe d'ordre général et ne vise en ce moment personne en particulier. Il est évident que si la compagnie allait exprimer son mécontentement devant le Parlement ou les comités parlementaires, alors la réputation commerciale de l'employé serait entachée et ses efforts de relèvement, gravement compromis. Livrer à la connaissance et à la discussion du public un cas de ce genre, ce serait, à mon sens, une intrusion injustifiable dans la vie privée d'une personne. De plus, un employé peut décider d'un moment à l'autre de quitter le service du chemin de fer et de chercher un meilleur emploi dans un autre domaine d'activité. Une telle situation peut fort bien surgir en raison de différences d'opinion avec l'administration quant à ses aptitudes, son passé disciplinaire ou pour une autre raison. Dans ces circonstances, l'employé se sentirait nécessairement diminué si des renseignements de ce genre étaient discutés dans le public et ses chances de trouver un autre emploi seraient fort compromises. Du point de vue de l'administration, un très important principe entre en ligne de compte. A mon avis, l'une des prérogatives fondamentales de l'administration est l'autorité qu'elle exerce sur le personnel. Il faut que l'administration soit libre d'exercer son autorité en matière d'embauchage, de formation, d'avancement et de discipline. Il faut que les décisions de l'administration soient respectées. Si un employé mécontent était libre de passer par-dessus la tête de l'administration et de faire réexaminer ses différends, l'autorité de l'administration en serait gravement sapée. A vrai dire, on aurait le chaos puisque personne ne saurait où se trouve l'autorité de dernière instance. De plus, dans l'administration pratique d'une entreprise aussi considérable que le National-Canadien, il passe une forte quantité de mémoires et de correspondance entre les divers services, et ces documents sont nécessairement d'une franchise complète. Instructions, critiques et rapports sont examinés et classés, et les dossiers personnels plus particulièrement doivent être soigneusement constitués. Aucune administration qui se respecte n'admettrait que de tels renseignements fussent livrés à la discussion publique. Aucune entreprise ne saurait fonctionner avec succès sur une telle base, et le chemin de fer ne pourrait compter attirer dans ses services des hommes de caractère et de talent s'ils devaient faire face à un état de choses aussi désagréable.

J'ai essayé, monsieur le président, de vous faire voir la situation du point de vue de l'employé. Ce serait tout à fait injuste que son dossier personnel fût révélé au cours d'une discussion dans quelque circonstance que ce soit. J'ai essayé de vous montrer qu'il serait peu pratique du point de vue de l'administration si des dossiers de cette nature étaient produits et faisaient l'objet d'un débat public. Si les membres du Comité désirent que je poursuive mes remarques, je le ferai avec plaisir.

M. MACDONNELL: Il ne s'agit pas de cela. Dans le cas qui nous occupe, c'est un employé qui désire se faire entendre.

M. FULTON: Et faire produire la correspondance.

Le PRÉSIDENT: Si personne d'autre ne veut commenter le rappel au règlement, je vais rendre ma décision.

M. BROWNE: Je croyais que nous avions discuté tout cela.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes présentement à discuter une motion. Nous avons entendu M. Gordon et j'ai été suffisamment avisé qu'une telle décision serait nécessaire; j'ai pris le temps de lire le compte rendu du débat qui a eu lieu au Parlement à l'époque où celui-ci, en 1919, a jeté les bases de l'organisation du National-Canadien, et je conseillerais aux membres du Parlement et à quiconque entretient des doutes sur cette question de lire les longues délibérations qui ont eu lieu. Je n'ennuierai pas le Comité par de trop longues citations, mais qu'on me permette d'en lire une ou deux. Je vais maintenant vous lire un passage du long discours de sir Thomas White, qui souligne les raisons pour lesquelles le gouvernement d'alors a choisi de confier à une société plutôt qu'à un ministère la gestion de notre réseau ferroviaire national.

A la page 2193 des *Débats* de 1919, M. White dit ceci:

Ce que le Gouvernement demande à faire, au point de vue de l'administration et dans le but d'obtenir de ce réseau le résultat pratique le plus avantageux, et cela, le plus économiquement possible, c'est de constituer un bureau de direction responsable envers le gouvernement fédéral, et qui administrera les affaires du réseau national canadien, tout en percevant les revenus et en acquittant les frais d'exploitation suivant la coutume observée par toute exploitation prospère des voies ferrées.

Je continue la citation, afin d'écarter tout doute. A la même page, M. White ajoute ce qui suit:

Il y a une autre raison pour laquelle il faut adopter le système de société anonyme pour l'administration de ces grandes propriétés de chemins de fer. Le public a la ferme conviction que l'administration ou la gestion directe de chemins de fer par le Gouvernement entraînerait des abus, au point de vue du favoritisme politique. Mais afin d'éviter que le favoritisme politique ne s'introduise dans une entreprise d'une si grande importance pour le Canada, on a décidé qu'au lieu que le Gouvernement administre directement, il le fera par l'intermédiaire d'un bureau de direction, composé de personnages représentatifs et capables, en qui le Gouvernement, le Parlement et le public auront confiance.

Si les membres du Comité veulent bien prendre la peine de lire ces débats, il n'y aura pas de doute dans leur esprit que l'on a compris parfaitement à l'époque pourquoi les chemins de fer Nationaux du Canada étaient constitués en société. De nouveau, en 1921, la question fut débattue et l'on a déjà cité les remarques de M. Meighen. Je me contenterai de vous rappeler une ou deux de ses remarques. A la page 1207 des *Débats* de 1921, M. Meighen a dit ceci:

Nous avons décidé de tenter l'exploitation de ces chemins de fer par l'entremise d'une administration organisée comme une compagnie ordinaire et de faire gérer les affaires comme s'il s'agissait d'une entreprise strictement commerciale.

Puis, il ajoute ceci:

Vu l'immensité de l'entreprise, il serait tout à fait impossible au Parlement de faire sa besogne, s'il entreprenait un examen journalier des opérations du réseau, ou si le Gouvernement était appelé à rendre compte chaque jour de tels ou tels actes du bureau de direction dans les affaires de chaque jour.

Point n'est besoin de toucher la question de la concurrence car, dans le cas qui nous occupe, on ne peut soutenir que la divulgation des faits porterait préjudice au National-Canadien, mais le point que M. Meighen a fait valoir se trouve à la page 1209, où il affirme qu'il ne faut rien faire pour empiéter sur "la latitude et la liberté administratives dont devrait jouir toute entreprise

pour réussir". Et sir George Foster fit un discours durant ce débat, et voici à la page 1236 des *Débats* de 1921 ce qu'il avait à dire à ce propos: "Qu'est-ce que cela prouve? Que le gouvernement, ayant énoncé sa politique, a renoncé au favoritisme politique dans l'exploitation des chemins de fer et qu'il a laissé à l'administration le choix de son personnel, l'avancement de ses fonctionnaires et l'exploitation générale du réseau".

Or y a-t-il langage plus clair que celui-là? Le gouvernement de l'époque, lorsqu'il a institué les chemins de fer Nationaux du Canada, a manifestement voulu laisser aux directeurs le soin de régler les questions purement administratives et éviter toute ingérence politique.

Après avoir pris connaissance, au préalable, de ces déclarations et étudié les rapports premiers qui ont conduit à la formation du National-Canadien, ainsi que les débats qui suivirent, je suis d'avis que la ligne de conduite adoptée en général, en ce qui concerne la production de documents portant sur l'administration interne de compagnies de la Couronne, est de ne pas produire de documents. Je n'ai pas trouvé dans les archives de cas où cette ligne de conduite ait été sérieusement révoquée en doute. Pour toutes ces raisons, j'affirme que, considérant le nombre croissant de compagnies de la Couronne, l'abolition de l'ingérence politique et l'attribution à une société constituée de l'entière responsabilité de l'embauchage et de la promotion du personnel sont choses qui ne cessent de prendre de l'importance. Si les compagnies de la Couronne sont établies en vue d'administrer certaines entreprises publiques le plus possible de la même façon que doivent l'être les entreprises privées et sans les désavantages inévitables de l'ingérence politique, il s'ensuit nécessairement qu'il faut mettre tout en œuvre pour donner à ces compagnies de la Couronne le pouvoir de bien remplir leurs obligations sans ingérence politique. Par ingérence politique, j'entends l'ingérence des politiciens.

Je suis d'avis que la production de documents à propos de l'affaire Pitt ne doit pas être interdite parce que les renseignements mettraient le National-Canadien en mauvaise posture par rapport à ses concurrents ni que la production des documents puisse servir ses concurrents.

Néanmoins, le 11 mars dernier, la Chambre des communes a rejeté la motion de M. Diefenbaker qui demandait la production de ces pièces et, à tort ou à raison, je vois dans ce sujet la confirmation de l'attitude de M. Meighen, c'est-à-dire qu'il ne faut pas empiéter sur "la latitude et la liberté administratives dont devrait jouir toute entreprise pour réussir".

Par conséquent, pour les motifs précités, je suis d'avis que l'administration du National-Canadien n'est pas tenue de produire de documents ou de preuves en ce qui concerne l'incident Pitt, survenu à l'hôtel Fort-Garry, et si cette décision est maintenue le Comité ne doit pas convoquer de témoins au sujet de cet incident.

J'ajouterai, cependant, que ma décision n'empêche aucunement le président du National-Canadien de faire une déclaration s'il le désire, et il peut fort bien produire des documents concernant cet incident. Toutefois, si le président fait une déclaration ou produit des documents qui soient dérogoratoires à M. Pitt, alors c'est mon avis que tous les documents relatifs à l'incident devront être produits sur demande et tout témoin ayant connaissance de cette affaire pourra être assigné.

M. BROWNE: Monsieur le président, vous êtes venu ici avec un jugement tout préparé.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai.

M. BROWNE: Et vous nous demandez notre opinion sur des rappels au Règlement. Je considère la chose comme une plaisanterie.

Le PRÉSIDENT: Vous avez droit à votre opinion.

M. BROWNE: Monsieur le président, vous avez rédigé cette décision avant même de savoir qu'une motion serait présentée. Je n'ai jamais rien entendu de semblable.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas né d'hier. J'ai entendu la discussion à la Chambre et j'ai présidé des comités pendant un certain nombre d'années.

M. GILLIS: Remettons la discussion à demain.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, si quelqu'un révoque ma décision en doute.

M. FULTON: Nous allons en appeler naturellement.

M. MACDONNELL: J'en appelle de cette décision parce que, sauf tout le respect que je dois au président, il me semble que nous ayons affaire en ce moment à une décision d'ordre technique qui, à mon sens, ne s'applique aucunement aux circonstances tout à fait particulières du cas présent, alors que l'intéressé désire venir lui-même témoigner. Si je comprends bien votre décision, c'est au président du chemin de fer de décider si M. Pitt viendra témoigner ou non, s'il pourra faire une déclaration ou non, si cet homme sera autorisé à venir faire une déclaration.

M. GORDON: A qui M. Pitt a-t-il fait sa demande?

M. MACDONNELL: A moi-même.

M. GORDON: Je dis qu'il n'avait pas le droit de le faire. C'est à moi qu'il doit s'adresser tout d'abord. C'est un employé des chemins de fer. Voulez-vous me faire croire qu'un particulier, employé des chemins de fer, ait le droit de s'adresser à une personne de l'extérieur pour faire entendre sa cause?

C'est une absurdité. Jamais encore je n'ai entendu semblable proposition. On a laissé entendre qu'il y avait eu ingérence politique dans l'administration. Qui est le mieux placé que moi pour répondre à cette accusation?

M. FULTON: Vous allez être interrogé, soyez-en sûr.

M. GORDON: Vous ne m'en donnez pas la chance.

M. FULTON: Personne n'a dit que M. Gordon ne devrait pas être interrogé.

Le PRÉSIDENT: Oui. Vous êtes de ceux qui lui avez fermé la bouche.

M. FULTON: Nous n'avons pas insisté pour que le rappel au Règlement soit tout d'abord décidé.

M. GORDON: On m'a accusé d'avoir cédé à une ingérence politique. Je le nie. Allez-vous prétendre que Jack Pickersgill peut me faire peur au point de me faire retirer quelqu'un d'un hôtel? Pour qui me prenez-vous?

M. FULTON: Prétendez-vous pouvoir me faire peur à moi-même?

M. GORDON: Non, je ne le prétends pas.

M. MACDONNELL: Je suis dans une situation bien difficile.

M. GORDON: Étant donné nos relations personnelles, je comprends qu'il vous soit difficile de me traiter de menteur. Ce n'est pas de nature à vous grandir dans mon estime que vous ayez lancé contre moi une accusation aussi blessante. Je n'aime pas cela. On ne me traitera pas de menteur. Après tout, j'ai acquis une certaine réputation dans le pays. J'ai occupé plusieurs emplois dans l'administration publique et mon intégrité n'a jamais été révoquée en doute.

M. MUTCH: Monsieur le président, je propose que nous nous ajournions.

Le PRÉSIDENT: Une motion tendant à l'ajournement a été faite qui n'est pas sujette à débat.

M. FULTON: C'est une affaire ridicule.

Le PRÉSIDENT: J'ai dit qu'une motion tendant à l'ajournement a été faite et elle n'est pas sujette à débat.

TÉMOIGNAGES

24 mars 1953,
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, je pose la question de privilège. Hier soir, lorsque M. Gordon m'a demandé à qui M. Pitt avait indiqué qu'il était prêt à venir témoigner à Ottawa, j'ai dit que c'était à moi. Je tiens à préciser que le message de M. Pitt m'a été transmis par un ami commun, de Winnipeg, un homme en qui j'ai la plus grande confiance.

Je me suis rendu compte que l'on pourrait faire des objections à ma déclaration non confirmée et c'est pourquoi j'ai communiqué avec M. Pitt par l'entremise de cet ami commun et j'ai ici un message de M. Pitt qui se déclare parfaitement disposé à se présenter devant le Comité s'il y est convoqué.

Que l'on sache bien que je ne retire absolument rien de ce que j'ai dit hier soir, mais que je désire seulement mettre la situation bien au clair.

J'ai à m'expliquer sur un autre fait personnel. Tout le monde se rend compte, je suppose, que je n'ai pas traité M. Gordon de menteur. Ce qui a ému M. Gordon, c'est sans doute de lui avoir dit ne pouvoir accepter son explication que c'était une mesure administrative courante que de transférer à un hôtel plus petit et moins important un gérant qui avait dirigé trois des plus grands hôtels de la Compagnie, le Nova-Scotian, le Bessborough et le Fort-Garry. Je ne pouvais considérer la chose que comme un déclassement grave pour M. Pitt. J'espérais que cette explication du transfert de M. Pitt ne fût pas l'explication exacte de la position prise par M. Gordon et qu'une autre explication serait offerte.

Je veux qu'il soit parfaitement compris que mes déclarations avaient pour seul motif de protester contre l'ingérence du gouvernement dans l'administration du chemin de fer et que je n'avais pas la moindre intention d'attaquer l'administration elle-même.

Si M. Gordon veut considérer mes paroles comme une attaque dirigée contre l'administration du chemin de fer, je le regrette beaucoup, mais cette méprise de M. Gordon ne saurait m'empêcher de protester contre toute intervention et influence de la part du gouvernement.

M. POULIOT: Monsieur le président, commentant à mon tour la question de privilège, je voudrais me reporter aux procès-verbaux du Comité des chemins de fer et de la marine marchande de l'an dernier. A la page 49, M. Macdonnell et moi-même exprimons nos vues sur les obligations et fonctions dévolues à M. Gordon à titre de président du National-Canadien:

M. POULIOT: ...Quant à moi, je préfère la qualité à la quantité. La tâche du Bureau des directeurs est de conseiller l'administration et, d'après moi, plus nous aurons de directeurs plus nous aurons de difficultés.

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

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

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

M. MACDONNELL: Ce que j'ai dit là n'est pas mal.

M. POULIOT: Non, mais ce n'est plus ce que vous dites à présent.

M. MACDONNELL: Je ne le crois pas, pas du tout.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, permettez-moi un mot sur la question de privilège, car je crois que mon honorable ami a mal interprété l'attitude et le principe que nous avons tous adoptés non seulement à la Chambre des communes, mais aussi au Comité. Je n'ai pas devant moi la déclaration qu'a lue mon ami, M. Macdonnell, pour s'expliquer sur un fait personnel, mais j'ai noté qu'il taxait le gouvernement d'ingérence dans l'administration de la Compagnie, et comme je suis le ministre responsable du National-Canadien pour ce qui est du Comité, je proteste aussitôt contre cette affirmation. En ce qui me concerne, il n'y a pas eu la moindre ingérence.

Des VOIX: Bravo!

L'hon. M. CHEVRIER: Je demande en outre à mon honorable ami de me croire quand je lui dis que je n'ai pas eu connaissance ni entendu parler de l'affaire Pitt avant que M. Diefenbaker m'ait interpellé à ce sujet à la Chambre.

M. MACDONNELL: Quand?

L'hon. M. CHEVRIER: Au lendemain de la nouvelle parue dans les journaux le 13 novembre. La Chambre s'est réunie à une certaine date en décembre, et je crois que c'est à la fin de décembre ou au début de janvier que j'ai été interpellé. Je ne m'en souviens pas très bien, mais en tous cas jusqu'à cette interpellation,—nous pouvons facilement nous assurer de la date,—je n'étais pas au courant de l'incident. C'est pourquoi je dis que, en ce qui me concerne, il n'a pu y avoir la moindre ingérence de la part du gouvernement.

M. KNIGHT: Pour la gouverne du Comité, monsieur le président, la date doit être antérieure à décembre, car la lettre que le ministre m'a adressée a été écrite en décembre.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, j'ai maintenant la date; c'était le 25 novembre. Et ce que mon honorable ami, M. Macdonnell, essaie de faire, contrairement aux règles de la Chambre et aux règles du Comité, c'est de présenter une motion qui est contraire à tous les précédents établis. Or, sa motion...

M. FULTON: Monsieur le président, est-ce que le ministre commente une question de privilège ou un rappel aux Règlements?

L'hon. M. CHEVRIER: Je commente une question de privilège à propos de laquelle un député m'a dit qu'il y avait eu ingérence de la part du gouvernement dans l'administration du chemin de fer, et c'est ce que je discute en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, j'ai permis à M. Macdonnell, étant donné les circonstances, de s'écarter passablement de la question de privilège. À cause de cela, je pense que le ministre devrait pouvoir donner sa déclaration sans interruption.

M. FULTON: Je voulais seulement savoir si c'est une question de privilège ou un rappel au Règlement que le ministre discute en ce moment.

L'hon. M. CHEVRIER: La motion que M. Macdonnell a présentée hier se lit comme il suit:

Copie de tous télégrammes, lettres et autres communications échangés entre des hauts fonctionnaires et autres employés supérieurs du National-Canadien et M. Robert Pitt, M.B.E., alors gérant de l'hôtel Fort-Garry, de Winnipeg, concernant des plaintes relativement à l'attribution de chambres à des ministres fédéraux de la Couronne, audit hôtel, ou à la conduite de M. Robert Pitt dans l'exécution de ses fonctions, et de toutes réponses à ces lettres, télégrammes et communications se rapportant de quelque façon à de prétendues plaintes depuis le 1^{er} septembre 1952 jusqu'à ce jour.

Au mois de mars 1953, à la Chambre des communes, M. Diefenbaker a proposé la motion suivante:

Copie de tous télégrammes, lettres et autres communications échangés entre des hauts fonctionnaires et autres employés supérieurs des chemins de fer Nationaux du Canada et M. Robert Pitt, M.B.E. alors gérant de l'hôtel Fort-Garry, Winnipeg, concernant des plaintes relativement à l'attribution de chambres à des ministres fédéraux de la Couronne, audit hôtel, et de toutes réponses à ces lettres, télégrammes et communications se rapportant de quelque façon à ces plaintes, depuis le 1^{er} septembre 1952 jusqu'à ce jour.

A cette époque, on a soutenu à la Chambre que cette affaire intéressait la gestion interne des chemins de fer Nationaux du Canada. On y a également soutenu que toutes les communications et la correspondance entre services, et toutes les communications entre les employés du National-Canadien d'une part et le président ainsi que les hauts fonctionnaires exécutifs du chemin de fer d'autre part, ne pouvaient être produites parce que c'était l'usage des chemins de fer et à vrai dire, des différents ministères, de ne pas rendre publiques les communications entre les ministères. Cette ligne de conduite est en vigueur depuis longtemps et les gouvernements libéraux aussi, bien que conservateurs l'ont reconnue comme essentielle à la bonne gestion des chemins de fer Nationaux du Canada. Je n'ai pas besoin de répéter ici ce que j'ai dit alors, c'est-à-dire que M. Meighen a très énergiquement soutenu que telle était la ligne de conduite à tenir. Je pense aussi qu'à cette époque on a fait voir qu'il n'était pas dans l'intérêt des chemins de fer Nationaux du Canada de donner des renseignements, concernant sa gestion interne, que d'autres concurrents ou d'autres organisations commerciales ne seraient pas tenus de produire; et puis, j'ai eu l'impression bien nette que M. Diefenbaker acceptait en quelque sorte cette thèse, car un peu plus tôt il avait demandé la production de documents ayant trait à la Société centrale d'hypothèques et de logement, et mon collègue, le ministre des Ressources et du Développement économique, avait cité un autre paragraphe, ou une autre déclaration de M. Meighen à la Chambre des communes, et M. Diefenbaker, dans sa réponse, semblait soutenir,—c'était certainement mon impression,—que si l'objection ne s'appliquait pas à la Société centrale d'hypothèques et de logement, il fallait faire exception pour les chemins de fer Nationaux du Canada et je crois qu'on ne peut pas le soutenir à l'égard du National-Canadien. Or les paroles de M. Diefenbaker se retrouvent à la page 2888 des *Débats*, où il dit ce qui suit:

Je ferai observer, monsieur l'Orateur, que M. Meighen parlait alors du National-Canadien, il a indiqué qu'il serait impossible, vu notamment l'importance du National-Canadien et le nombre de ses employés, de fournir au Parlement les renseignements demandés.

Je conclus donc, par déduction, à tort ou à raison, que M. Diefenbaker acceptait alors le principe posé par M. Meighen.

J'irai un peu plus loin et je dirai que ce Comité est lié, à mon avis, par la décision de la Chambre. La Chambre des communes a réglé la demande de

documents et décidé, par un vote que l'on peut trouver dans les *Débats*, que cette correspondance ne doit pas être produite. Ensuite, mon honorable ami a déclaré très catégoriquement, hier, qu'il soulevait cette question parce qu'il croyait de son devoir de le faire. Il l'a soulevée et a bien dit qu'il n'était pas question que le premier ministre fût impliqué dans l'affaire.

M. MACDONNELL: C'est ce que j'ai toujours dit. Je l'ai dit à la Chambre des communes.

L'hon. M. CHEVRIER: À la page 619 des *Débats* du 11 décembre, M. Macdonnell expose des griefs dans les termes suivants:

En premier lieu, on dit que le premier ministre et ceux qui l'accompagnaient n'ont pas été reçus comme il le fallait dans le hall de l'hôtel.

... Le second grief est que "tous les membres du groupe n'ont pas pu obtenir immédiatement les chambres qu'ils désiraient".

Un peu plus loin:

Tout ce qu'on pourrait reprocher à M. Pitt, c'est de ne pas s'être frayé un passage au travers du groupe afin de se présenter au premier ministre, de n'avoir pas brisé le cordon.

M. Macdonnell ajoute encore ceci:

Ici, la chose est peut-être plus facile à comprendre. Il y a des gens très importants, du moins qui se croient tels et ont une haute opinion d'eux-mêmes, qui peuvent estimer qu'on ne les a pas traités avec toute la déférence qui leur est due.

A la page 620 des *Débats*, M. Macdonnell ajoute ceci:

Peut-on s'imaginer qu'un homme possédant une telle expérience dans la direction des hôtels ne sache pas traiter convenablement un premier ministre ou les personnes qui l'accompagnent?

Et plus loin:

Il reste qu'à en croire ce document qui, je le répète, vient du syndicat, il a été cassé précisément pour ce motif. Je regrette de dire que le président du National-Canadien a donné une autre raison. Je regrette que M. Gordon, pour qui j'ai un immense respect, ait invoqué un motif comme celui-là, auquel je ne peux pas plus croire que ne le peuvent les autres députés qui siègent ici.

Monsieur le président, le président du National-Canadien a repoussé cette accusation, il a nié cette allégation publiquement dans la presse, et il l'a démentie ici encore hier, et moi, ministre responsable de la Couronne, je la repousse aussi et je dis que je n'en avais pas connaissance et que je ne suis intervenu en rien dans cette affaire. Je désire que ma protestation paraisse au compte rendu, parce que, si mon ami semble dire que le premier ministre n'a rien eu à voir à cela, dans les quatre déclarations que j'ai lues il ne fait que mentionner le nom du premier ministre.

Maintenant, en guise de conclusion, permettez-moi de dire ceci: dans le passé, le Comité a pris d'importantes décisions, et parmi elles il y a cette décision que j'ai mentionnée, c'est-à-dire que les hôtels du National-Canadien relèvent du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada et que le gouvernement a établi depuis longtemps qu'on ne doit pas s'ingérer dans l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada. Je vous dis à tous, ici présents, que le gouvernement ne s'y est pas immiscé par l'entremise de son ministre, ni par aucun autre moyen que je connaisse. L'employé en question est un employé des chemins de fer Nationaux du Canada; c'est à l'administration qu'il doit répondre et à l'administration seulement. Il n'est pas un employé du gouvernement et il n'est en aucune façon soumis à l'ingérence ou à la surveillance du public. L'administration des chemins de fer Nationaux

du Canada a pour mission de diriger l'exploitation du réseau, y compris les hôtels, de façon efficace et dans le meilleur intérêt du pays, et pour bien s'acquitter de cette obligation l'administration du chemin de fer doit avoir les mains libres en ce qui concerne ses employés. Voilà la déclaration que M. Gordon a essayé de formuler et qu'en effet il a formulée hier. Malgré cela, mon honorable ami, soutient encore qu'il y a eu ingérence politique. Je repousse cette accusation.

M. MACDONNELL: Permettez-moi de dire un mot, monsieur le président. Puis-je au moins vous lire ce que j'ai dit...

Le PRÉSIDENT: Pour vous expliquer sur un fait personnel, oui; mais je crois que nous avons abusé de la question de privilège.

M. McCULLOCH: Alors, mettez-y fin.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas manquer d'équité envers le Comité ni envers M. Macdonnell.

M. MACDONNELL: Je veux seulement lire une phrase à l'appui de ce que j'ai dit dans mon premier discours sur la question. J'ai parlé du premier ministre de la même façon dont j'en ai parlé hier soir. Cette phrase se trouve à la page 623 des *Débats*:

Enfin, je sou mets la question au premier ministre, qui était là.

Je suis certain qu'il ne tolérerait pas ce genre de choses.

Monsieur le président, accordez-moi encore un moment pour répondre au ministre. Il n'y a que deux choses que j'aimerais souligner. Je ne suis pas pour discuter votre décision; vous l'avez rendue. On a déjà signalé et je crois que le ministre conviendra qu'il n'est pas question ici de donner des renseignements qui pourraient être utiles à des concurrents. Je rappelle que M. Howe m'a non seulement conseillé mais mis au défi de me présenter devant le Comité. Voici ce qu'il a dit:

Il peut exiger les dossiers relatifs à cet homme; il peut exiger les livres de l'hôtel et il peut aller au fond de la question; et il est certain que son devoir envers le Parlement est de le faire.

L'hon. M. CHEVRIER: Permettez-moi de vous interrompre. On vous a mis au défi de venir ici et de poser des questions, mais vous êtes venu et vous avez lu une déclaration de trente minutes, contrairement à l'usage du Comité.

M. MACDONNELL: Je sais très bien qu'une déclaration de M. Howe ne change nécessairement la coutume du Comité. Je dis seulement qu'un ministre responsable, lorsque cette affaire a été soulevée à la Chambre, m'a dit que ce n'était pas le lieu de la soulever mais d'en saisir le Comité.

L'hon. M. CHEVRIER: Il avait raison, car c'est bien ici que ces choses sont étudiées.

M. MACDONNELL: C'est précisément ce que je fais.

L'hon. M. CHEVRIER: Alors pourquoi ne posez-vous pas des questions aux témoins?

M. GORDON: Donnez-moi une chance de répondre.

M. MACDONNELL: Je ne dirai pas que le ministre, au lieu de s'employer à empêcher que cette enquête ne commence et que des documents soient produits, aurait pu me donner son appui. Vous comprenez bien que je ne perdrai pas mon temps à discuter là-dessus, vu que je n'ai pas son appui, mais je tiens à dire que, même si M. Pouliot vous a lu ce que j'ai dit,—et je pense connaître un peu les convenances en matière de gestion d'une société,—je soutiens, dis-je, que le cas actuel est tout à fait différent. Cette affaire a surgi par suite de l'intervention de certains employés d'hôtel et elle a été livrée à la connaissance du public. Je soutiens toujours qu'il sera mal de faire le silence autour de cette affaire; une enquête simpose et j'estime que si on nous empêche ici d'examiner l'affaire...

L'hon. M. CHEVRIER: Allez-y, commencez.

M. MACDONNELL: Nous demandons que les documents soient apportés ici afin que nous puissions examiner l'affaire.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous étions saisis d'une motion demandant la production de documents, et, après une longue discussion,—et je crois avoir montré beaucoup de patience à l'occasion de cette discussion...

M. FULTON: Vous avez lu une déclaration toute faite.

Le PRÉSIDENT: J'ai rendu une décision. Êtes-vous opposé à ce qu'une personne étudie un problème sérieusement avant d'exprimer une opinion sur ce problème?

M. FULTON: J'ai dit que vous aviez lu une déclaration toute faite.

Le PRÉSIDENT: Et c'est ce que j'ai fait.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Macdonnell a fait la même chose. Lui aussi à lu une déclaration toute faite.

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. J'ai statué que la motion demandant la production de documents, à ce propos, était contraire au Règlement. M. Macdonnell en a appelé de cette décision. Il convient, je crois d'expliquer au Comité pourquoi j'estime qu'en toute équité il est bon de donner au Règlement une certaine élasticité. Dans la chaleur du débat d'hier soir, M. Macdonnell a fait une déclaration qui n'est pas conforme aux faits. Je crois donc qu'il convient de lui donner la chance de se rétracter.

M. MACDONNELL: Ce que j'ai dit, monsieur le président, était exact. J'avais un message de l'intéressé.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Macdonnell, voici ce que dit le compte rendu:

"M. GORDON: A qui M. Pitt a-t-il fait sa demande?" Il s'agissait d'une demande de venir témoigner. Et vous avez répondu: "A moi-même". Cette déclaration n'est pas au point.

M. MACDONNELL: Il est vrai que j'ai eu de la difficulté à m'expliquer, mais, à ce moment-là, l'atmosphère n'était pas propice aux explications. Mais je répète que ce que j'ai dit est exact. Cet homme m'a réellement adressé une demande, et cette demande m'est parvenue par un ami commun, de Winnipeg. C'était sa demande de témoigner.

L'hon. M. CHEVRIER: J'aimerais que l'on entende M. Gordon.

Le PRÉSIDENT: Cela viendra. Messieurs, je me suis peut-être un peu trop relâcher en ce qui concerne la question de privilège. Ce qui est fait est fait. On en appelle maintenant de la décision rendue par le président et cette question n'est pas sujette à débat. Tous ceux qui sont pour le maintien de la décision du président, veuillez le signifier.

M. FULTON: Monsieur le président, pouvons-nous avoir un vote par appel nominatif? Quelqu'un dit qu'il est trop tard, mais je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: Qui sont opposés à la décision du président? M. Fulton a demandé un vote par appel nominatif. Il est un peu tard pour le demander, mais j'ordonne qu'on vote par appel nominatif.

M. FULTON: Monsieur le président, je crois que le Règlement nous autorise à demander un vote par appel nominatif. En consultant le Règlement vous verrez que je l'ai demandé à temps.

M. JAMES: Votons donc par appel nominatif. Qu'est-ce que cela peut faire?

Le PRÉSIDENT: Ce sera donc un vote par appel nominatif. La demande en est faite.

(Un vote par appel nominatif a lieu.)

Le PRÉSIDENT: Je déclare que l'appel de la décision du président est rejeté. Nous sommes maintenant saisis d'une motion de M. Macdonnell tendant à convoquer M. Pitt comme témoin.

M. FULTON: Et M. Sommerville.

Le PRÉSIDENT: Et M. Sommerville. Comme ces messieurs sont des employés du National-Canadien, je demande à M. Gordon de faire une déclaration là-dessus.

M. GORDON: Monsieur le président, cette question s'est tellement subdivisée que je fais appel à votre indulgence car je vais essayer de couvrir le terrain en ce qui concerne surtout la question de principe.

Permettez-moi tout d'abord de commenter l'affirmation qu'à faite M. Macdonnell au sujet de M. Pitt ce matin. J'estime qu'il est de mon devoir de défendre M. Pitt.

En quittant le Comité hier soir, je n'étais pas de très bonne humeur. J'ai donc appelé mon secrétaire et j'ai dicté une déclaration dont je vais vous livrer la substance.

A la fin des délibérations du Comité ce soir, M. J. M. Macdonnell a fait une déclaration. Il a dit à peu près: "Il s'agit de toute autre chose. M. Pitt demande à être entendu du Comité."

J'ai aussitôt posé une question à M. Macdonnell, lui demandant à qui M. Pitt avait adressé sa demande. Et la réponse de M. Macdonnell a été que M. Pitt lui avait demandé à lui (M. Macdonnell) de présenter sa demande.

M. MACDONNELL: J'ai dit que sa demande m'était parvenue.

M. GORDON: Si je me souviens bien de l'expression employée, vous avez dit: "A moi-même".

M. MACDONNELL: C'est exact.

M. GORDON: J'ai alors déclaré à M. Macdonnell que, à mon avis, M. Pitt n'avait pas le droit de faire une telle demande par l'intermédiaire de M. Macdonnell; c'est à moi que M. Pitt aurait dû s'adresser.

Il s'est dit beaucoup d'autres choses qui sont pour la plupart sûrement consignées. Je ne me rappelle pas très bien ce qui s'est dit car, à franchement parler, je reconnais avoir perdu patience.

Pendant, à mon retour à l'hôtel, j'ai téléphoné à M. Pitt et lui ai demandé s'il voulait bien répondre à une question toute simple et de me dire si lui, M. Pitt, avait demandé à M. Macdonnell à être convoqué comme témoin.

M. Pitt a aussitôt nié avoir fait une telle demande. Il a dit que des amis de M. Macdonnell l'avait pressenti pour lui demander s'il accepterait de comparaître comme témoin. M. Pitt a répondu que s'il était convoqué par le Comité, il ne pouvait faire rien d'autre que de comparaître.

M. Pitt a soutenu catégoriquement qu'il n'avait adressé aucune demande à M. Macdonnell en vue de comparaître. Notre conversation au téléphone s'est résumée à cela.

Maintenant, mes remarques porteront uniquement sur la question de principe que soulève cette affaire et de l'effet qu'elle peut avoir, à mon sens, sur l'administration. Il me semble que l'unique question en litige est cette allégation contenue dans une nouvelle publiée par un journal de Winnipeg et portant que le transfert de M. Pitt de l'hôtel Fort-Garry, de Winnipeg, à l'hôtel Prince-Edward, de Brandon, était dû à une ingérence politique résultant de la visite du premier ministre à Winnipeg.

Cette nouvelle n'a pas été portée à l'attention de l'administration des hôtels du National-Canadien avant sa publication afin que l'administration puisse la confirmer ou la commenter. J'ajouterai qu'aucune accusation comme celle contenue dans cette nouvelle n'a jamais été adressée à l'administration des hôtels du National-Canadien pas plus qu'à moi-même.

Dès que la nouvelle a été portée à mon attention, j'ai immédiatement rejeté ces allégations et j'ai autorisé la publication d'une déclaration à cette fin. Néanmoins, sur la foi de cette nouvelle non confirmée et bien que les intéressés en eussent aussitôt contesté l'exactitude, des griefs et des allégations portant qu'il y avait eu ingérence politique dans l'administration des hôtels du National-Canadien sont apparus dans des articles éditoriaux et dans des déclarations à la Chambre des communes aussi bien que dans des lettres.

A tous et chacun, je répète catégoriquement ce que j'ai dit dans ma déclaration, qu'aucun grief n'a été adressé par le premier ministre ou en son nom à la suite de son séjour à l'hôtel Fort-Garry.

En outre, je déclare catégoriquement qu'aucune pression n'a été exercée sur l'administration des hôtels du National-Canadien en ce qui concerne l'emploi d'un membre quelconque de son personnel et que toute décision de cette nature a été prise par l'administration seulement. J'ajouterai que M. Pitt a eu l'occasion de discuter avec moi les raisons qui ont motivé son transfert et qu'après j'ai confirmé à M. Pitt, de vive voix, la décision du gérant général des hôtels. M. Pitt a accepté cette décision, et il n'a autorisé personne que je sache à faire d'autres démarches en son nom.

Pour les raisons que j'ai exposées hier, j'estime qu'il est tout à fait mal-séant et très injuste envers un employé de dévoiler au public ses états de service. Conséquemment, les raisons qui ont motivé notre décision d'opérer le transfert de M. Pitt intéressent uniquement la régie interne de la compagnie, et je suis fermement d'avis que l'autorité de l'administration en matière de transferts, de promotions et de disciplines ne doit pas faire l'ombre d'un doute.

Par parenthèses, je dirai combien je suis heureux de constater que l'opinion publique est à ce point ombrageuse à l'endroit de la possibilité d'ingérence politique dans l'administration du National-Canadien; le Comité et, par son intermédiaire, tous les employés de la compagnie peuvent être assurés que je serais le premier à porter plainte s'il y avait le moindre fondement à ces craintes.

Monsieur le président, permettez-moi à présent de traiter les questions de principe telles que je les comprends; d'ailleurs, je désire faire une déclaration à ce propos. Dans l'exécution de mes fonctions, il me faut beaucoup voyager et rencontrer des foules de gens. Alors, je ne manque jamais de m'informer de ce que pensent ces gens des divers services du National-Canadien. Je dois ajouter que je reçois un courrier volumineux de personnes qui m'écrivent au sujet de nos services; il y a des louanges et comme il y a des reproches.

Ensuite, nos préposés aux relations extérieures d'un bout à l'autre du pays tiennent note des expressions d'opinion. De cette façon, les hauts fonctionnaires du réseau aussi bien que moi-même sommes informés de l'opinion de nos clients et, en apportant rapidement les correctifs nécessaires aux points défectueux, nous réussissons souvent à pacifier les clients mécontents ou encore nous relevons le moral du personnel en félicitant l'employé qui a mérité des louanges pour avoir maintenu notre devise "Courtoisie et service".

Voilà donc une importante question de principe que je demanderais au Comité d'examiner très sérieusement. Si la direction du National-Canadien était contrainte de divulguer les noms des clients ou autres qui lui ont adressé des commentaires au sujet de ses services, ou si elle devait dévoiler des conversations ou des lettres privées, il deviendrait alors impossible, à mon avis, d'obtenir ces commentaires francs et pratiques si utiles à l'administration.

Naturellement nous n'acceptons pas sans preuves tout ce qui nous est rapporté, mais nous avons intérêt à savoir ce que les gens pensent de nous et à enquêter, comme nous le faisons, sur les cas particuliers portés à notre attention. Et puis, si les particuliers qui ont des entretiens avec la direction du National-Canadien pouvaient être convoqués devant les comités parlementaires, il nous deviendrait bientôt impossible de faire des affaires.

Pour conclure, je donne ma parole d'honneur qu'il n'y a pas eu la moindre ingérence, qu'on n'a pas exercé la moindre pression sur moi ni, à ma connaissance, sur aucun fonctionnaire des chemins de fer Nationaux en ce qui a trait au transfert de M. R. S. Pitt.

M. MACDONNELL: Il y a apparemment un point sur lequel nous sommes d'accord et c'est que M. Pitt est prêt à venir témoigner s'il est convoqué. C'est ce que j'ai dit dans ma déclaration ce matin et vous voyez alors que ma déclaration était tout à fait juste.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à vous prononcer.

M. FULTON: Monsieur le président, il y a certaines choses qu'il faut dire, je crois, auparavant. M. Macdonnell a clairement fait entendre que, en prévision de l'opposition que rencontrerait sa déclaration, il a cru nécessaire de s'assurer si M. Pitt accepterait de comparaître devant le Comité. Il s'est informé et M. Pitt a affirmé qu'il consentait à comparaître s'il était convoqué. Voilà le premier point. Or, certaines déclarations de M. Macdonnell ont été révoquées en doute et toute la situation a été révoquée en doute par la déclaration que vient de faire M. Gordon et qu'il était, à mon sens, dans l'obligation de faire. Je crois que, dans ces circonstances, convoquer le témoin est le seul moyen de connaître la vérité. Sans vouloir les blâmer, il semble évident, d'après leurs attitudes que certains membres du Comité sont portés à douter de l'exactitude de la déclaration de M. Macdonnell.

Toute la situation découle d'un avancé très grave, soit que l'on a essayé d'exercer des pressions politiques sur la direction du chemin de fer. Je vous dirais, monsieur le président, ainsi qu'aux membres du Comité, que nous avons dépassé le stade où nous pouvons recourir aux principes ordinaires, comme ceux invoqués par le ministre. Nous ne pouvons régler cette question que si nous convoquons M. Pitt et M. Sommerville.

J'estime que la déclaration de M. Gordon constitue le plus solide argument qui puisse justifier le Comité de convoquer M. Pitt pour obtenir les faits. Autrement nous resterons dans l'incertitude et nous pourrions toujours nous demander si vraiment il n'y a pas eu de pressions politiques.

M. BENEDICKSON: En d'autres termes, vous n'acceptez pas la parole de M. Gordon.

M. FULTON: Je soutiens que cette affaire ne sera pas réglée, que les faits ne seront pas connus si les témoins, M. Pitt particulièrement, et M. Sommerville, ne sont pas convoqués devant le Comité.

M. GORDON: Quel témoin peut donner un meilleur témoignage que moi-même sur ce point?

M. FULTON: Je soutiens que M. Pitt peut porter témoignage sur les circonstances qui entourent son transfert.

M. GORDON: Le transfert de M. Pitt a été décidé par l'administration de la compagnie. J'en ai discuté les raisons avec M. Pitt. Il les connaît. J'ai moi-même examiné et confirmé la décision du gérant général des hôtels. Je vous ai dit qu'à mon avis il ne pourrait être question d'ingérence politique que si quelqu'un avait essayé de faire pression sur moi pour obtenir cette décision, mais il n'y a pas de témoin au monde qui puisse venir dire ici ce qui a motivé ma décision en la matière. Et j'ajouterai que je suis l'unique personne au monde qui puisse répondre à cette question, à savoir s'il y a eu ingérence politique ou non, car c'est moi seul qui ai décidé en dernier ressort.

M. FULTON: Puis-je vous poser une question, monsieur Gordon. Il est entendu que votre gérant général des hôtels vous adresse ses recommandations.

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Admettriez-vous qu'il est pertinent à la présente discussion de découvrir toutes les circonstances qui ont amené le gérant général des hôtels à vous faire sa recommandation?

M. GORDON: Le fait est que le gérant général des hôtels s'est fondé sur une série de motifs qui, pour des raisons d'ordre administratif, ne doivent pas être livrés à la discussion du public. Je n'ai fait que mentionner la question de principe en ce qui concerne l'ingérence politique. L'accusation, à tout prendre, ne porte pas que j'aie pris une mauvaise ou injuste décision, mais seulement qu'il y a eu ingérence politique.

Même si ma décision était mauvaise, le Comité n'a quand même pas affaire à enquêter sur cette décision. Vous avez le droit de vous former une opinion sur moi-même en tant que président des chemins de fer Nationaux du Canada. Mais, président du National-Canadien, j'ai la responsabilité de son administration et je dois avoir autorité et contrôle suprêmes sur le personnel et les employés du National-Canadien.

Permettez-moi de vous poser une question, monsieur Fulton. Mettons qu'un particulier de votre circonscription, employé du National-Canadien, soit congédié. Il n'est pas content; personne n'aime à être congédié. Il en appelle à son supérieur immédiat et, en temps utile, son appel vient à la connaissance de M. Dingle, le vice-président de l'exploitation. Finalement, le cas m'est soumis. J'ai le devoir d'examiner l'appel et de traiter l'employé avec équité. Or, si l'administration doit avoir autorité sur le personnel, ma décision doit nécessairement être définitive.

S'il est donné à un employé de comparaître devant le Comité et de plaider sa cause, l'autorité de la direction disparaît. Aucune entreprise commerciale, en ce pays, ne peut fonctionner de cette façon.

M. FULTON: Mais je vous dirai que le cas présent est tout à fait différent. Nous ne demandons pas à M. Pitt de comparaître. Personne ne propose que le Comité demande à M. Pitt de venir plaider sa cause. Il s'agit de convoquer M. Pitt pour qu'il réponde aux questions que les membres du Comité peuvent avoir à lui poser.

En réponse à l'argument que vous venez d'exposer, je vous dirai que si j'avais quelque raison,—vous avez parlé en général et vous me permettez de faire de même, sans faire de personnalités,—si j'avais quelque raison, après avoir étudié comme j'aurais pu le cas, de conclure que ce résidant imaginaire de mon comté n'a pas été traité équitablement, alors je serais très certainement disposé à saisir le Comité de la question et je demanderais que l'employé soit convoqué pour répondre aux questions que j'aurais à lui poser.

Laissez-moi finir, monsieur Gordon.

Le PRÉSIDENT: Afin qu'on sache bien qui a la parole, je demanderais aux membres du Comité de bien vouloir se tenir debout lorsqu'ils s'adressent au président.

M. FULTON: M. Gordon.

M. POULIOT: Monsieur le président, la question que je vais vous demander de discuter avec M. Macdonnell et M. Fulton est celle-ci. Je n'ai aucun mandat, mais je poserai une question si vous me le permettez.

Le PRÉSIDENT: Si M. Fulton accepte qu'une question soit posée, très bien.

M. FULTON: Lorsque j'aurai fini et si je n'ai pas épuisé toutes les questions qu'il y a à poser, M. Pouliot pourra bien poser les questions que j'aurai omises. M. Gordon a lui-même déclaré, au sujet de sa décision dans le cas qui nous intéresse ou dans d'autres, qu'il est le seul à savoir ce à quoi il songeait lorsqu'il a rendu cette décision. Cela va de soi, bien entendu, mais il est normal pour une administration,—M. Gordon me corrigera si je fais erreur, de recevoir des recommandations, c'est-à-dire que les dirigeants reçoivent des recommandations de ceux à qui ils ont confié des postes de confiance pour assurer l'exécution des diverses fonctions propres à un chemin de fer.

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Et lorsque ces subordonnés décident de recommander une certaine ligne de conduite, les motifs et les raisons auxquels ils ont pensé ne sont connus que d'eux-mêmes. La situation me paraît donc bien simple. Des déclarations ont été faites, avec, à mon sens, suffisamment de preuves, portant qu'on a tenté d'exercer des pressions politiques, mais c'est auprès du gérant général des hôtels que cette influence tâcherait de s'exercer à l'occasion d'un grief ou d'un incident intéressant le gérant d'un hôtel. La seule personne qui puisse nous renseigner sur les circonstances qui ont provoqué ces griefs contre le gérant d'un de ces hôtels serait le gérant général lui-même, et M. Gordon, soit dit en toute sincérité, ne doit pas nécessairement connaître toutes les circonstances qui entourent le cas, surtout celles qui ne figurent pas dans le dossier.

M. BENIDICKSON: Il affirme cependant qu'il les connaît dans le cas qui nous occupe.

M. FULTON: M. Gordon a prétendu que nul autre que lui-même ne connaît ses pensées lorsqu'il prend une décision, mais le gérant général des hôtels doit être au courant de toutes les circonstances lorsqu'il prend une certaine décision. Tout ce que nous demandons, c'est que ce monsieur, qui n'est pas un fonctionnaire de bas étage mais occupe un haut palier au National-Canadien, soit convoqué devant le Comité pour expliquer les circonstances qui ont motivé sa décision.

Le PRÉSIDENT: Dois-je comprendre qu'après avoir entendu ce témoin, qui est un subalterne du président, et qu'après avoir reçu son témoignage vous entendez, si son témoignage est de telle ou telle nature, que le Comité doit annuler la décision du président de la Compagnie au sujet d'une question ayant trait au personnel?

M. FULTON: Je ne propose pas que le Comité prenne telle ou telle mesure après avoir entendu le témoignage.

Le PRÉSIDENT: Quelle autre mesure prendriez-vous? N'en viendriez-vous pas à cela, fatalement? Vous feriez bien de lire ce qu'ont dit sur ce sujet Arthur Meighen, sir George Foster et sir Thomas White.

M. FULTON: Après avoir entendu le témoignage, une solution que pourrait adopter le Comité serait de voter une motion tendant à blâmer le gouvernement au sujet de...

M. BENIDICKSON: En faisant fi de la parole d'honneur du président?

M. FULTON: ...pour avoir exercé une influence politique sur quelque fonctionnaire des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. GORDON: Cela est faux.

M. FULTON: Vous ne prétendez pas maintenant, monsieur Gordon, que vous connaissez les pensées de M. Sommerville.

M. GORDON: Je les connais, car c'était mon devoir de demander à M. Sommerville de m'expliquer les motifs de sa décision. Nous discutons ici un principe fondamental d'administration, soit que la direction doit avoir autorité sur le personnel. Or il a été clairement exposé ici que l'administration du National-Canadien doit être une administration indépendante, libre de toute ingérence politique, et que ses affaires doivent être conduites comme celles de toutes les autres entreprises commerciales. Si l'on accepte le principe que vous avez le droit de convoquer le gérant général des hôtels du National-Canadien, je vous demanderai alors pourquoi vous ne convoqueriez pas le gérant général des hôtels du Pacifique-Canadien pour lui demander les raisons d'un transfert, mettons celui du gérant de l'hôtel Royal-York.

M. FULTON: Ma réponse à M. Gordon est que si j'étais actionnaire de cette compagnie et si je croyais qu'un employé avait été déclassé ou transféré pour

des motifs injustes et qui ne devraient pas peser dans l'administration, je ne manquerais certainement pas d'assister à la réunion annuelle et de soulever cette question.

M. BENIDICKSON: Et vous vous adresseriez seulement au président de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Où cela vous mènerait-il?

M. FULTON: Je sais que je ne trouverais pas un comité plus préjugé contre moi que l'est celui-ci en ce qui concerne M. Pitt. M. Gordon a fait certaines déclarations ici-même et je voudrais lui poser quelques questions relativement à ce qu'il a dit. Je veux savoir si un message a été adressé, le 22 septembre ou vers cette date, à l'hôtel Fort-Garry, soit environ dix jours après le séjour du groupe du premier ministre, et si ce message demandait l'envoi du dossier concernant la retenue de chambres pour le premier ministre.

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Et le 23 septembre, vous avez envoyé un autre télégramme disant que ce dossier n'était pas encore arrivé?

M. GORDON: Je ne peux pas vous confirmer cette date, mais le dossier a été demandé par le gérant général à ma suggestion. Plusieurs jours se sont écoulés avant que le gérant réponde à cette demande.

M. FULTON: Et cette première demande a été faite par vous-même dix jours après la visite du premier ministre à Winnipeg?

M. GORDON: Je ne contesterai pas l'exactitude de cette date, elle doit être à peu près exacte.

M. FULTON: Est-ce que M. Sommerville...

M. GORDON: Soit dit en passant, ce n'est pas tout ce qui a été demandé.

Une VOIX: Aimeriez-vous le savoir?

M. FULTON: Si M. Gordon veut nous dire ce qu'il a demandé en plus, il est libre de le faire.

M. GORDON: J'ai demandé qu'on m'envoie des renseignements suffisants pour étudier la décision que le gérant général des hôtels avait prise. Je lui ai demandé de me soumettre le dossier sur lequel il a fondé sa recommandation afin que je puisse l'examiner de façon satisfaisante.

M. FULTON: A quelle date la recommandation du gérant général des hôtels vous est-elle parvenue?

M. GORDON: Je pourrais vous procurer cette date.

M. POULIOT: Étant donné le précédent Connelly, je conseillerais à M. Fulton d'être très prudent.

M. GORDON: Il est trop tard, monsieur Pouliot. La recommandation qui m'a été faite par M. Sommerville,—du moins la recommandation qui m'est parvenue en premier lieu par l'intermédiaire de mon adjoint exécutif, demandant que des changements soient effectués dans l'organisation hôtelière, y compris le transfert de M. Pitt, a été faite le 14 octobre.

M. FULTON: Eh bien, monsieur Gordon, vous m'avez dit, je crois que vous aviez fait donner des instructions à la suite desquelles a été demandé le 22 septembre le dossier se rapportant aux chambres retenues pour le premier ministre. Vous m'avez dit que vous en aviez fait la demande sur la recommandation de M. Sommerville?

M. GORDON: Alors, j'ai dû mal interpréter vos questions. J'ai demandé à M. Metcalf, mon adjoint exécutif et, en premier lieu, mon surveillant de l'exploitation des hôtels, de donner à M. Sommerville des instructions pour qu'il examine l'exploitation de nos hôtels et, plus particulièrement, celle de l'hôtel

Fort-Garry, à la suite des renseignements que j'avais reçu de plusieurs sources touchant le service peu satisfaisant et médiocre de Fort-Garry et que, en conséquence, on examine en général toute notre exploitation hôtelière. Fort de ces instructions et ayant fait enquête, M. Sommerville, dans un rapport adressé à M. Metcalf le 14 octobre, a recommandé certains changements dans l'organisation de nos hôtels, dont le transfert de M. Pitt.

M. FULTON: Alors il me faut revenir à ma première question au sujet de l'envoi du message du 22 septembre, demandant le dossier relatif à la retenue de chambres pour le premier ministre et son groupe.

M. GORDON: A l'origine de cette demande, il y a la lettre dans laquelle M. Metcalf transmet mes instructions à M. Sommerville.

M. FULTON: A quelle date vos instructions ont-elles été données?

M. GORDON: Elles ont été données le 19 septembre et, après les avoir reçues, M. Metcalf a adressé à M. Sommerville une lettre lui demandant d'examiner la situation. M. Sommerville a fait son enquête et, le moment venu il a comme je l'ai dit, recommandé un remaniement.

M. FULTON: Le 22 septembre, M. Sommerville a envoyé un message demandant la production d'un dossier sur les chambres retenues à l'hôtel Fort-Garry pour le premier ministre.

M. GORDON: Après l'envoi de ma lettre. S'il faut des dates précises, j'imagine qu'on peut vous les procurer. M. Sommerville a télégraphié à M. Pitt le 22 septembre, lui demandant le dossier. C'est le seul message qu'il lui ait envoyé sans aucun commentaire; je crois pouvoir vous lire ce message:

Envoyez par premier courrier aérien votre dossier sur les chambres retenues pour le premier ministre et indiquez aussi quelles chambres lui et son groupe ont occupées.

Ce télégramme portait la date du 22 septembre.

M. FULTON: Y a-t-il eu un autre télégramme le 23 septembre?

M. GORDON: Il lui a télégraphié de nouveau, demandant pourquoi le dossier n'avait pas été envoyé.

M. FULTON: C'était le lendemain et il lui demandait pourquoi le dossier n'était pas parti?

M. GORDON: Précisément.

M. FULTON: N'y voyez-vous pas une indication qu'on était pressé ou désireux de recevoir ce dossier?

M. GORDON: Cela indique tout simplement que M. Sommerville avait déjà souffert de retards à l'hôtel Fort-Garry.

M. FULTON: Je dirais que lorsque votre télégramme du 22 septembre, demandant l'envoi d'un dossier de Winnipeg, est arrivé, c'est à peine si on avait eu le temps de répondre lorsque le télégramme du 23 septembre est arrivé, et je vois là un indice d'urgence à recevoir ce dossier.

M. GORDON: Je ne doute pas que M. Sommerville ait voulu terminer son enquête le plus rapidement possible. Il devait se rendre à Jasper par affaires... non, c'était plus tard; il devait partir en voyage et voulait régler cette affaire avant son départ.

M. FULTON: Vous attendiez-vous à recevoir en une journée un dossier venant d'un endroit aussi éloigné que Winnipeg?

M. GORDON: Certainement.

M. FULTON: Comment?

M. GORDON: Le courrier aérien existe bien pour quelque chose!

M. FULTON: Veuillez donc relire le premier télégramme, celui du 22 septembre.

M. GORDON: "Envoyez par premier courrier aérien votre dossier sur les chambres retenues pour le premier ministre et indiquez aussi quelles chambres lui et son groupe ont occupées."

A ce moment-là, M. Sommerville ne connaissait rien de l'affaire, sauf ce que je lui ai dit, c'est-à-dire de faire une enquête.

M. FULTON: Et pourtant, il a demandé spécialement le dossier relatif aux chambres retenues pour le groupe du premier ministre?

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: M. Sommerville n'est-il pas allé à Winnipeg en octobre?

M. GORDON: Oui, je le crois.

M. FULTON: Savez-vous quels renseignements il a communiqués à M. Pitt à cette occasion?

M. GORDON: Oui, je le sais. J'ai un rapport là-dessus.

M. FULTON: Que dit ce rapport?

M. GORDON: Je ne vais pas discuter ce que M. Sommerville a dit à M. Pitt, et je n'en donnerai pas les raisons non plus; comme je l'ai dit, cela pourrait nuire à M. Pitt. M. Pitt a droit à la protection à cet égard et je me propose de la lui accorder autant que possible.

M. FULTON: M. Pitt s'est déjà déclaré prêt à venir témoigner.

M. GORDON: M. Pitt a simplement répondu à une question. Quelqu'un est venu lui demander: "Monsieur Pitt, comparaitrez-vous devant le Comité si vous y êtes convoqué?" et M. Pitt a répondu: "Que puis-je faire d'autre?" Il n'a pas demandé à se présenter.

M. FULTON: Je n'insiste pas sur ce point.

M. GORDON: Moi, j'insiste sur ce point, car ce sont les paroles qui ont été prononcées.

M. FULTON: Ce que je déclare...

M. MACDONNELL: Je crois avoir dit qu'il était prêt et disposé à venir.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous avez déclaré qu'il vous avait dit qu'il viendrait.

M. GORDON: Vous avez dit que sa réponse était adressée "à moi-même".

M. FULTON: Je pense que nous pouvons régler cette...

M. MACDONNELL: J'ai pris bien soin ce matin d'expliquer que le message m'a été transmis par une personne responsable, et j'ai donné cette explication afin qu'il n'y ait pas de malentendu.

M. FULTON: Nous pouvons régler cette affaire en disant que, peu importe que M. Pitt consente à venir, il est évident que le Comité ne desire pas l'entendre pour des motifs bien clairs.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est une discussion politique que vous essayez de soulever au sein du Comité.

M. FULTON: Si je vous comprends bien, monsieur Gordon, vous refusez de nous renseigner au sujet de cette conversation?

M. GORDON: Je ne divulguerai pas le dossier de M. Pitt contenant ses états de service dans les hôtels, pour les raisons que j'ai déjà invoquées. Ce ne serait pas juste envers M. Pitt. Il n'y a pas de raison pour que le dossier de M. Pitt soit connu du Comité, et on peut en dire autant de celui de 120,000 autres employés.

M. FULTON: Il y a une lettre datée du 27 octobre qui semble confirmer le transfert de M. Pitt et qui indique quel sera son traitement.

M. GORDON: Monsieur le président, je fais mieux de réclamer le privilège de ne pas me laisser induire à révéler le contenu de lettres à un particulier.

Je me suis déjà trop engagé dans cette voie. Il est parfaitement vrai que j'ai reçu du gérant général la recommandation de transférer M. Pitt à Brandon, et c'est ce qui s'est produit.

Le PRÉSIDENT: Je me suis déjà prononcé en ce qui concerne votre position et le Comité a appuyé ma décision. Vous ne devez pas dévoiler devant le Comité le contenu de documents ou autres pièces qui touchent l'administration interne des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. FULTON: M. Pitt a-t-il été informé, le 27 novembre, qu'il serait transféré à Brandon et aurait un traitement de \$440 par mois?

M. GORDON: La réponse à cette question a été donnée à la Chambre; c'est pourquoi je ne vois pas d'objection, monsieur le président, à répéter que M. Pitt a été informé de la chose et aussi du traitement qu'il toucherait. Dans une réponse donnée à la Chambre, il a été dit en outre qu'une décision a été prise subséquemment de ne pas modifier son traitement. Si vous voulez connaître la raison de cette décision, je me ferai un plaisir de vous en faire part.

M. FULTON: Je veux tous les renseignements.

M. GORDON: La décision relative au transfert d'un employé s'étend aussi au traitement normal et la position à l'hôtel Brandon commandait ce traitement de \$440 qui allait être versé à M. Pitt à la suite de la décision de le transférer. M. Pitt a fait des instances auprès de M. Sommerville qui est venu m'expliquer que, pour des raisons personnelles que M. Pitt lui avait confiées et vu sa situation pécuniaire, une réduction de traitement lui serait fort préjudiciable. M. Sommerville et moi avons discuté le point et décidé qu'à tout considérer il n'y avait pas lieu d'imposer de nouveaux sacrifices à cet homme. Nous en sommes venus à cette décision simplement parce que M. Pitt nous a fait valoir des raisons personnelles que je ne suis pas disposé à dévoiler. Je vous préviens que si je produisais le dossier de M. Pitt, ces raisons entre autres seraient dévoilées. Cela ne serait pas juste pour M. Pitt.

M. FULTON: Alors que M. Pitt comparaisse devant le Comité; il consent à venir.

Le PRÉSIDENT: C'est faux. J'accepte la parole du président au lieu de la déclaration de M. Macdonnell fondée sur des oui-dire.

M. GORDON: En toute équité pour M. Macdonnell, je dois dire qu'il a modifié sa déclaration. Il ne soutient plus que M. Pitt lui a demandé de le faire comparaître devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Les choses en sont-elles venues au point, monsieur Fulton, où un membre du Comité dit qu'il ne croira pas plutôt la parole du président des chemins de fer Nationaux du Canada qu'un témoignage fondé sur les oui-dire?

M. FULTON: Vous êtes très habile, monsieur le président. Vous essayez de placer un membre du Comité dans la position...

Une VOIX: Vous n'êtes pas dans Kamloops en ce moment.

Des VOIX: A l'ordre.

M. FULTON: Je vais laisser le soin de trancher la question à M. Macdonnell. La réponse de M. Gordon a maintenant établi que M. Pitt a été d'abord informé qu'il serait transféré à Brandon et toucherait un traitement de \$440 par mois et ensuite que son traitement à Brandon serait le même qu'à Winnipeg.

M. GORDON: Pour les raisons que je lui ai données. En toute équité pour M. Pitt, je tiens à déclarer que j'ai informé M. Pitt qu'il avait toutes les chances d'avancement dans le service de nos hôtels, et j'ajouterai que tout ce qui s'est passé a fait beaucoup de tort à la situation personnelle de M. Pitt. J'imagine que le soir, lorsqu'il fait sa prière, il doit dire: "Seigneur, délivrez-moi de mes amis!"

M. FULTON: Par ces paroles vous entendez, naturellement, que l'on s'est lancé dans cette affaire à la légère, sans se soucier de la situation de M. Pitt. Je suis en mesure de vous dire que l'on ne s'est pas du tout lancé dans cette affaire à l'aveuglette, et c'est pour cela qu'on a pris soin de s'assurer que M. Pitt ne verrait pas d'objection à cette ligne de conduite et qu'il ne s'opposait pas à une divulgation complète des faits. M. Pitt a répondu à M. Macdonnell qu'il ne s'y opposait pas.

L PRÉSIDENT: A-t-il dit cela directement à M. Macdonnell?

M. MACDONNELL: Je vous ai dit comment les choses se sont passées et j'en prends l'entière responsabilité.

M. FULTON: Laissez-moi vous dire que si M. Macdonnell avait communiqué directement avec M. Pitt, vous seriez le premier à dire que sa conduite a été fort répréhensible. Les hommes d'honneur en ce pays ont le droit de croire à la parole des gens d'honneur, et c'est ce que fait M. Macdonnell.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je vous poser une question?

M. FULTON: Pas maintenant.

L'hon. M. CHEVRIER: Je désire vous poser une question.

M. FULTON: Attendez que j'aie fini.

L'hon. M. CHEVRIER: Alors vous me refusez cette faveur?

M. FULTON: Vous pouvez me poser votre question plus tard; pour l'instant, je veux vider la question puisqu'on ne cesse d'insinuer que M. Macdonnell ne croit pas à l'exactitude des propos de M. Gordon. M. Macdonnell a dit,—et je sais qu'il confirmera mes paroles,—qu'il a pris soin de s'assurer, par personne interposée, des dispositions de M. Pitt.

L'hon. M. CHEVRIER: Qui est cet intermédiaire? Dites-nous son nom. Si vous refusez, je le consignerai au compte rendu.

M. FULTON: Tout ce qu'a dit M. Macdonnell, c'est qu'il a demandé à M. Pitt s'il verrait quelque objection à ce que cette affaire soit discutée au Comité et y soit poussée jusqu'au bout; il lui a demandé en outre s'il voyait quelque objection ou avait quelque réserve à apporter à la divulgation de tous les renseignements possibles, et la réponse que M. Macdonnell a reçue, par personne interposée, est qu'il n'y voyait pas d'objection. Il n'y a là rien qui jure avec ce qu'a dit M. Gordon.

M. GORDON: M. Pitt n'a fait aucune démarche pour obtenir une nouvelle enquête.

M. FULTON: M. Macdonnell n'a pas dit que M. Pitt avait fait des démarches.

M. GORDON: Pour qui M. Pitt travaille-t-il?

M. FULTON: Je répète: le fait a été établi qu'une démarche a été faite auprès de M. Pitt et que sa réponse a été reçue, une réponse à laquelle on a donné foi, soit qu'il ne verrait pas d'objection à ce que l'affaire soit étudiée à fond au Comité. Voilà qui suffit.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je poser ma question maintenant? Qui est l'intermédiaire qui a fait la liaison entre M. Macdonnell et M. Pitt?

M. POULIOT: Tim Buck!

M. FULTON: C'est à M. Macdonnell qu'il vous faudra poser cette question, et quant à la réponse... je doute que vous ayez droit à une réponse.

L'hon. M. CHEVRIER: Alors, je pose la question à M. Macdonnell.

M. FULTON: Voulez-vous bien attendre? Il me reste encore quelques questions à poser. Monsieur Gordon, vous avez entendu les faits versés au compte rendu par M. Macdonnell, hier soir, quant aux circonstances qui entourent la visite du premier ministre et celle de M. Pickersgill. Acceptez-vous ces faits comme exact ou y apporteriez-vous des changements?

M. GORDON: Je ne vais pas commencer à faire procès des dires de quelqu'un sur ce qui s'est produit. Je dis simplement ceci: après l'enquête faite par M. Sommerville sur le traitement d'un groupe, que ce soit celui du premier ministre ou un autre,—à ma demande il s'est informé du traitement d'un groupe,—il en est venu à la conclusion et m'a fait rapport qu'il était mécontent. Il m'a signalé en outre qu'il était mécontent d'une foule d'autres choses.

M. FULTON: Et vous n'avez aucun changement ou correction à apporter aux faits rapportés?

M. GORDON: Un instant, s'il vous plaît. Vous voulez me faire dire ce que je n'ai pas dit.

M. FULTON: Je vous ai demandé ceci: désirez-vous changer ou corriger les faits relatés par M. Macdonnell et versés au compte rendu hier soir, en ce qui concerne la visite du premier ministre et de son groupe.

M. GORDON: Des faits relatés? Par qui?

M. FULTON: Par M. Macdonnell.

M. GORDON: Un instant. Je vais vous répondre bien simplement que je n'ai pas entendu de faits relatés.

M. FULTON: Vous vous révélez soudainement dur d'oreille. M. Macdonnell a relaté des faits, qui sont consignés au compte rendu. Je vous demande si vous voulez saisir l'occasion de modifier ou de désapprouver de quelque façon les affirmations qui ont été faites, et je puis vous dire que jusqu'à présent vous m'avez fait voir que vous ne désirez pas corriger ces affirmations.

M. GORDON: Je ne vous ai rien fait voir de tel, monsieur Fulton, soit dit avec tout le respect que je vous dois. J'ai dit que je n'ai pas entendu M. Macdonnell relater des faits dont il a eu connaissance. Il a bel et bien dit que certaine personne lui a communiqué des renseignements. Il a dit en outre que quelqu'un lui avait écrit en faveur de M. Pitt.

Des VOIX: A l'ordre.

M. FULTON: Monsieur Gordon, je vous fais remarquer que vous ne répondez pas à ma question. Ma question porte sur les circonstances qui entourent la visite du premier ministre et de son groupe ainsi que de M. Pickersgill, et vous savez très bien que M. Macdonnell ne fonde pas sur des lettres sa connaissance de ces faits. Des déclarations ont été publiées dans les journaux et ont été portées à l'attention du public quant aux circonstances de cette visite. Je peux avoir obtenu d'autres renseignements, M. Macdonnell aussi, mais je vous ferai remarquer que M. Macdonnell a relaté certains faits...

M. GORDON: Qu'il ne connaît pas.

M. FULTON: ...relatifs aux circonstances de cette visite et ils sont consignés dans le compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, je vous demanderais de formuler votre...

Des VOIX: A l'ordre. Asseyez-vous

M. FULTON: Monsieur le président, je me rends.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande, monsieur Fulton, de formuler votre question et de permettre ensuite à M. Gordon de répondre sans que vous l'interrompiez pour discuter.

M. POULIOT: Et ne parlez pas pendant qu'il donne sa réponse.

M. FULTON: Je m'y conformerai volontiers, mais je vous demanderais d'exiger que le témoin réponde à ma question sans discuter et qu'il ne fasse pas de déclarations qui n'ont rien à voir avec la question.

Le PRÉSIDENT: Alors, allez-y!

M. FULTON: Ma question, monsieur Gordon, se rapporte à un exposé de faits...

M. JAMES: De faits?

M. FULTON: ... que M. Macdonnell a versé au compte rendu et qui a trait aux circonstances du séjour du premier ministre et de sa suite au Fort-Garry. Est-ce que vous rejetez cet exposé ou désirez-vous modifier les faits?

M. GORDON: Je n'ai pas entendu M. Macdonnell faire un exposé de faits.

M. MOTT: Monsieur le président, il a dit cinq fois la même chose.

M. JAMES: Donnons la parole à un autre.

M. KNIGHT: J'ai constaté qu'il y avait désavantage, à un comité comme celui-ci, d'avoir une voix douce. J'ai essayé, sans grand succès, de dire quelque chose hier après-midi. Je ne critique pas le fait que M. Macdonnell a été autorisé à faire une longue déclaration, mais je pense qu'on devrait nous permettre de placer un mot car, après tout, il n'y a pas qu'une seule opinion au Comité.

J'ai fait ici une déclaration ou un discours,—ce qui n'est peut-être pas la même chose qu'à la Chambre des communes,—et j'aimerais maintenant faire quelques remarques à ce sujet et en finir. Je désire exposer mon point de vue, qui est quelque peu différent de celui de mon honorable ami.

Comme je l'ai dit hier, je ne fais aucune accusation. La portée politique de cette affaire ne m'intéresse pas, non plus que la question de savoir s'il y a eu ingérence politique dans l'administration des hôtels. La chose ne m'intéresse qu'à titre de membre du Parlement, car j'ai reçu des lettres que je pourrais déposer sur le bureau. Cela ne s'impose pas, bien entendu. Cependant, j'ai reçu ces lettres de diverses personnes. Des docteurs et des avocats m'ont écrit, ainsi que des employés du National-Canadien et des hôtels. Ces gens m'ont demandé de soulever la question et c'est uniquement à cette fin et pour cette raison que je l'ai fait à la Chambre des communes.

Je dirai que les accusations ne sont pas toutes unilatérales. Comme je l'ai dit hier, je soutiendrais le contraire contre le ministre des Transports. Celui-ci a dit que ces messieurs,—et comme je fais partie de l'opposition j'ai pensé qu'il me comptait avec eux,—que cette décision prise à propos de M. Pitt, ou que sais-je, n'était pas une décision du gouvernement, mais bien du National-Canadien et de son administration. Je tiens à affirmer très catégoriquement que le seul mobile de mon interpellation à la Chambre a été de remplir ce que je considérais comme un devoir envers mes électeurs qui s'intéressent à cette affaire. Je dirai que les gens de Saskatoon s'y intéressent grandement. Voici un article éditorial du *Star-Phoenix* qui exprime à mains endroits du mécontentement. En effet, à la deuxième ligne de cet article, on lit ce qui suit:

... le mécontentement de milliers de gens de tous les partis dans son comté, lorsqu'il a demandé de plus amples renseignements sur la réduction sommaire à un poste inférieur de M. Bob Pitt, de l'hôtel Fort-Garry, à Winnipeg ...

Un peu plus loin, l'article soutient que l'affaire a soulevé un cri d'indignation. Et je vous dirai que je ne connais pas ce M. Pitt. Je ne l'ai jamais rencontré, mais il était considéré comme un homme très aimable, compétent et de bonne compagnie et un bon gérant, du moins lorsqu'il était à l'hôtel Bessborough. Comment s'est-il comporté avant ou après, je l'ignore. Mais il était bien vu durant les années qu'il a été gérant de l'hôtel de ma ville.

J'ai dit que le ministre avait fait quelques accusations; il a dit en outre que nous,—j'imagine que cela comprend les membres de l'opposition; après tout, on peut voir en cette affaire un élément politique,—il a dit qu'il y avait des motifs politiques. Je repousse cette accusation, je la rejette carrément. Puis, la troisième chose que je reproche au ministre est d'avoir dit que M. Gordon avait soutenu qu'il défendait les intérêts de M. Pitt. Je l'espère, mais le ministre des Transports n'a pas défendu M. Pitt lorsqu'il m'a écrit ce qui suit dans une lettre qui devrait être publiée:

Cabinet du ministre des Transports, Ottawa (Canada),
le 2 décembre 1952.

Cher monsieur Knight:

J'ai bien reçu votre lettre du 28 novembre et je note que vous n'êtes pas satisfait de la réponse que j'ai donnée à la Chambre au sujet du transfert de M. Pitt de la gérance de l'hôtel Fort-Garry à celle du Prince-Edward, à Brandon.

Vous reconnaîtrez que la question des changements de personnel aux chemins de fer Nationaux du Canada est une question de régie interne dans laquelle notre ministère a toujours eu pour ligne de conduite de ne pas s'ingérer. Dans le cas présent, lorsque la question a été posée à la Chambre, comme toujours je me suis renseigné auprès de l'administration de la Compagnie et, sur la foi du rapport qui m'a été adressé, j'ai répondu à la question posée par le député de Lake-Centre.

Selon l'usage établi à la Chambre depuis l'institution des chemins de fer Nationaux du Canada, un comité en étudiera cette année encore les affaires. A titre de membres du Comité, il vous sera donné de chercher à obtenir une réponse à toute question que vous désirerez poser au président et directeur général, M. Donald Gordon. Il se peut fort bien que les raisons du transfert de M. Pitt, si elles étaient connues du public, nuiraient à sa cause.

Votre tout dévoué,

(Signé) Lionel Chevrier.

M. R. R. Knight, député
Chambre des communes
Ottawa

Il me semble que ni le ministre des Transports ni personne d'autre ne doivent jeter l'ombre d'un doute sur la réputation d'un homme, à moins de consentir à ce que le Comité convoque des témoins pour vider la question.

C'est pourquoi j'appuie la motion proposée par mes honorables amis qui siègent à ma droite.

M. MOTT: Non, à votre gauche.

M. BENIDICKSON: Vos amis de la droite.

M. KNIGHT: J'ai répondu à la déclaration du ministre et à l'affirmation qu'il s'agit d'une attaque contre le National-Canadien et à l'affirmation qu'on vise des fins politiques, affirmation que je repousse en ce qui me concerne. Et je dirai que cette affaire soulève la même difficulté qui a surgi ce matin. Je veux agir en toute équité, politiquement ou non. Et si mes honorables amis veulent se moquer de cette affirmation, qu'ils se l'appliquent.

M. MOTT: On s'en moque quand même.

M. KNIGHT: M. Pitt n'a pris aucune initiative en cette affaire pour autant que je sache. J'ai des lettres attestant que M. Pitt a été pressenti par un ami qui, à ma connaissance, n'avait pas de préjugés politiques. Il était seulement un ami, au sens ordinaire du mot. Cet ami a causé avec M. Pitt et je crois qu'il est juste de dire que M. Pitt était parfaitement consentant, ou serait parfaitement consentant à la tenue de l'enquête que propose M. Macdonnell.

Je vous ai dit que le public est mécontent à Saskatoon. Je crois que cela est établi. J'irais plus loin. Je dirais que certains cheminots sont d'avis que l'affaire devrait être mise à nu, sans quoi le public, les employés du chemin de fer et l'administration hôtelière du pays tout entier éprouveront de la crainte et de l'incertitude, sans compter peut-être une baisse de moral qui n'améliorera pas l'efficacité du régime des hôtels.

Pour conclure, j'ajouterai que mon souci n'est pas de prendre la défense d'un particulier qui gère un hôtel ou occupe une haute position. Je sais qu'il travaille pour le compte d'une société de l'État. C'est que la population de ma ville, à tort ou à raison, croit qu'il s'est commis une injustice et, après tout, c'est le devoir d'un député de saisir la Chambre d'un tel cas d'injustice, lorsqu'on lui demande de le faire. Mon intérêt serait le même, qu'il s'agisse d'un concierge ou d'un laveur de planchers. A vrai dire, je connais très bien ce gérant d'hôtel.

Je sais que ce gérant est un homme de principes et je sais qu'il a laissé une très bonne impression chez les citoyens de ma ville.

Permettez-moi de mentionner une autre chose, c'est-à-dire l'intérêt que la Légion a manifesté en cette affaire. Sauf erreur, M. Pitt est un ancien combattant. Je ne veux pas revenir sur le passé, mais on affirme que M. Aslin et M. Pitt étaient à la guerre lorsque l'actuel gérant général a dépassé M. Pitt.

M. GORDON: J'objecte. Ces propos sont scandaleux.

M. KNIGHT: Très bien, je retire ces paroles.

M. GORDON: Je m'oppose à ce que le nom d'un employé du National-Canadien se fasse salir de cette manière. J'estime, monsieur Knight, que par insinuation vous essayez d'attaquer M. Aslin ou M. Sommerville.

M. KNIGHT: Non, pas du tout.

M. GORDON: Vous pouvez croire que je vais défendre les employés des chemins de fer Nationaux.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Knight, vu ce qu'a dit le président, je vous recommanderais de...

M. FULTON: Si M. Knight veut faire cette déclaration, monsieur le président, c'est à lui d'en décider.

M. KNIGHT: Je ne dis pas cela. Je dis tout simplement qu'on a laissé entendre qu'à son retour de la guerre M. Pitt a découvert que sa situation n'était pas aussi favorable à l'avancement qu'à son départ.

M. GORDON: Cela est faux.

M. KNIGHT: Très bien, je ne consignerai pas cela au compte rendu.

J'ai ici deux lettres. Tout d'abord le secrétaire de la Légion a écrit à M. Gordon, et celui-ci a répondu. Nous avons une deuxième lettre de la Légion, lettre dont M. Gordon a sans doute une copie. Je peux l'identifier par la date: le 18 décembre.

Le PRÉSIDENT: Quelles sont ces lettres? De qui sont-elles?

M. KNIGHT: Il s'agit d'une lettre du secrétaire-gérant de la succursale de la Légion canadienne à Saskatoon. Elle est adressée à M. Donald Gordon en réponse à une lettre datée du 18 décembre.

M. GORDON: Si M. Knight fait lecture de lettres de la Légion, je demande qu'il les lise toutes.

Le PRÉSIDENT: En toute justice, oui.

M. Mutch: Je croyais que nous avions réglé cette question.

M. GORDON: S'il est admis qu'il peut lire les lettres, je propose qu'il les lise toutes.

M. KNIGHT: Très bien, c'est ce que je vais faire. Je vais lire la première lettre. Elle est datée du 25 novembre et se lit comme il suit:

25 novembre 1952.

M. Donald Gordon
Président
Chemins de fer Nationaux du Canada
Montréal (P.Q.)

Sujet: M. R. S. Pitt

Cher monsieur,

Au nom des directeurs et des membres de notre succursale de la Légion canadienne, je dois vous faire les plus fortes représentations, étant donné les nouvelles et les articles éditoriaux publiés dans les journaux et vu les faits que nous avons appris à la suite d'une enquête, contre la réduction de rang de M. Pitt, membre de notre succursale de la Légion, afin que soit rapidement réparée l'injustice qui lui a été faite.

Lorsqu'il était gérant de l'hôtel Bessborough, nous avons toujours apprécié sa gentillesse, sa courtoisie et sa prévenance. L'esprit de collaboration qu'il a manifesté lors des préparatifs de notre congrès national de 1948 ne laissait rien à désirer.

A notre avis, il était et il est un fonctionnaire précieux du réseau des chemins de fer Nationaux et il ne mérite pas la réduction de rang qu'on lui inflige.

Nous vous prions donc d'étudier son cas de nouveau et de lui redonner la gérance d'un hôtel à tout le moins aussi important que l'hôtel Fort-Garry.

Votre très dévoué,

Le secrétaire-gérant,
H. T. Pizey.

Voilà la première lettre. Je ne vois pas la nécessité de la lire.

Le PRÉSIDENT: Il y a ensuite la réponse de M. Gordon?

M. KNIGHT: Oui. Le 1^{er} décembre 1952, M. Gordon a répondu en ces termes:

1^{er} décembre 1952.

Cher monsieur Pizey:

Je vous accuse réception de votre lettre du 25 novembre, dans laquelle vous exprimez votre opinion au sujet du récent transfert de M. R. S. Pitt, de Winnipeg à Brandon.

Ce que vous dites confirme ce que je savais déjà du travail accompli par M. Pitt lorsqu'il était gérant de l'hôtel Bessborough. C'est à cause de cet excellent travail qu'il a été choisi pour diriger l'hôtel Fort-Garry, où certains services ont dégénéré.

M. MUTCH: Bravo!

M. KNIGHT:

M. Pitt a occupé son poste au Fort-Garry pendant plus d'un an alors que, des améliorations plus rapides et plus amples étant jugées nécessaires, le gérant général des hôtels a recommandé et a été autorisé à opérer une permutation générale de gérants d'hôtel, dont le transfert de M. Pitt à Brandon.

A cette époque, M. Pitt vint me voir et fut informé des raisons qui motivèrent la décision du gérant général des hôtels. Il fut également assuré qu'il aurait toutes les occasions de démontrer son aptitude à l'avancement dans l'avenir.

Sincèrement vôtre,

D. Gordon.

M. H. T. Pizzey
Secrétaire-gérant,
La Légion canadienne de la
British Empire Service League
Succursale n° 63 de Saskatoon
Saskatoon (Sask.)

M. KNIGHT: Le 18 décembre, M. Pizzey répondit à cette lettre en ces termes:

18 décembre 1952.

M. Donald Gordon
Président et directeur général
Chemins de fer Nationaux du Canada
Montréal (P.Q.)

Cher monsieur Gordon,

On me prie de vous remercier très cordialement de votre lettre du 1^{er} courant au sujet de M. R. S. Pitt et on me demande d'insister pour que soit tenue une enquête impartiale et complète afin de déterminer en quoi il a manqué à son devoir d'assurer "une amélioration plus rapide" des conditions d'exploitation de l'hôtel Fort-Garry lorsqu'il en était le gérant. D'après les renseignements que nous avons obtenus, une amélioration sensible s'est effectuée pendant sa gérance et plusieurs d'entre nous, ici, l'avons remarquée.

Nous croyons que votre gérant général des hôtels vous a mal renseigné et nous ne pouvons nous défendre de penser qu'il a dû obéir à un mobile qui date tout probablement de plusieurs années.

En toute équité pour cet ancien combattant et en considération de la longueur de son service à la division des hôtels de nos chemins de fer Nationaux, nous estimons que vous devriez consentir à ouvrir l'enquête demandée.

Bien à vous,

le secrétaire-gérant,
H. T. Pizzey.

Le PRÉSIDENT: Et quelle a été la réponse de M. Gordon à cette lettre?

M. KNIGHT: Je n'ai pas ici la réponse de M. Gordon. Il se peut que M. Gordon puisse lui-même la verser au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: A ce moment?

M. GORDON: La réponse porte la date du 6 janvier 1953 et elle se lit comme suit:

Bureau du président et directeur général
N° de notre dossier: E 222-3

Montréal, 6 janvier 1953
cc—M. R. Sommerville.

Cher monsieur Pizzey:

Je saisis la première occasion qui m'est donnée de répondre à votre lettre du 18 décembre, qui est arrivée à mon bureau entre Noël et le Jour de l'An.

Les personnes congédiées du service ou soumises à des mesures disciplinaires ont le droit d'en appeler à plus haute autorité dans la Compagnie elle-même. M. Pitt s'est prévalu de ce droit en s'adressant à moi. Il a eu pleine liberté d'exprimer ses vues et j'ai porté une oreille attentive à ses explications. Il a appris ensuite en termes clairs pourquoi l'administration était mécontente de ses services à l'hôtel Fort-Garry et pourquoi son transfert à un autre hôtel était considéré comme servant les intérêts de la Compagnie. Je puis donc vous assurer que cette affaire a déjà été l'objet d'une enquête impartiale, après laquelle j'ai confirmé la décision du gérant général des hôtels. M. Pitt a accepté cette décision et, autant que je sache, n'a autorisé personne à faire de nouvelles instances en sa faveur. Par conséquent, si bien intentionnés qu'en soient les motifs, j'estime qu'il ne convient pas de poursuivre la correspondance sur ce sujet.

Il est toujours difficile de prendre une décision de cette nature, mais il est naturellement du devoir de l'administration, et de nul autre qu'elle, de prendre de telles décisions. On a suggéré que des pressions indues avaient été exercées sur l'administration relativement à ce cas. J'ai déjà publiquement rejeté cette allégation et je répète que la décision a été prise uniquement d'après ce que nous pensions devoir mieux servir les intérêts de notre organisation hôtelière.

J'ai entièrement confiance en notre gérant général des hôtels, de sorte que je ne crois aucunement à ce que vous prétendez dans votre lettre, c'est-à-dire que j'ai été mal conseillé pour des mobiles datant de plusieurs années.

Sincèrement vôtre,

D. GORDON.

M. H. T. Pizzey
Secrétaire-général
Légion canadienne (B.E.S.L.)
Succursale n° 63 de Saskatoon
Saskatoon (Sask.)

M. KNIGHT: En guise de conclusion, je dirai tout simplement que je ne formule pas d'accusation. J'aime à ne parler que de chose que je connais bien, et mon seul motif en la matière est de donner satisfaction à ceux de ma circonscription qui m'ont demandé d'intervenir. Ils s'intéressent à M. Pitt comme ils s'intéressent à l'efficacité des hôtels et du chemin de fer lui-même. Il serait peut-être bon d'exposer les faits au grand jour.

Le PRÉSIDENT: Je crois, M. Macdonnell, qu'il convient d'entendre d'autres membres du Comité. Vous avez déjà eu votre tour. La parole est maintenant à M. Gillis.

M. GILLIS: Je suis un des membres du jury qui ne suis préjugé ni d'un côté ni de l'autre. Je n'ai reçu aucune lettre sur cette affaire.

M. MCCULLOUGH: Pas de politique!

M. GILLIS: Et l'on n'a pas cherché à m'influencer. Tous ceux qui ont part au débat semblent avoir subi certaine influence de l'extérieur puisqu'ils ont reçu des lettres sur ce sujet.

M. FULTON: Monsieur le président, je crois que cette déclaration est tout à fait irrégulière. M. Gillis sait que ce qu'il dit est totalement erroné.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Gillis.

M. GILLIS: J'ai écouté avec une attention soutenue et sans les interrompre MM. Macdonnell, Fulton et autres. N'ayant subi aucune influence de l'extérieur, je me suis fait une opinion sur cette affaire et elle diffère quelque peu de celle de mes collègues du Comité.

Voici ce que j'en pense: d'abord M. Pitt n'a demandé à personne de soulever une tempête en sa faveur. J'en ai donc conclu qu'il s'agit de propagande politique, une propagande semblable à celle des communistes, qui exige une victime, quelque chose à mettre au bout d'un bâton et à agiter. C'est une bonne méthode de propagande et, dans le cas qui nous intéresse, je crains que ce soit là le motif pour lequel on utilise M. Pitt, peut-être contre son gré.

Toute cette affaire tient à des rapports d'inspection. Nous savons tous ce que peuvent produire des rapports d'inspection en bien des cas. Membres du Parlement, nous avons tous passé par là. M. Gordon a dit aux membres du Comité qu'en ce qui concerne l'administration du chemin de fer il n'y avait pas eu d'ingérence politique. Il a fait cette déclaration au Comité sur sa parole d'honneur. Quant à moi, je crois à sa parole d'honneur.

M. GORDON: Merci.

M. GILLIS: Il a étayé ses dires de nouvelles preuves qui me convainquent davantage, et c'est qu'antérieurement à la visite du premier ministre l'administration avait donné des instructions en vue d'instituer une enquête sur l'organisation hôtelière. A l'époque du séjour du premier ministre à Winnipeg et au Fort-Garry, l'enquête était déjà en cours. C'est par accident que le séjour du premier ministre est entrée en ligne de compte, séjour qui s'est trouvé à avoir lieu au cours de l'enquête. En ce qui me concerne, je suis convaincu que le National-Canadien n'a pas été soumis à des pressions extérieures.

Maintenant, le Comité s'est prononcé sur la question de la production de documents et le reste. Si ce vote avait eu lieu à la Chambre, le gouvernement étant engagé, j'aurais favorisé la production de documents, car j'estime qu'il est du devoir du gouvernement de donner aux membres du Parlement les renseignements dont ils peuvent avoir besoin pour résoudre tel ou tel problème. Mais, au Comité, le problème me paraît être tout à fait différent.

Si nous avons voté en faveur de la production de ces pièces, nous aurions fait venir le dossier privé de M. Pitt, qui est un des 125,000 employés du National-Canadien. Le dossier privé de M. Pitt est du domaine privé et je ne crois pas que le Comité ait le droit de disposer de ses affaires privées ou de verser au dossier des renseignements d'ordre privé ou administratif, à moins qu'il n'en ait fait la demande expresse au Comité.

Comme dans l'entreprise, tout employé du National-Canadien ou d'une société de la Couronne doit suivre certaines formalités lorsqu'il a un grief contre l'administration. Cela s'est fait dans le cas de M. Pitt. Un rapport a été adressé à M. Gordon et, autant que je sache, M. Pitt s'est dit entièrement satisfait des dispositions prises à son égard. De plus, je ne crois pas que la publicité qu'en retirera M. Pitt lui fasse grand bien. Elle n'aura d'autre résultat que de le tenir dans l'anxiété. C'est pourquoi je suis opposé à la production de ces pièces, à moins que M. Pitt ne s'adresse au président du Comité ou au secrétaire et ne demande formellement que son dossier privé devienne maintenant la propriété du Comité.

Pour ce qui est d'une réduction de rang, je ne crois pas que M. Pitt en ait subi une. Il a été transféré d'un hôtel où ses responsabilités étaient lourdes à un autre hôtel où ses obligations sont moindres. Il touche la même rémunération en fait de traitement, alors que ses responsabilités sont moindres, parce qu'il dirige un plus petit hôtel. Je n'y vois aucune réduction de rang.

Pour le second vote, mon collègue et moi avons différé de sentiment. J'ai voté contre la convocation de M. Sommerville et de M. Pitt pour la raison même que M. Macdonnell et M. Fulton ont discutée.

M. FULTON: Je ne croyais pas que nous nous étions prononcés là-dessus.

M. GILLIS: Je pensais que nous l'avions fait.

Le PRÉSIDENT: C'était un vote sur une décision du président.

M. GILLIS: Le président a statué là-dessus et j'ai appuyé la décision du président de ne pas convoquer ces gens et voici pourquoi: le Comité se trouverait à agir exactement comme MM. Macdonnell et Fulton ont accusé le gouvernement d'agir, c'est-à-dire à exercer une influence politique sur le Comité pour annuler une décision déjà prise par l'administration du chemin de fer. Le Comité se compose de députés de toutes les teintes politiques. L'administration ferronnière a déjà pris une décision. Si le Comité, pour faire obstacle à la décision de l'administration, votait pour que soient convoqués ici les deux témoins, qui seraient soumis à des questions et à des pressions de nature politique, alors l'administration verrait bloquée la décision déjà prise par elle.

Ce serait la première fois, à ma souvenance, qu'une influence politique s'exercerait contre une décision déjà prise par l'administration des chemins de fer Nationaux, et nous nous trouverions à nous immiscer dans les attributions de l'administration à cet égard.

Je m'élève fortement contre cela pour la raison qu'il existe au pays une autre vaste organisation, le Pacifique-Canadien. Et si jamais on en vient à convoquer les directeurs et administrateurs du Pacifique-Canadien devant un comité public quelconque en ce pays, à critiquer et à examiner une décision de l'administration de ce chemin de fer, puis à convoquer des témoins pour discuter les affaires du Pacifique-Canadien, alors, lorsque ce temps sera venu, je serai prêt à prendre ici une décision en ce qui concerne le National-Canadien. Mais tant que nous n'en serons pas venus là, je suis opposé à ce qu'on cherche à obtenir que le Comité touche à une décision déjà prise par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Monsieur le président, je serais le dernier homme au sein du Comité à excuser une injustice commise envers un employé d'une compagnie quelconque du pays. Je serais le dernier à agir ainsi pour la simple raison que je suis passé par là plusieurs fois dans ma vie, alors que le patron vous donnait un fameux rossage et que vous n'aviez personne au monde à qui en appeler. Vous aviez la seule ressource de quitter les lieux et de chercher un autre emploi. Mais dans le cas présent, je crois avoir indiqué sur quoi j'ai fondé ma décision. Je pense que M. Macdonnell s'est laissé emporter par le sentiment.

M. JAMES: Il y avait de quoi.

M. GILLIS: M. Macdonnell s'est laissé influencer par un tas d'éditoriaux fallacieux et par des pressions extérieures. Il n'a consigné aucun fait au compte rendu. Tout vient de l'extérieur. Il n'y a rien qu'il ait appris personnellement. Pour cette raison, je n'ai pas pu lui donner mon appui.

Je crois que M. Gordon a agi avec équité en cette affaire. Il a pris la défense de M. Pitt. L'administration a pris une décision et je ne crois pas que le Comité ait le droit d'essayer d'user de son pouvoir pour changer cette décision d'une façon ou d'une autre. Si nous tentions la chose, nous nous trouverions à faire le geste même que M. Macdonnell et M. Fulton sont si désireux d'éviter.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, je suis le dernier à avoir demandé la parole.

M. McCULLOCH: Vous l'avez demandée trois ou quatre fois.

M. MUTCH: Le régime n'offre pas grand choix. Mais laissons faire. S'il s'agit d'un monologue, j'ai la patience d'écouter.

M. MACDONNELL: Permettez-moi de répéter une remarque que j'ai faite ce matin pour confirmer ce que je vous ai dit tantôt. J'ai affirmé que M. Pitt, par l'intermédiaire d'un ami commun, a fait savoir qu'il consentait à comparaître devant le Comité. M. Gordon nous a dit hier soir que M. Pitt était prêt

à venir témoigner. Mais je crois comprendre que cela ne se produira pas. L'attitude du Comité me le laisse supposer. C'est pourquoi je vous demande la permission de lire deux lettres que M. Pitt a adressées à M. Sommerville le 25 octobre et le 11 novembre, lettres qui ont une portée sur cette affaire.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, je pose la question de privilège. Avant qu'il n'aille plus loin, je demanderais comment M. Macdonnell a obtenu ces lettres qui sont des lettres de régie interne. Il est incontestablement contraire au Règlement et à la motion qui a été adoptée de les produire. J'aimerais savoir comment M. Macdonnell les a obtenues.

M. MACDONNELL: Je les ai obtenues de la personne dont je vous ai parlé et je ne vois pas la nécessité de mentionner la chose. J'en prends l'entière responsabilité et je demande la permission de lire ces lettres.

J'ajouterai que si M. Pitt était convoqué, il ne serait pas nécessaire de les lire.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je poser une question, la même que j'ai posée à mon honorable ami de Kamloops. J'aimerais savoir le nom de ce particulier qui a servi d'intermédiaire entre M. Pitt et vous-même.

M. MACDONNELL: Je ne vois pas en quoi cela regarde le ministre. J'ai entièrement confiance en cet homme et je prends la responsabilité de donner lecture de ces lettres. Monsieur le président, je désire qu'on me permette de les lire. Il doit sûrement y avoir un peu d'équité en cette affaire.

M. JAMES: Vous n'en avez pas beaucoup montré jusqu'à présent.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Macdonnell, vous ne pouvez pas accuser le président non plus que le Comité...

M. MACDONNELL: Le président s'est montré très équitable.

Le PRÉSIDENT: ...de manquer d'équité. Je voudrais avoir le temps d'examiner cette question. Voyez-vous, vous essayez maintenant d'introduire par la porte de derrière...

M. MACDONNELL: Non, monsieur le président, j'ai demandé que M. Pitt... que le Comité convoque M. Pitt. Je m'assieds et ne dis plus rien.

Le PRÉSIDENT: Non. Voyez-vous, je veux être absolument juste et j'espère y avoir réussi. Voici ce qui m'inquiète, monsieur Macdonnell: je crois sincèrement que vous essayez d'introduire,—je retire les mots "par la porte de derrière",—d'autre façon des documents que le Comité a jugés non admissibles. Maintenant, si on me permet de continuer... Je ne rends pas de décision tout de suite, mais, vu les circonstances, je vois ce que vous voulez et je vais vous demander un peu de temps pour y penser et je vous demanderai de me faire voir ces lettres.

M. MACDONNELL: Mais, monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Et je vous dirai d'avance que s'il s'agit strictement de correspondance entre services, il n'est pas question d'en donner lecture. Le Comité s'est déjà prononcé là-dessus.

M. FULTON: Permettez-moi de faire remarquer que le Comité a décidé que l'administration ne peut pas être contrainte à produire ces lettres puisque ce sont des documents confidentiels aux mains de l'administration, mais j'estime qu'un membre du Comité a le droit de produire des lettres dont il garantit l'authenticité, à moins qu'un collègue du Comité ne soit en mesure d'en contester l'authenticité.

M. MACDONNELL: Qu'on me permette de signaler que M. Gordon a déclaré qu'il ne m'avait pas entendu citer de faits. Je remarque qu'il n'a révoqué en doute aucune des choses que j'ai mentionnées comme faits, mais je cherche maintenant à réparer,—je reconnais cette lacune,—et je veux lire ces lettres car, à mon avis, lorsque le Comité en entendra la lecture il aura la confirma-

tion de beaucoup des choses que j'ai affirmées concernant M. Pitt. Ce sont des lettres de M. Pitt à M. Sommerville concernant ses propres affaires. J'ai quelque responsabilité en ceci; je me suis donné beaucoup de peine à cet égard. Je me suis inquiété du sort de M. Pitt et j'ai pris grand soin que M. Pitt comprenne la portée de tout ceci. Je n'ai pas traité cette affaire à la légère et j'ai ces lettres qui m'ont été remises et que j'espérais ne pas avoir à utiliser puisque j'espérais que M. Pitt serait convoqué devant le Comité. J'ai dit hier soir que si l'on exprimait quelque doute quant à ces faits, je demanderais que M. Pitt soit convoqué. Je crains fort qu'il ne le soit pas, car je sens bien que le Comité n'y consentira pas. D'autre part, il se trouve pour moi que M. Gordon n'a pas nié les faits que j'ai signalés hier soir, sauf d'une façon générale lorsqu'il a dit qu'il ne m'avait pas entendu citer des faits. Je veux maintenant présenter des éléments de preuve émanant d'une des deux personnes qu'on ne nous permet pas de convoquer. Je veux produire le témoignage de M. Sommerville et, pour ce qui est de l'autre, j'ai ici des lettres qu'il a adressées à M. Sommerville. Il est sûrement équitable...

Le PRÉSIDENT: Oui, mais dites-moi si ces lettres sont des originaux ou des copies?

M. FULTON: Les originaux restent dans le dossier. On ne peut avoir l'original et la copie de sa propre lettre.

Le PRÉSIDENT: La pièce que vous demandez à produire n'est qu'une copie. Vous ne savez pas si ces copies sont exactes ou non, vous n'en êtes pas sûr personnellement. Vous croyez qu'elles sont exactes et vous êtes prêt à en prendre la responsabilité. Mais pensez-y un moment. Si moi, président du Comité, je permettais à un membre quelconque du Comité de produire des copies et qu'en définitive elles se révélaient inexactes, est-ce que je ferais mon devoir?

M. FULTON: M. Macdonnell dit qu'il consent à les montrer à M. Gordon pour en vérifier l'exactitude.

Le PRÉSIDENT: J'ai demandé à les voir et j'ai essayé un refus.

M. MACDONNELL: J'ai hésité.

M. GORDON: Si je ne me trompe, la question n'est pas là, monsieur le président. Sauf erreur, ces lettres ont été échangées entre le gérant de l'hôtel Fort-Garry et le gérant général des hôtels et traitent des affaires personnelles du gérant de l'hôtel. Elles ont trait aussi aux affaires de la Compagnie. Je connais ces lettres, je sais ce qu'elles contiennent et je dis qu'elles ne sont pas un sujet qui devrait être discuté au Comité. C'est de la correspondance entre services.

Le PRÉSIDENT: J'ai dit, monsieur Gordon, que je voulais voir les copies afin de décider s'il s'agissait de correspondance entre services et j'ai déclaré à ce moment-là que si tel était le cas il ne fallait pas en donner la lecture. Le Comité a déjà rendu une décision là-dessus, et c'est pourquoi je voulais voir ces lettres, voir si ce sont des originaux et si c'est de la correspondance entre services.

M. BROWNE: Monsieur le président, puis-je poser quelques questions? Je n'ai pas de déclaration à faire, seulement une question à poser au témoin.

M. MUTCH: Qui est le témoin?

M. BROWNE: Sauf erreur, M. Gordon est le témoin. Pouvez-vous nous dire, monsieur Gordon, depuis combien de temps M. Pitt est à l'emploi des hôtels du National-Canadien?

M. GORDON: Il est entré à l'emploi du National-Canadien le 22 mai 1928.

M. BROWNE: Où? A Ottawa?

M. GORDON: A Jasper.

M. BROWNE: Quand a-t-il été employé à Ottawa?

M. GORDON: D'après les informations que j'ai ici, du 6 juin 1933 au 7 décembre 1936.

M. BROWNE: Où est-il allé après cela?

M. GORDON: Il est allé ensuite à Halifax, le 8 décembre 1936; il s'est ensuite enrôlé le 1^{er} novembre 1941.

M. BROWNE: Quand est-il revenu au service des hôtels?

M. GORDON: Il y est revenu le 15 août 1946. Il s'est présenté à cette date pour reprendre son service.

L'hon. M. CHEVRIER: Toutes vos questions, monsieur Browne, ont eu leur réponse à l'occasion d'une question de M. Macdonnell le 10 décembre 1952, à la page 558 des *Débats*.

M. BROWNE: Ces renseignements ont été publiés?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: Il est revenu au service des hôtels le 15 août 1946.

M. BROWNE: Et chacun de ces transferts de M. Pitt fut pour lui une promotion jusqu'au jour où il fut envoyé à l'hôtel Fort-Garry?

Des VOIX: Brandon.

M. BROWNE: Non, Fort-Garry.

M. GORDON: Non, cela n'est pas exact. Il a été transféré d'un hôtel à un autre.

M. BROWNE: Chaque position comportait plus de responsabilité?

M. GORDON: Cela varie. Je ne saurais dire si l'hôtel de Halifax impose plus de responsabilités que l'hôtel Bessborough. Ils sont à peu près d'égale importance.

M. BROWNE: Les observations qui vous ont été faites au sujet du traitement fait au premier ministre et à son groupe vous ont-elles été faites directement ou indirectement par M. Sommerville?

M. GORDON: C'est de sources diverses que j'ai entendu parler du traitement fait au groupe; ce n'est pas M. Sommerville qui m'en a parlé le premier.

M. BROWNE: N'avez-vous pas dit que M. Sommerville vous avait fait une recommandation avant le 21 septembre 1952?

M. GORDON: Non, je ne crois pas avoir dit cela.

M. BROWNE: J'ai pris note de votre déclaration et je crois bien que c'est ce que vous avez dit.

M. GORDON: Non, j'ai dit que M. Metcalf, le 22 septembre, avait écrit à M. Sommerville lui demandant d'examiner l'exploitation des hôtels.

M. BROWNE: Sur vos instructions?

M. GORDON: Oui, d'après mes instructions.

M. BROWNE: Avez-vous dit à M. Sommerville directement de faire venir le dossier de M. Pitt relativement au traitement fait au premier ministre et à son groupe?

M. GORDON: Non, pas du tout. J'ai laissé à M. Sommerville le soin de mener l'enquête à sa guise.

M. BROWNE: Avez-vous personnellement étudié le dossier ou est-ce M. Sommerville qui l'a fait, fondant sa recommandation sur cette étude?

M. GORDON: M. Sommerville a étudié le dossier, il est arrivé à une conclusion, puis il a fait sa recommandation.

M. BROWNE: Avez-vous déjà examiné le dossier?

M. GORDON: Lorsque la recommandation m'a été faite, j'ai examiné le dossier de l'incident et tout le dossier de M. Pitt et, après avoir discuté la chose avec M. Sommerville et M. Metcalf, j'ai confirmé la décision du gérant général des hôtels.

M. BROWNE: Il s'agissait de la première décision de M. Sommerville?

M. GORDON: C'était la première recommandation de M. Sommerville.

M. BROWNE: D'autres changements ont-ils été faits à cette époque aux hôtels autres que ceux de Brandon et de Winnipeg?

M. GORDON: Oh oui. Il y a eu plusieurs changements. Il faudrait que je vérifie la chose. Il y a eu un transfert du Bessborough au Fort-Garry et du Fort-Garry au Brandon. Il y a donc eu trois permutations.

M. BROWNE: Avez-vous fait à M. Chevrier, le ministre des Transports, un récit complet de cet incident?

M. GORDON: J'ai écrit à M. Chevrier après avoir lu les nouvelles parues dans les journaux et les déclarations qui ont été faites à la Chambre. Je lui ai écrit que je croyais bon de lui faire un compte rendu général de ce transfert en particulier.

M. BROWNE: Êtes-vous d'avis que vous n'êtes tenu d'expliquer vos gestes à personne? Admettez-vous que vous soyez tenu d'en donner à M. Chevrier, s'il vous en demandait?

M. GORDON: Non, je n'admets pas cela. Cependant, il est vrai que je tiens le ministre informé des questions d'intérêt qui, à mon avis, doivent lui être communiquées en ce qui concerne l'administration. Mais je ne demande pas à M. Chevrier de confirmer mes décisions ni de les commenter.

M. BROWNE: Vous croyez donc que vous n'êtes pas tenu de lui donner vos raisons?

M. GORDON: Je n'ai pas à lui donner mes raisons lorsque je prends des décisions qui intéressent l'administration.

M. BROWNE: C'est bien là votre avis?

M. GORDON: En ce qui a trait au traitement, à la réduction de rang ou à la punition d'un employé, je dis que l'administration du réseau doit avoir pleine latitude.

Le PRÉSIDENT: Il est maintenant 1 heure; nous suspendons nos travaux jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

APRÈS-MIDI

Le Comité reprend la séance à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, lorsque le Comité a suspendu ses travaux à 1 heure, j'ai dit que j'étudierais la question et que je rendrais une décision, mais dans l'intervalle M. Gordon a communiqué avec moi et m'a demandé à faire une déclaration avant que je rende ma décision.

M. FULTON: Puis-je demander quel sujet M. Gordon se propose de traiter?

Le PRÉSIDENT: Comme M. Gordon est très sensible à cette question d'ingérence au sujet du personnel des chemins de fer Nationaux du Canada, et comme les lettres, au dire de M. Macdonnell, constituent de la correspondance entre services, M. Gordon m'a demandé de faire une déclaration et je crois que le Comité le désire.

Adopté.

M. GORDON: Monsieur le président, les lettres sont écrites sur papier portant l'en-tête "Interdépartemental Correspondance". Cela étant, j'ai téléphoné à M. Pitt durant l'heure du repas et je lui ai demandé de me dire comment il

se fait que des copies de ces lettres ont été retirées de ses dossiers. M. Pitt m'a répondu qu'il avait montré les lettres à un ami avec qui il discutait son transfert, afin de lui expliquer sa position. Bien qu'il eût accepté ma décision, il était encore fort mécontent. Il n'entendait pas ni n'entend maintenant que ces lettres, qui font partie des dossiers de l'administration des hôtels, soient produites au cours du présent débat. Il a nettement affirmé qu'on ne lui a pas demandé la permission de les publier et qu'il n'a autorisé personne à les publier ni à les consigner à quelque fin que ce soit et qu'il en refuserait la permission si elle lui était demandée. Je lui ai demandé s'il voulait bien me dire à qui il avait montré ces lettres. M. Pitt m'a demandé de ne pas insister, car il ne voulait pas introduire le nom de son ami dans cette discussion et il a ajouté qu'il était très fatigué de toute cette affaire. Il a essayé d'éviter toute publicité, mais on l'a harcelé afin d'obtenir des déclarations et il a eu de la peine à éviter la discussion des nouvelles parues dans les journaux. Je lui ai dit que je n'insisterais pas. M. Pitt a aussi exprimé l'espoir qu'on voudra bien abandonner la question afin qu'il puisse s'occuper de son travail et aussi de son avenir. Il a ajouté que toute cette affaire lui causait de grands ennuis, bien qu'il apprécîât les efforts bien intentionnés de ses amis.

Maintenant, monsieur le président, j'aimerais, par votre entremise, attirer l'attention personnelle de M. Macdonnell sur le reste de ma déclaration, que j'ai préparée à la hâte. Si ces lettres sont déposées sur le bureau, naturellement je serai obligé de traiter les diverses déclarations qu'y fait M. Pitt et que lui-même a écrites pour qu'elles me soient soumises et dans lesquelles il donne sa version de différents cas où se trouve en cause son administration. Voyons maintenant où cela nous mènera. Voici le cas d'une cliente qui se plaignait en novembre 1951 du service de l'hôtel,—il y a d'autres cas. Cette femme est une cliente de l'hôtel. Il est évident que si une cliente ne peut se plaindre du service sans que sa lettre soit déposée sur le bureau et que son nom soit publié de façon sensationnelle dans les journaux, la réputation de nos hôtels en souffrira et les gens préféreront encourager les autres établissements où ils peuvent satisfaire leur désir bien naturel de critiquer le service.

Je parle donc au nom de M. Pitt, l'auteur de ces lettres, et demande qu'elles ne soient pas déposées ici ni publiées ailleurs.

M. MACDONNELL: J'espère et je crois, monsieur le président, que vous me permettez de faire une déclaration.

Le PRÉSIDENT: Bien, monsieur Macdonnell, vous avez déjà fait une déclaration, mais si vous voulez en faire une autre je vous le permets.

M. MACDONNELL: Voici ce que je crois devoir dire: ayant une certaine expérience des relations humaines, dès le début j'ai été profondément inquiet du sort de M. Pitt en cette affaire. Je me suis donné beaucoup de peine. Cette affaire m'a été rapportée par l'homme dont je vous ai parlé, un homme de haute distinction avec qui je me suis tenu en communication durant toute l'affaire. J'ai pris grand soin d'attirer l'attention de M. Pitt sur le sens véritable de ce qui allait se produire ici, car je me rendais compte qu'il se trouvait dans une situation embarrassante. Je savais qu'il pourrait se nuire à lui-même si la question allait plus loin et j'ai fait mon possible pour lui expliquer la situation et lui faire comprendre que, naturellement, nous allions être placés dans une situation difficile au Comité, où nous serions en minorité. Je lui ai dit que si nous étions pour défendre sa cause, il nous faudrait disposer librement de sa correspondance afin de pouvoir mener nos démarches à bonne fin.

Je suis assez intelligent pour savoir que si nous allions être incapables de nous servir de cette correspondance, nous nous trouverions dans une position ridicule. J'ai reçu une lettre de mon ami, après la conversation téléphonique durant laquelle j'ai exposé clairement la question. J'ai parlé à un autre ami de

M. Pitt, qui, je crois, l'encourageait à pousser l'affaire. J'en ai expliqué clairement la portée et ce n'est qu'après qu'on ait pris grand soin d'expliquer la situation que ces lettres, reçues hier, m'ont été adressées.

Elles étaient accompagnées d'une lettre qui me permettait de dire, comme je l'ai dit hier soir, que M. Pitt serait heureux de venir témoigner s'il était convoqué. La correspondance accompagnait cette lettre. J'ai expliqué très clairement, bien entendu, que ces lettres ne me seraient d'aucune utilité si je ne pouvais m'en servir.

Le Comité, j'en suis convaincu, sait que je dis la vérité. Je me trouve maintenant dans une situation naturellement embarrassante. Inutile de le nier. M. Gordon a parlé de M. Pitt. M. Gordon est un homme considéré et puissant et il nous a dit la conversation qu'il a eue avec M. Pitt.

Je ne m'attendais certainement pas que cette question fut tranchée comme elle l'a été. D'autre part, monsieur le président, j'estime qu'il est d'autant plus nécessaire que la situation soit expliquée par M. Pitt lui-même et qu'il soit convoqué.

Quant à mon embarras personnel, je suis bien obligé de l'accepter. Je ne prétendrai pas qu'il est amusant de prendre tant de peine, de m'assurer de n'être pas placé dans une situation ridicule, et de me trouver dans une position telle que ceux qui désirent se moquer de moi, et même ceux qui ne le veulent pas particulièrement, pourraient me dire: "Vous êtes le dindon de la farce".

Je me rends parfaitement compte de la situation dans laquelle je me trouve en ce moment. J'ai fait mon possible pour protéger à la fois les intérêts de M. Pitt et ceux du public, et le résultat de mes efforts n'est pas sans m'étonner.

Je répète, cependant, que nous sommes saisis de la motion tendant à convoquer M. Pitt et j'espère que vous allez la mettre au voix, monsieur le président, et qu'il sera permis à M. Pitt de venir témoigner si c'est le désir du Comité. Je remercie le Comité d'avoir bien voulu m'entendre.

M. FULTON: Un mot, monsieur le président, avant de rendre votre décision. Il est important, je crois, que le Comité comprenne bien, à la lumière de ce qu'ont dit M. Macdonnell et M. Gordon, que M. Macdonnell devrait être autorisé à verser au compte rendu certaines copies des lettres de M. Pitt. On propose maintenant que le Comité n'en entende pas la lecture et qu'il ne soit pas permis à M. Macdonnell d'en donner lecture. Je tiens, en ce qui concerne l'admission ou l'audition de ces lettres ou la convocation de M. Pitt, à mentionner un fait: nous n'avons pas entendu M. Pitt.

Pour notre part, on a objecté, lorsque nous avons voulu verser certains faits au compte rendu, qu'il ne s'agissait pas de témoignages directs. J'estime que le Comité ferait bien de songer, à ce propos, s'il ne serait pas équitable d'accepter une autre déclaration unilatérale concernant l'attitude de M. Pitt. Nous avons maintenant l'obligation de le convoquer et d'entendre son témoignage, qui peut fort bien indiquer qu'il ne désire pas pousser plus loin cette affaire, mais qui révélera, j'en suis convaincu, qu'à un moment donné M. Pitt, par un intermédiaire dont M. Macdonnell a fait mention, a consenti à ce que ces lettres soient versées au compte rendu.

Donc, avant que la motion ne soit mise aux voix, je désire soulever cette question afin de tirer les choses au clair. M. Gordon me comprendra, je crois. On conteste la valeur et l'admissibilité de certains témoignages ainsi que notre autorisation de faire certaines déclarations au sujet des intentions et des désirs de M. Pitt. S'il n'est pas permis à M. Pitt de témoigner, le Comité rendra une décision fondée sur une déclaration unilatérale, sans avoir entendu le témoin lui-même afin d'obtenir le meilleur témoignage qui soit, au sens strict de ce mot.

M. METCH: Aux voix!

Le PRÉSIDENT: Je m'excuse auprès du Comité de lire ma décision.

M. BENIDICKSON: Disons que c'est une opinion réfléchie.

Le PRÉSIDENT: M. Macdonnell a déclaré avoir en sa possession des copies de lettres écrites par M. Pitt à son supérieur et des copies des réponses à ces lettres, et il désire les consigner. M. Macdonnell affirme qu'il a reçu ces copies de source sûre et que, en tant que membre du Comité, il répond de leur authenticité et de leur exactitude. J'ai dit, lorsque nous avons levé la séance à midi, que j'étudierais l'admissibilité de ces preuves.

Ces lettres sont évidemment de la correspondance entre services. Le Comité a déjà maintenu une décision du président portant que le Comité ne doit pas ordonner la production de dossiers de régie interne concernant le personnel. On essaie maintenant d'introduire comme preuves devant le Comité des pièces que le Comité a reconnues ne pouvoir être exigées du National-Canadien. Le président de la Compagnie a décliné de produire cette correspondance et il a expliqué son refus que le Comité a accepté par un vote par appel nominatif.

M. Gordon a affirmé que M. Pitt lui a dit qu'il n'a autorisé personne à publier ces lettres et qu'il ne veut pas qu'elles soient publiées.

Ma décision est donc que M. Macdonnell s'abstienne de donner lecture et de verser au compte rendu du Comité les copies des lettres en question.

M. BROWNE: Monsieur le président, avez-vous consulté M. Gordon avant d'écrire ce jugement? Si vous ne l'avez pas consulté, pourquoi dites-vous "M. Gordon a affirmé que...?"

Le PRÉSIDENT: J'ai modifié ma décision après avoir entendu le témoignage de M. Gordon et j'ai inséré cette modification pendant que j'occupais le fauteuil.

Le président est maintenant saisi d'une motion tendant à la convocation de M. Pitt et M. Sommerville comme témoins. Êtes-vous prêts à vous prononcer? Qui sont en faveur?

M. FULTON: Monsieur le président.

L'hon. M. CHEVRIER: Mon ami, vous avez déjà discuté la motion.

M. FULTON: Je n'ai pas pensé qu'une nouvelle intervention serait bienvenue, mais je me lève pour exposer encore une fois les raisons qui, à mon sens, militent en faveur de la convocation de M. Pitt, afin que le Comité soit saisi de tous les faits. En faisant cette remarque, je veux qu'il soit bien compris que je demande "tous les faits", car je rappellerai au Comité que M. Gordon a refusé, pour des motifs qu'il considère suffisants, de donner tous les faits.

Je ne révoque en doute aucun fait que M. Gordon a pu exposer, mais je ferai remarquer qu'il a refusé de donner tous les faits. Par conséquent, si nous, les membres du Comité, désirons obtenir tous les faits, cela ne peut se faire qu'en convoquant les témoins déjà mentionnés. Je vous dirai, et point n'est besoin d'insister, que la question est suffisamment sérieuse pour que le Comité réfléchisse bien et décide s'il doit laisser les choses où elles en sont actuellement, c'est-à-dire, de cesser l'enquête sur la foi des allégations qui ont été faites. Un exposé de faits a été présenté par M. Macdonnell et il a indiqué qu'il était en mesure de les prouver. Mais à présent que les documents ne doivent pas être produits, il ne peut les prouver qu'en faisant convoquer les témoins. Voilà la situation dans laquelle nous sommes.

Ce n'est qu'en faisant convoquer ces témoins que nous pourrions connaître les faits et prouver l'exactitude de l'exposé. Cela ne vise pas à contester l'exactitude de la déclaration de M. Gordon, mais je dis que les faits que M. Gordon a refusé de dévoiler ne peuvent être obtenus qu'en appelant les témoins. Et je rappellerai au Comité qu'en refusant de convoquer ces témoins,

et particulièrement M. Pitt, en raison de ce qui c'est passé ici, il nous place dans une position odieuse et met aussi M. Pitt dans une position très embarrassante.

Que s'est-il passé? M. Macdonnell affirme qu'après avoir étudié la question de façon sérieuse et consciencieuse il a communiqué avec M. Pitt et que certaines réponses lui ont été communiquées, réponses qui ont été vérifiées et contrevérifiées. Je suis absolument sûr que cette affaire n'a pas été décidée du jour au lendemain.

Le PRÉSIDENT: Par un intermédiaire.

M. FULTON: Oui, par un intermédiaire. La chose a été admise et il n'y a aucune raison de le cacher. Je l'admets sans hésitation.

L'hon. M. CHEVRIER: Qui était l'intermédiaire?

M. FULTON: La question a déjà été posée.

L'hon. M. CHEVRIER: Pourquoi ne pouvons-nous pas obtenir de réponse?

M. FULTON: Il vous faudra poser cette question à M. Macdonnell.

L'hon. M. CHEVRIER: Je l'ai déjà fait, mais il ne veut pas répondre.

M. FULTON: Comme l'a fait remarquer M. Mutch, la bonne foi de M. Macdonnell n'a pas été révoquée en doute non plus, autant que je sache, que l'honnêteté et la véracité de l'intermédiaire.

L'hon. M. CHEVRIER: On n'a pas eu l'occasion de le faire.

M. FULTON: S'il y a doute, il faut le dissiper en produisant les documents en question et on peut encore le faire en convoquant M. Pitt. La remarque qu'on vient de faire met sûrement en doute l'exactitude de la déclaration de M. Macdonnell ainsi que la sûreté et le sérieux de ces renseignements, et je soutiens que cela ne fait que militer davantage en faveur de la convocation de M. Pitt.

Puis-je reprendre le sujet que je traitais lorsque le ministre m'a posé sa question?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FULTON: Je demande au Comité de considérer la position dans laquelle nous nous plaçons nous-mêmes, nos propres principes, nos propres membres et M. Pitt, si nous refusons de le convoquer.

M. Macdonnell nous a informés que, ayant vérifié et contrevérifié, il était autorisé à nous faire son exposé de faits en donnant lecture de certains documents. Mais si l'administration du chemin de fer refuse la production de ces documents, il n'en reste pas moins que M. Macdonnell, à titre de membre du Comité, prend l'entière responsabilité de ces déclarations. On nous dit maintenant qu'à la suite d'une conversation téléphonique, sans même que M. Pitt ait pu comparaître devant nous...

Le PRÉSIDENT: Et sans l'aide d'un intermédiaire.

M. FULTON: Et sans l'aide d'un intermédiaire sauf la ligne téléphonique, et en l'absence de tout témoin, il y a eu une conversation entre le président du chemin de fer et le gérant d'un de ses hôtels, lequel gérant vient d'être réduit de rang. On nous dit que le gérant de l'hôtel a changé d'idée.

M. GORDON: Non, je n'ai pas dit cela.

M. FULTON: M. Gordon n'a pas dit cela. Je veux être parfaitement précis. J'accepte sa mise au point. On nous dit, cependant, que le gérant ne désire pas pousser cette affaire plus avant.

M. GORDON: Puis-je redonner lecture de ma déclaration?

M. FULTON: S'il vous plaît.

M. GORDON: Il a dit qu'il n'entendait pas ni n'entend maintenant que ces lettres, qui font partie des dossiers de l'administration des hôtels, soient pro-

duites au cours du présent débat. Il a nettement affirmé qu'on ne lui a pas demandé la permission de les publier et qu'il n'a autorisé personne à les publier ni à les consigner à quelque fin que ce soit et qu'il en refuserait la permission si elle lui était demandée.

M. FULTON: Merci d'avoir relu cette déclaration. Voilà ce qu'on nous dit maintenant à la suite d'une conversation téléphonique entre le président du chemin de fer et le gérant de l'hôtel Prince-Edward qui a récemment été réduit de rang. Nous disons maintenant que si le Comité repousse la motion tendant à la convocation de M. Pitt, ce qui est inévitable, il se trouve en acceptant cette déclaration à mettre gravement en doute l'exposé précédent de M. Macdonnell et à écarter tout le reste de sa déclaration ou, en un mot, à lui interdire de prouver la véracité de ses affirmations antérieures. Monsieur le président, je soutiens que c'est là une position que le Comité ne doit pas adopter. Ce Comité de la Chambre des communes, composé entièrement de députés, se doit, tenant compte de sa position et des fonctions qu'il est appelé à remplir, c'est-à-dire étudier l'activité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et, au besoin, examiner l'activité du président du réseau, se doit, dis-je, de décider qu'il ne peut dénier à un de ses membres, qui a fait certaines affirmations, le droit de convoquer le témoin appelé à en prouver la véracité, lorsque seul le président du réseau nie la véracité de ces assertions et, à vrai dire, la véracité de tous les faits qui entourent cette affaire,—j'entends les autres faits que le membre du Comité a exposés sous sa propre responsabilité,—et ce démenti, si l'on peut dire que cela revient à un démenti, des affirmations de M. Macdonnell vient du président à la suite d'une conversation téléphonique,—preuve unilatérale résultant d'une conversation téléphonique,—entre le président du chemin de fer dont l'activité est actuellement examinée et le témoin que quelques membres du moins désirent convoquer.

Je soutiens, monsieur, qu'un comité ou corps législatif responsable ne peut ni ne doit accepter de refuser la convocation d'un témoin ni de refuser aux membres d'entendre les faits des lèvres mêmes de la personne qui les connaît et avec qui a antérieurement communiqué un membre sérieux qui désirait déterminer les raisons sur lesquelles il devait fonder son exposé de faits.

Je ne peux concevoir, monsieur, que le Comité puisse jamais soutenir devant la Chambre ou devant le pays qu'il s'acquitte de sa tâche, c'est-à-dire d'obtenir les faits, les faits sur lesquels se fonde, non pas une accusation portée contre M. Gordon, mais l'accusation d'ingérence auprès de M. Gordon sans se dénier à soi-même, s'il rejette la motion, l'occasion d'obtenir les faits qui sont eux-mêmes contestés actuellement, et cela sur la foi d'une déclaration indirecte formulée par le président du chemin de fer au sujet d'une conversation téléphonique qu'il a eue avec celui dont la cause s'instruit devant nous.

L'hon. M. CHEVRIER: Peut-être me sera-t-il permis de dire quelques mots au sujet de ce que le député de Kamloops vient de dire.

Dans ses dernières remarques, il a dit que si M. Pitt n'est pas convoqué, le Comité se trouve à écarter un de ses membres en ne lui permettant pas de produire la correspondance qu'il désire déposer.

Si le Comité veut connaître mon humble avis, M. Macdonnell, sauf tout le respect que je lui dois, s'est écarté lui-même en apportant ici de la correspondance et en ne voulant pas nous en dire la source. Je crois que le Comité a été plus que juste envers M. Macdonnell et M. Fulton ainsi que leurs partisans en les écoutant pendant près de deux réunions, à l'occasion d'une affaire qui, sauf encore le respect que je dois, est de peu d'importance dans l'exploitation du chemin de fer National-Canadien dont les affaires se chiffrent par des centaines de millions de dollars. Nous avons maintenant consacré près de deux réunions à cette question et je soutiens que, puisque nous avons montré beaucoup de bonne volonté en lui donnant toute cette latitude, il devrait à son tour nous traiter avec équité et nous dire qui est l'intermédiaire et comment.

il a obtenu la correspondance, car je n'ai jamais entendu parler d'une telle méthode d'obtenir de la correspondance, surtout lorsqu'il s'agit de correspondance entre services.

Je crois que si j'étais la personne en cause, par exemple un employé du ministère des Transports, à Halifax ou à Vancouver, ayant correspondu avec le surintendant de la Marine à Ottawa, et si j'apprenais que cette correspondance est produite ici contrairement au Règlement de la Chambre, j'aurais amplement raison d'être ennuyé. M. Macdonnell vient nous dire que quelque mystérieuse personne lui a remis ces lettres et que je n'ai pas droit d'en connaître le nom.

Je crois que nous y avons droit, et je ne mettrai pas davantage en cause la situation personnelle de mon honorable ami. Je ne prendrai pas avantage de sa situation. Je ne crois pas devoir le faire et je ne pense pas que ce serait juste; je ne veux pas du tout manquer d'équité envers lui ni envers qui que ce soit au Comité. Mais il est un autre point que je désire soulever. Monsieur le président, on se sert du Comité pour publier des lettres qui sont parvenues à M. Macdonnell et que l'auteur, selon le témoignage du président du National-Canadien lui-même, affirme n'avoir autorisé personne à publier et entend ne pas permettre de publier si on le lui demandait.

Voilà sûrement qui suffit à indiquer une fois pour toutes que mes honorables amis sont dans une position plutôt difficile en ce qui concerne leur cause. Je crains fort que le ballon que, depuis des jours et des semaines, ils ont soufflé est à la veille de crever. J'espère qu'ils ne se formaliseront pas de l'expression que j'emploie, mais je pense que c'est exactement ce qui se passe.

Je regrette que le Comité serve à cette fin. Le Comité des chemins de fer et des canaux a été établi en vue d'étudier les comptes des chemins de fer Nationaux du Canada et le plus tôt nous recommencerons à en étudier le mieux ce sera pour tous.

M. MACDONNELL: Puis-je ajouter quelques mots. Je crois que M. Fulton a situé le débat et j'approuve tout ce qu'il a dit, mais je n'ai pas l'intention de répéter ses dires. Je désire seulement rappeler au Comité que nous sommes venus ici parce que, entre autres raisons, M. Howe nous y exhortait fortement. Vos difficultés nous mettent dans une situation, je l'avoue, qui ne me rend pas du tout heureux, mais je ne vais pas répéter que je me suis donné toute la peine qu'un homme raisonnable puisse se donner pour obtenir le nom de l'intermédiaire de Winnipeg et j'en ai pris l'entière responsabilité. Il s'agit d'un homme distingué et responsable.

Une VOIX: Dans le parti.

M. FRASER: Voilà une remarque déplacée.

M. MACDONNELL: Je termine en disant que s'il était convoqué M. Pitt nous donnerait sa propre version. J'imagine facilement que le président du National-Canadien est un homme très persuasif. Je l'ai trouvé persuasif et je n'ai pas de doute que si j'étais à son emploi je le trouverais encore plus persuasif. L'occasion nous est offerte d'appeler M. Pitt à témoigner et c'est la conduite logique à tenir.

M. CHURCHILL: Avant que la question ne soit mise aux voix, monsieur le président, j'ai un renseignement à demander. Je ne doute pas de l'exactitude de la déclaration que M. Gordon nous a donnée, mais j'aimerais savoir, par simple curiosité, de quelle façon sa conversation téléphonique avec M. Pitt a été enregistrée et si elle a été consignée en entier.

M. GORDON: J'ai emprunté le téléphone Bell pour communiquer directement de ma chambre avec M. Pitt; j'ai pris des notes et je les lui ai répétées à mesure que j'écrivais; je lui ai expliqué le mieux possible de quoi il s'agissait. Je lui ai dit que ces lettres étaient entre les mains de M. Macdonnell et que je voulais savoir comment ces copies avaient été retirées des dossiers. M. Pitt

m'a aussitôt affirmé qu'il avait montré les lettres à un ami, comme je l'ai mentionné dans la déclaration. Je lui ai demandé s'il désirait que ces lettres fussent produites pour être publiées, et il m'a nettement assuré que telle n'avait jamais été son intention. On ne lui avait pas demandé la permission de les publier et il ne la donnerait pas si elle lui était demandée. Il n'a jamais voulu qu'elles fussent utilisées à cette fin et je puis vous donner l'assurance que je n'ai pas le moins du monde rudoyé M. Pitt. Je lui ai parlé simplement et lui ai demandé ce que je voulais savoir.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à vous prononcer?

M. GORDON: Monsieur le président, il me reste une autre remarque à faire. Au meilleur de ma connaissance, j'ai pris note de toute la conversation.

Le PRÉSIDENT: Je vais faire appel à votre indulgence. A titre de président, j'aimerais faire quelques remarques avant la mise aux voix, car je crois que tous ceux qui le désiraient ont pu exprimer leur opinion.

M. GILLIS: N'amorcez pas de réaction en chaîne.

Le PRÉSIDENT: Le Parlement a chargé le Comité d'examiner l'activité, au cours de l'année passée, d'une société dont le capital s'élève à près de 3 milliards de dollars. Certains membres du Comité nous ont demandé d'examiner certaine question relative au personnel. Le président du chemin de fer a indiqué,—et je crois que la parole de M. Gordon à cet égard doit être et sera crue par tous,—qu'à son avis il serait nuisible à la société de dévoiler ces renseignements ou de saisir de la question un comité parlementaire composé de politiciens. Les fondateurs du chemin de fer... Je vais nommer des conservateurs puisque ce sont des conservateurs membres du Comité qui ont soulevé la question et j'espère qu'on ne s'en formalisera pas. Je rappelle aux membres les paroles de sir George Foster, de sir Thomas White et du très honorable Arthur Meighen, qui indiquent clairement que le gouvernement du temps avait décidé de confier l'administration du chemin de fer à une société pour que des incidents semblables à celui dont le Comité est maintenant saisi ne soient pas commis à des politiciens mais laissés uniquement à l'administration.

A la lumière de cette explication, voyons ce qui est arrivé. Je plains fort M. Macdonnell de se trouver dans la situation où il se voit, car j'ai beaucoup d'estime pour lui. Si j'étais à sa place, je sais quels seraient mes sentiments. Permettez-moi de vous assurer, monsieur Macdonnell, que je crois sans réserve que vous avez bien reçu la correspondance en question accompagnée d'une lettre autorisant à s'en servir, mais, malheureusement, vous avez les mains liées. Vous n'êtes pas en état de dévoiler le nom de l'expéditeur de la correspondance.

Où cela nous mène-t-il? Permettez-moi de dire au Comité que cela ne nous mène absolument nulle part. On nous demande de nous fier à la bonne foi d'un monsieur ou d'une dame dont nous ne connaissons pas le nom. Par contre, le président du National-Canadien affirme qu'à midi même il a communiqué personnellement avec M. Pitt et lui a parlé. Si je suis un tant soit peu compétent pour peser des témoignages, je sais immédiatement à quelle déclaration me fier. Mais indépendamment de tout cela et mettant la question sous le jour le plus favorable aux membres du Comité qui nous ont demandé de l'étudier, si on en vient à établir la vérité de tout ce qu'ils ont dit, où cela nous mène-t-il? Cela nous amène encore à nous occuper d'une question qui, selon le président de la compagnie, pourrait nuire au National-Canadien.

Quels sont ceux qui sont pour la motion?

M. FULTON: Monsieur le président, puis-je demander un vote par appel nominatif?

Le PRÉSIDENT: Nous procéderons au vote par appel nominatif. Je mets la motion de M. Macdonnell aux voix. En voici le texte: "Que M. Pitt et M.

Sommerville, gérant général des hôtels, soient appelés devant le Comité." Ceux qui sont pour diront "pour" et ceux qui sont contre diront "contre".

(Le secrétaire fait l'appel nominatif.)

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, je voudrais qu'on enregistre mon vote comme étant "non".

Le PRÉSIDENT: La motion est rejetée.

Nous en sommes maintenant à l'en-tête "immobilisations".

M. CHURCHILL: Monsieur le président, peut-on nous expliquer à quelle fin nous faisons l'étude de ces comptes? Notre tâche est-elle simplement d'obtenir des explications un peu plus détaillées sur le rapport? Est-il de notre ressort de présenter des suggestions quant à l'exploitation des chemins de fer, à la sorte de charbon à acheter, et le reste? A quoi se bornent les attributions du Comité? Sauf erreur, nous ne pouvons pas discuter certains sujets, nommément: le personnel, la direction et la main-d'œuvre. Avons-nous le droit de traiter d'autres sujets et de faire des suggestions quant à l'exploitation des chemins de fer? Quelles sont les limitations du Comité?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Churchill, je vous prie de vous reporter à l'ordre de renvoi selon lequel les rapports annuels pour 1952 des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National West Indies Steamships* et du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada et le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard des chemins de fer Nationaux du Canada ainsi que certaines autres questions, y compris trois crédits, sont renvoyés au Comité. A mon avis, la pratique établie veut que le Comité ne s'ingère pas dans la régie interne des chemins de fer et que rien n'y soit divulgué qui puisse compromettre la position du National-Canadien par rapport à ses concurrents. Je ne crois pas qu'il y ait d'autres réserves.

M. CHURCHILL: Comment définissez-vous la régie interne?

Le PRÉSIDENT: Le mieux que je puis faire, c'est de vous renvoyer aux trois parlementaires de grande expérience qui ont traité le sujet à l'époque où les chemins de fer Nationaux ont été constitués en société. J'ai déjà cité des extraits de leurs discours et je vous engage à les lire en entier.

Immobilisations.

M. BROWNE: Au sujet du paragraphe 42, M. Gordon peut-il nous donner une idée du montant qui a été dépensé en modifications apportées à l'hôtel de Terre-Neuve?

M. GORDON: Les crédits actuels nous autorisent à dépenser jusqu'à \$1,245,000. Au 31 décembre 1952, les dépenses se chiffraient par \$1,136,000 et nous estimons que près de 91 p. 100 de la rénovation est terminée.

M. BROWNE: A-t-on adjugé un contrat pour ces modifications?

M. GORDON: Oui, il a été adjugé à la *J. L. E. Price Company*, de Montréal, dont la soumission a été adoptée.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

Adopté.

Revision de la structure financière. Nous l'avons étudiée de fond en comble l'année dernière.

Adopté.

Réorganisation de la Corporation.

Adopté.

Finance.

Adopté.

Nous arrivons maintenant à la revue de l'exploitation et aux accomplissements.

M. GILLIS: J'aurais quelques mots à dire à ce sujet. Nous avons touché brièvement hier cette question de la diésélisation qui tombe justement sous ce chapitre.

Je ne conteste pas le rapport. Et je reconnais que la diésélisation résout un problème du National-Canadien, surtout pour ce qui est de la section orientale, de Montréal à la Nouvelle-Écosse, en diminuant les frais du transport des marchandises, et particulièrement pour ce qui est de la diésélisation future des trains de voyageurs. C'est un progrès et je ne cherche pas querelle là-dessus. Mais j'en ai au fait qu'en résolvant ce problème on crée un problème économique aigu dans d'autres régions du pays, surtout en Nouvelle-Écosse.

Le ministre est au courant de cette question car il a rencontré, il y a un mois à peu près, un groupe de petits producteurs de charbon de la Nouvelle-Écosse qui étaient accompagnés du ministre des Mines du gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Ils ont présenté une requête au nom de leurs quelque 1,500 employés. Si nous multiplions ce dernier chiffre par $4\frac{1}{2}$, moyenne actuelle de personnes par famille au Canada, nous voyons que le nombre de personnes atteintes est imposant et qu'il représente une somme considérable de placements en bien immobiliers: églises, écoles, etc., dans les localités importantes qui se sont formées autour de ces petites mines. Ce n'est pas le fait de ne pas pouvoir concurrencer le charbon américain ni de ne pas vendre du charbon au National-Canadien qu'a fait valoir la délégation, mais bien plutôt le fait que la diésélisation de cette partie du réseau prive les producteurs de leur marché. La délégation a demandé au gouvernement d'engager ou d'amener le National-Canadien à retarder la diésélisation dans la région. Le changement doit s'effectuer sous peu dans la section de Moncton à Mulgrave (N.-É.) à laquelle on a l'intention d'affecter dix locomotives diesel. Voilà la section particulière où les petits producteurs de charbon et les mineurs syndiqués demandait qu'on retardât le programme.

Le gouvernement doit sans doute avoir exprimé l'espoir que la chose soit possible, car le ministre des Mines de la Nouvelle-Écosse a déclaré à la presse, il y a quelques jours, que la diésélisation de la section orientale serait probablement retardée. D'après ce que nous venons d'entendre ici, évidemment, cela ne semble guère probable. Mais le ministre des Mines doit avoir reçu quelque assurance du gouvernement. Existe-t-il une autre raison qui milite en faveur d'un délai que le souci humanitaire d'éviter la disparition de ces localités? Il en existe une, à mon sens. Il existe un excellent argument en faveur du retard de la diésélisation de la section orientale à partir de Montréal. Depuis deux ans, l'Université McGill poursuit des expériences à Sainte-Anne (P.Q.) relatives à un turbo-moteur à charbon. Il y a quelques semaines, le ministre des Mines et Relevés techniques, M. Prudham, est allé l'examiner avec un groupe dont faisaient partie quelques-uns des membres du Comité. J'ai rencontré un ou deux membres du groupe et ils m'ont déclaré que les expériences leur ont paru très encourageantes. On s'attend qu'elles soient terminées au cours de l'an prochain. Actuellement, on s'y sert du charbon de bonne qualité de la Nouvelle-Écosse, mais on estime qu'un charbon de qualité inférieure pourrait donner les mêmes résultats. Le coût du moteur n'est pas encore déterminé à l'heure actuelle, mais on estime que, s'il répond aux espérances qu'on fonde sur lui, le coût actuel de l'huile sera réduit de cinq fois. L'entreprise sera terminée en dedans d'un an.

S'il en est ainsi, il y a une bonne raison de retarder la diésélisation jusqu'à ce qu'on ait mené les expériences à bonne fin. Elles donnent déjà des espoirs très encourageants. A la lumière de ces faits, je demanderais au président de la compagnie de nous dire s'il suit de près ces expériences et ce qu'il en pense.

L'importation de charbon américain constitue aussi un autre aspect du problème des petits producteurs de charbon. L'autre jour, j'ai versé au compte rendu le tableau des importations de charbon du National-Canadien. M. Gordon a cité les achats aussi bien que les importations de charbon américain. La somme en atteignait un peu plus de 5 millions, en 1952. Les petits producteurs de charbon ne pourraient-ils pas fournir quelque deux cent mille tonnes de charbon au National-Canadien? C'est bien peu comparé à 6 millions. La direction du National-Canadien peut sûrement trouver le moyen de résoudre le problème des petits producteurs en diminuant d'un faible pourcentage ses importations de charbon pour en acheter des petits producteurs durant un an jusqu'à l'issue des expériences de l'Université McGill.

M. Gordon a déclaré qu'il avait l'intention d'acheter le charbon le moins cher parce que serait dans l'intérêt du National-Canadien. Je ne le lui reproche pas. M. Gordon a déclaré que le charbon de la Nouvelle-Écosse coûte \$9.30 et que le charbon américain coûte \$4.50, mais le charbon américain doit être transporté à grands frais par chemin de fer sur un long parcours, jusqu'au Nouveau-Brunswick où il est stocké. Je crois que les frais s'élèvent jusqu'à environ \$13 la tonne. Le charbon produit à Springhill (N.-É.) et à la mine Drummond, de New-Glasgow, que M. McCulloch a déjà mentionnée, ne se trouve qu'à quelques milles de Moncton et le transport en est en outre subventionné. Je crois que le National-Canadien aurait tout intérêt à laisser tomber quelques deux cent mille tonnes de charbon américain. Pour ce qui est du coût ultime, le seul fait qui compte, votre acheteur de Moncton devrait s'arrêter à le calculer. Il s'apercevrait que, en transportant le charbon de Springhill ou de New-Glasgow jusqu'à Moncton, et en profitant de la subvention, le National-Canadien y gagnerait financièrement. En effet, en plus d'obtenir le charbon canadien à meilleur marché, vous bénéficieriez d'une subvention de \$2 sur chaque tonne transportée ou intervenant dans le transport de charbon. Je pourrais m'attarder longtemps sur ce point, mais je ne veux que faire cette brève et pressante prière à M. Gordon. Qu'il considère la situation précaire où il pourrait mettre les petits producteurs de charbon de la Nouvelle-Écosse et l'anéantissement de leurs localités. A mon avis, il ne s'agirait pour M. Gordon que de jongler avec quelques centaines de milliers de tonnes de charbon importé et de donner sa parole qu'il achètera cette quantité de charbon dans la région jusqu'à ce que les expériences relatives aux turbomoteurs à pétrole soient terminées.

M. GORDON: Monsieur le président, je puis vous assurer que le problème que M. Gillis vient d'exposer d'une façon si éloquente a déjà reçu la plus attentive considération de la part de la direction du National-Canadien. Nous sommes pleinement avertis de tous les aspects qu'il a mentionnés. Comme je l'ai expliqué hier, nous adoptons naturellement les locomotives diesel dans les régions où le changement produira le plus d'économie. Comme dans toute chose, il y a le revers de la médaille, et je dois rappeler à M. Gillis que si nous décidions d'exclure les provinces Maritimes, ou certaines régions des provinces Maritimes, de notre programme général de diésélisation, nous condamnerions ces régions à un service de transport inférieur à la normale. Cela ne serait pas sans nuire à ces régions: les industries n'auraient pas l'avantage du transport rapide et bon marché le plus efficace. Il y a donc d'autres intérêts en jeu. Toutefois, je ne voudrais aucunement vous donner l'impression que la direction du National-Canadien adopte une attitude totalement indifférente à l'endroit des petites mines. Soyez assurés que nos acheteurs n'ont aucune prévention au sujet du charbon des provinces Maritimes. Au contraire, ils calculent et font tout en leur pouvoir pour trouver dans les prix un écart favorable au charbon canadien. Entre le charbon américain et un charbon canadien acceptable, ils choisiront toujours ce dernier. Nous tenons pleinement

compte des facteurs que vous m'avez signalés et ce n'est que lorsque la différence de prix devient excessive que nous croyons de notre devoir d'acheter le charbon concurrent.

J'ai aussi pris note de ce que vous avez dit au sujet des turbo-moteurs à gaz. Ici encore, je vous assure que nous sommes très au fait du progrès de ces moteurs. Nous suivons de très près les expériences qui se font, non seulement au Canada, mais aussi aux États-Unis et en Europe. Nous sommes parfaitement au courant du stade de développement de la locomotive à turbine à gaz. Nos techniciens, qui ont approfondi la question, sont d'avis que cette locomotive ne constitue pas dans le moment une rivale sérieuse de la diesel, mais qu'elle pourra, une fois améliorée, se révéler supérieure pour certains services particuliers. Quant aux turbines à gaz, les résultats les plus encourageants ont été obtenus par l'emploi de pétrole résiduel bon marché. A notre avis, c'est la turbine au pétrole qui réussira la première. Toutefois, il est certes possible que les facteurs économiques viennent à favoriser certains genres de charbon et la turbine à gaz fonctionnant au charbon. Dans ce cas, nous nous tournerions aussi de ce côté-là. Tout cela bien pesé, nous ne croyons pas devoir changer notre programme actuel de dieselisation car ce n'est qu'un programme très partiel. Rien ne nous oblige à adopter partout le diesel. Nous exécutons simplement un programme quinquennal en vertu duquel nous établissons la diesel sur les parcours les plus en mesure d'en assurer le rendement maximum et de permettre de telles économies comparativement à la locomotive à vapeur qu'elles se paieront en quelques années. Sur les parcours où des diesels tirent les convois de marchandises directs, nous avons réalisé une économie d'exploitation qui vaut à nos placements un rendement de 30 à 40 p. 100 et nous permettra de rentrer dans nos frais en deux ou trois ans. Je n'entends pas que nous épargnerons autant partout, mais je déclare simplement que nous faisons porter nos premiers efforts sur les parcours où nous obtiendrons le maximum d'économie. Que la locomotive à turbine à gaz se montre supérieure à la diesel dans quelques années, cela ne nous préoccupe donc guère. Nous pourrions alors employer ce nouveau genre de force motrice sans perdre nos placements dans les diesels. Voilà la situation telle que nous la voyons.

M. GILLIS: La locomotive est-elle transformable?

M. GORDON: Je n'en suis pas sûr. Nos techniciens nous affirment qu'on peut la transformer jusqu'à un certain point, et quelques-uns des manufacturiers assurent qu'on peut la fabriquer de façon qu'elle soit transformable. Mais la dieselisation actuelle nous rapporte suffisamment pour en couvrir les frais dans ces régions en quelques années. D'un autre côté, nous ne croyons pas que la turbine à gaz soit au point avant ce temps-là. Entretemps, je le répète, nos techniciens gardent l'œil ouvert sur les progrès de la turbine et ils se tiennent au fait des expériences effectuées dans ce domaine aux États-Unis.

Je reviens maintenant à la situation des provinces Maritimes dont M. Gillis nous a entretenus. Je ne puis assez dire combien je regrette de toujours sembler indifférent à l'endroit des producteurs de charbon et des mineurs. Ce n'est pas le cas. Nous reconnaissons pleinement nos responsabilités morales. Je tiens à vous faire remarquer que ce n'est pas en temporisant année après année qu'on résoudra le problème. Il vaut aussi bien qu'on y fasse face. Jusqu'à présent, notre ligne de conduite a été de procéder avec précaution et aussi graduellement que possible. Les États-Unis nous précèdent de plusieurs années dans la dieselisation. Les producteurs de charbon ont été suffisamment avertis de ce qui s'en venait et font mieux d'ouvrir les yeux. Enfin, je répète ce que je disais hier: il s'agit d'une question d'économie et le National-Canadien peut encore et veut bien acheter tout le charbon acceptable que peuvent

produire les mines de l'Est du Canada, pendant un bon nombre d'années encore, dix ans au moins et peut-être davantage, pourvu que son prix soutienne la concurrence. Par conséquent, pour moi tout ce que peuvent faire dans les circonstances les petits propriétaires de mines et les mineurs, c'est de faire face aux réalités de la vie économique, comme tout le monde, et de se demander comment produire du charbon à un prix qui soutienne la concurrence. Cela signifie qu'ils devront réviser quelques-unes de leurs normes. Peut-être devront-ils adopter une semaine de travail plus courte ou réduire les salaires s'ils veulent rester dans l'industrie. Les producteurs eux-mêmes devront peut-être changer de tactique et étudier la possibilité de traiter leur charbon et engager d'autres capitaux. Mais c'est là, je vous le répète, simplement une question d'économie. Je n'ai aucun préjugé contre eux, je vous assure. S'ils peuvent produire du charbon de qualité acceptable à un prix qui se compare raisonnablement à celui du charbon américain, nos acheteurs feront honnêtement tout en leur pouvoir pour leur donner une chance. Par conséquent, que les producteurs nous offrent du charbon à un prix qui soutienne la concurrence, et nous le prendrons et l'emploierons durant nombre d'années à venir.

M. POULIOT: Monsieur Gordon, auriez-vous l'obligeance de nous dire combien de locomotives à vapeur vous aviez l'an passé et combien vous en avez cette année.

M. GORDON: Si vous voulez vous reporter à la page 38 du rapport, vous trouverez l'inventaire complet de notre matériel roulant. Au 31 décembre 1952, nous avions les locomotives suivantes: 1,884 locomotives à vapeur routières et 533 locomotives à vapeur de manœuvre, 33 électriques, 157 diesel-électriques routières, 45 diesel-électriques de manœuvre routières et 193 diesel-électriques de manœuvre, soit un grand total de 2,845 locomotives en service.

M. CARTER: M. Gordon pourrait-il nous dire comment se compare l'économie de frais d'entretien des locomotives diesel et des locomotives à turbine.

M. GORDON: La question relève de la technique et j'aimerais m'en référer à M. Dingle. Vous voulez parler de l'économie relative de frais d'entretien comparés?

M. CARTER: Oui.

M. DINGLE: Je vais présenter la chose sous un jour un peu différent, monsieur Carter, en me basant sur les renseignements que j'ai ici. Prenons les diésel et les locomotives à vapeur, de Campbellton à Gaspé, par exemple. Nous avons là 15 locomotives de manœuvre routières, de 1,200 h.p. D'après les chiffres de 1952, les diesels nous ont valu une épargne brute annuelle de \$740,600.

M. CARTER: C'est ce que je voulais savoir. Pourriez-vous nous donner quelques explications supplémentaires sur les turbines dont M. Gillis nous a parlé. Leurs frais d'entretien devraient-ils être inférieurs à ceux des diesels?

M. DINGLE: D'après ce que nous en savons à l'heure actuelle, les frais d'entretien seront à peu près les mêmes.

M. GORDON: Pour éclairer la question, j'ajouterai que dans trois sections particulières où nous avons des diesels, le rendement net des placements varie de 28 à 39.9 p. 100. L'efficacité thermique relative de la diesel par rapport à la locomotive à vapeur se chiffre par 8 p. 100 environ. Il s'agit ici d'une expression technique que je ne puis vous expliquer. L'efficacité thermique de la diesel se chiffre par 32 environ, ce qui la rend plus de trois fois plus efficace pour le transport des marchandises.

M. CARTER: Il me semblait que les diesels se paient d'eux-mêmes à cause de leur faibles frais d'entretien.

M. GORDON: C'est un élément, mais ce n'est pas le seul. C'est l'utilisation plus grande des diesels, qui nous vaut une économie.

M. POULIOT: Je note que vous avez 17 locomotives à vapeur routières et 6 locomotives à vapeur de manœuvre de moins que l'année dernière, soit une différence de 23.

M. GORDON: Six de moins?

Le PRÉSIDENT: Elles ont été réformées.

M. POULIOT: Vous en aviez 38 avant le 1^{er} janvier 1952, et au 31 décembre 1952. Quant j'ai parlé de cette année, voilà ce que je voulais dire. Vous n'avez donc que 23 locomotives à vapeur de moins cette année que l'an passé, n'est-ce pas?

M. GORDON: 23 locomotives ont été réformées.

M. POULIOT: Réformées?

M. GORDON: 23 locomotives à vapeur réformées.

M. POULIOT: Très bien. Maintenant, vous avez 1,884 locomotives à vapeur de routières et 533 locomotives à vapeur de manœuvre.

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Auriez-vous l'obligeance de me dire quelle est la valeur de ce matériel par rapport à l'actif global de la compagnie?

M. GORDON: Pendant qu'on cherche ce renseignement, je devrais peut-être préciser que ces 23 locomotives réformées n'expliquent pas tout. On les a retirées du service parce qu'elles ne sont plus utilisables, soit par suite d'un déraillement ou de l'usure. Sur le total des locomotives en service au 31 décembre 1952, on peut compter une certaine proportion de locomotives de remplacement, dont on ne se sert pas et dont nous n'avons pas absolument besoin. Le tableau comprend donc un certain nombre de locomotives de réserve. Vous aurez les chiffres demandés dans un moment.

M. POULIOT: A la page 22 se trouve un chiffre de \$2,367,000,000.

M. GORDON: Les deux chiffres que vous avez mentionnés, 1,884 et 533, donnent un total de 2,417 locomotives à vapeur qui figurent dans nos livres pour une somme de \$118,939,580, ou presque 119 millions de dollars d'immobilisations.

M. POULIOT: Ce chiffre varie considérablement. Pouvez-vous expliquer cela, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Je n'ai pas ici tous les détails, mais en février, la puissance de traction moyenne s'élevait à 47,910 livres à la barre de tirage.

M. GEORGE: Quelle est la puissance, en horse-power, de la locomotive à vapeur de la série 6,000?

M. DINGLE: Nous ne l'établissons pas ainsi.

M. GEORGE: Je la comparais à la puissance de la locomotive routière de 1,600 h.p.

M. DINGLE: On peut la comparer à deux diesels de 1,600 h.p. Elles ont à peu près la même puissance que la locomotive des trains de marchandises que nous employons dans le Nord et qui constitue une de nos locomotives les plus lourdes.

M. THOMAS: Au cours de l'année dernière, combien de locomotives à charbon avez-vous adoptées au pétrole? Pouvez-vous nous donner le détail par région: l'Ouest du pays, le centre, et ainsi de suite?

M. GORDON: Je crois que nous avons les chiffres ici. Nous avons 246 locomotives transformées à la fin de 1952 et nous nous proposons d'en transformer 99 durant 1953.

M. THOMAS: C'est le nombre total des locomotives transformées?

M. GORDON: C'est le nombre total des locomotives à vapeur fonctionnant au charbon qui ont été adoptées au pétrole. Elles sont presque toutes employées dans l'Ouest du pays.

M. DINGLE: En effet, et à Terre-Neuve.

M. POULIOT: D'après ce que vous venez de déclarer, on peut transformer une locomotive au charbon en une locomotive au pétrole?

M. DINGLE: Oui.

M. POULIOT: Et on peut aussi transformer une locomotive à vapeur en locomotive à turbine à vapeur, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, il n'en est pas ainsi. Si la locomotive à turbine à gaz se révèle pratique, elle sera entièrement différente de la locomotive à vapeur actuelle. Il peut toutefois arriver que les manufacturiers trouvent le moyen de transformer une diesel actuelle en une locomotive à turbine à gaz, mais ce n'est rien de certain. Cependant, quelques-uns des manufacturiers croient que c'est possible.

M. POULIOT: Vous n'envisagez pas la diésélisation comme définitive?

M. GORDON: En effet, elle n'est pas définitive. Elle ne l'est que par rapport au programme quinquennal que nous avons entrepris, programme que j'ai exposé au Comité l'année dernière. Quand nous aurons terminé cet aspect du programme, nous aurons près de... Permettez que je vérifie le pourcentage, lequel est sujet à variations, monsieur Pouliot. Quand nous aurons réalisé notre programme quinquennal, 66 p. 100 du transport des marchandises direct et 59 p. 100 de tout le tonnage-milles de marchandises ressortiront à la diesel.

M. POULIOT: Cela ne veut pas dire que vous cesserez d'employer les locomotives à vapeur dans quatre ans d'ici?

M. GORDON: Pas du tout. Vous avez raison. Il nous restera encore bon nombre de locomotives à vapeur.

M. POULIOT: Mais vous nous avez dit l'an dernier que l'on ne construisait plus de locomotive à vapeur.

M. GORDON: En effet. Nous n'achetons pas de nouvelles locomotives à vapeur pour la bonne raison qu'on n'en construit plus. Ce qui veut dire que les locomotives à vapeur dont je parle seront les mêmes que nous avons déjà et qui s'useront graduellement, d'année en année, et seront remplacées par des diesels.

M. POULIOT: Fabrique-t-on encore des pièces de rechange de locomotive à vapeur?

M. GORDON: Oui, certainement. On peut faire fonctionner ces locomotives presque indéfiniment pourvu qu'on en remplace les pièces.

M. POULIOT: Comme dans le cas d'une automobile?

M. GORDON: A peu près. Par conséquent, quand on entreprend un programme de diésélisation comme le nôtre il faut aussi déterminer jusqu'à quel point on va entretenir et réparer les locomotives à vapeur. Dans certains cas, nous décidons d'utiliser la locomotive jusqu'à ce qu'elle ne puisse plus servir et de la réformer ensuite.

M. POULIOT: D'après vos plans actuels et ce que vous venez de dire, d'ici quatre ans un tiers des trains de marchandises et des trains de voyageurs seront tirés par des diesels?

M. GORDON: Je n'ai pas les chiffres du service des voyageurs. Ils sont plutôt indéterminés. Nous n'avons pas encore touché à ce service. Cela dépendra de la façon dont nous pourrons faire la coordination entre les deux services.

M. POULIOT: Le 66 p. 100 s'applique donc aux trains de marchandises?

M. GORDON: Exactement. Je dois dire que le programme de diésélisation n'est pas absolument rigide. Nous faisons des expériences au fur et à mesure et si nous découvrons, comme maintenant, que le transport direct des marchandises et le triage des wagons à l'aide de diesels nous procurent de grandes économies et plus encore que dans le service des voyageurs, nous ferons la part plus grande aux trains de marchandises et nous remettons à plus tard la diésélisation du service des voyageurs. Nous faisons des expériences au fur et à mesure pour assurer le rendement maximum de nos placements. Dans le moment, aucune disel n'est affectée au service des voyageurs.

M. DINGLE: Seulement quelques diesels de manœuvres routières dans la péninsule de Gaspé, dans l'Île du Prince-Édouard et dans les comtés du sud.

M. GORDON: Il n'y en a pas sur les longs parcours.

M. POULIOT: Pouvez-vous nous dire les économies réalisées en 1952 grâce à l'emploi de plus nombreuses diesels?

M. GORDON: Eh bien, vous avez ici une estimation. Nous n'en sommes encore qu'au début du programme, qui est de nature expérimentale. Nous ne pouvons pas citer de chiffres définitifs, mais ceux que nous vous présentons sont les plus précis que nous ayons. Ils couvrent toutes les lignes.

M. POULIOT: L'estimation ne comprend pas les chiffres que vous allez nous donner ni les immobilisations.

M. GORDON: Non. Nous estimons avoir réalisé grâce aux diesels une économie de \$2,685,000 en 1952 sur quelques parcours choisis. Est-ce exact, monsieur Dingle?

M. DINGLE: En effet, c'est exact.

M. POULIOT: Sont-ce des locomotives neuves, pour la plupart?

M. GORDON: Non, quelques-unes avaient déjà servi. Nos chiffres ne couvrent pas tous les parcours diésélisés. Dans le moment, nous ne possédons des chiffres que pour certains parcours choisis.

M. FRASER: Le gros des économies effectuées grâce aux diesels n'est-il pas dû en partie à ce qu'elles n'emploient pas de combustible au bout du parcours ou aux arrêts d'aiguillage?

M. GORDON: En partie, en effet. L'avantage de la diesel, c'est qu'elle s'adapte à plusieurs usages et qu'elle consomme beaucoup moins de combustible par tonne de marchandises transportées. La réduction des frais d'entretien constitue certainement un des plus importants facteurs d'économie, car les diesels n'ont pas à aller à la rotonde aussi souvent que les locomotives à vapeur.

M. FRASER: Vous employez les locomotives à vapeur sur les longs parcours du service des voyageurs parce que de toute façon vous devez les utiliser continuellement.

M. GORDON: Nous le faisons pour deux raisons. Premièrement, les trains de voyageurs doivent être chauffés, et la locomotive à vapeur fournit la chaleur nécessaire comme sous-produit. Ce n'est pas le cas de diesel. Elle nécessite un système spécial de chauffage pour les wagons de voyageurs, ce qui réduit l'économie réalisée.

L'autre raison, c'est que la diesel est faite pour la traction lourde. Plus le fardeau est lourd, meilleur est le service qu'on en obtient; par contre, pour le service des voyageurs, c'est plus la rapidité que la puissance de traction qui compte.

M. FRASER: Cependant, à l'heure actuelle, vous réchauffez l'huile et vous avez ajouté de gros réservoirs d'eau.

M. GORDON: Pour les trains de voyageurs?

M. FRASER: Non, pour les trains de marchandises.

M. GORDON: Notre programme nous a obligés à adopter une foule de dispositions pour l'entretien des diesels. Il nous fallait des ateliers de réparation et d'entretien ainsi que des réservoirs de pétrole. Nous avons dû, de plus, allonger les voies de passage parce que la diesel peut tirer 100 wagons, tandis qu'un grand nombre de nos voies de passage ne suffisaient qu'à 60 à 70 wagons. Ainsi, la diésélisation tient compte non seulement du coût de la locomotive mais aussi de tous les frais supplémentaires nécessaires, comme ceux des changements que je viens de mentionner.

M. POULIOT: Combien a-t-on dépensé l'année dernière pour l'achat de locomotives diesel?

M. GORDON: Vous trouverez ce montant dans le rapport, je crois. Non, excusez-moi, il n'y figure pas. Cependant, regardez à la page 38 et vous y verrez le matériel mis en service en 1952; le coût total des locomotives diesel-électriques mentionnées sous cet en-tête s'élève à environ \$20,500,000.

M. POULIOT: Sauf erreur, le chapitre des accomplissements constitue le préambule de la revue de l'exploitation. Puis-je vous demander combien vous avez payé ou dépensé jusqu'à présent pour la réparation des rails ou de la voie entre Edmundston et Rivière-du-Loup. Si vous n'avez pas les chiffres actuellement, vous seriez bien aimable de nous les fournir demain matin.

M. GORDON: Je crois pouvoir vous répondre dès maintenant. Ce que vous voulez, c'est le coût de la remise en état de la ligne de Témiscouata, n'est-ce pas?

M. POULIOT: Justement.

M. GORDON: En 1952...

M. POULIOT: Depuis le début, s'il vous plaît. Vous pourrez me répondre demain matin, si vous le voulez.

M. GORDON: Je ferai dresser les chiffres. J'ai ceux de 1951. Nous établirons le total depuis le début.

M. POULIOT: Combien y avez-vous dépensé l'an passé?

M. GORDON: Je m'excuse, j'ai ici le chiffre qu'il vous faut. Depuis le commencement du programme jusqu'à ce jour, les frais portés au compte de capital se chiffrent par \$423,325.

M. POULIOT: Il s'agit bien de tous les travaux relatifs aux voies?

M. GORDON: Jusqu'à la fin de 1952. On a remis un montant de \$428,000 pour la ligne de Témiscouata dans le budget de 1952. Je regrette, monsieur Pouliot, je n'ai pas ici les montants exacts. Je vous les aurai demain matin.

M. McLURE: Puisque nous parlons de la diésélisation, puis-je vous demander une question? Vous n'avez aucune locomotive à vapeur dans l'île du Prince-Édouard?

M. GORDON: C'est exact.

M. McLURE: Par conséquent, d'après l'expérience que vous y faites, vous pourrez établir le montant précis de l'économie qui y résulte de la diésélisation. On y a transporté plus de marchandises l'année dernière qu'en 1951, mais vous avez peut-être le chiffre de l'économie d'exploitation que vous y avez réalisée sur l'emploi des locomotives à vapeur comme en 1950.

M. GORDON: Vous voulez des chiffres comparatifs de la vapeur et de la diesel et basés sur le trafic de 1952?

M. McLURE: Exactement.

M. GORDON: Ces chiffres se fondent sur le trafic et je ne les ai pas en ce moment. Mais je verrai à vous les procurer. Pour vous donner des chiffres assez exacts, il nous faudra nous fonder sur le trafic d'une année de base particulière. Vous les aurez demain matin.

M. McLURE: Autre question. A votre avis, la diesel n'a pas donné des résultats satisfaisants?

M. GORDON: Très satisfaisants, sauf qu'on ne nous a pas permis de réaliser le maximum d'économie que nous envisagions au début du programme, parce qu'on nous a refusé la permission de coordonner notre service avec celui des autobus, comme nous l'avions projeté au début. Une des raisons pour lesquelles nous avons entrepris la diésélisation dans l'île du Prince-Édouard, c'est que nous pensions y améliorer notre service en le coordonnant avec celui des autobus et en abandonnant complètement certains parcours. Mais comme les autorités de la province ont refusé de nous accorder un permis, nous n'avons pu réaliser cette coordination.

M. McLURE: On ne vous donnera pas ce permis, j'en ai bien peur. Indépendamment de cela, je voudrais savoir, au sujet de l'entreprise Hillsborough, entre Charlottetown et Southport, sur la rivière Hillsborough, si vous n'êtes plus intéressés dans le pont Hillsborough?

M. Gordon: Nous ne le sommes plus.

M. McLURE: Ni comme propriétaire ni autrement?

M. GORDON: On a modifié le contrat du chemin de fer et je me demande maintenant à qui appartient le pont. Ce n'est sûrement pas au National-Canadien.

L'hon. M. CHEVRIER: La question du titre de propriété est très obscure.

M. McLURE: La province a payé le pont.

M. GORDON: Je crois que la cession et l'achat du pont sont des questions qui relèvent d'un accord actuellement à l'étude entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai justement écrit une lettre au premier ministre de la province à ce sujet. Je dois me fier à ma mémoire pour vous en donner les détails. Voici: en vertu d'un accord passé antérieurement entre le gouvernement fédéral et la province, celle-ci s'est engagée, si je me souviens bien, à contribuer pour un certain montant à l'entretien du pont, mais, l'entreprise ne fonctionnant plus et ayant été abandonnée sur l'ordre de la Commission des Transports, on estimait que le pont devrait être cédé à la province. Je suggérerais donc au premier ministre qu'on étudie la question. Elle est à l'étude, actuellement.

M. McLURE: On ne paie plus de loyer au National-Canadien?

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. GORDON: On a interdit la circulation des trains sur le pont.

M. McLURE: Y a-t-on interdit les camions lourds?

M. GORDON: Je n'en sais rien, mais je sais qu'on n'y permet pas le passage des trains.

M. McLURE: J'aurais une autre question.

M. GORDON: Puis-je expliquer, incidemment, que l'interdiction du pont aux camions est une question du ressort provincial tandis que le passage des trains relève de la Commission des Transports.

M. McLURE: C'est ce que j'allais vous demander. Une autre question. quand vous transporterez des voyageurs de Murray-Harbour à Southport, comment les amèneriez-vous à la gare?

M. DINGLE: En taxi.

M. McLURE: Dans ce cas, pourquoi ne penseriez-vous pas à les mener en ville plutôt que de les déposer à la gare. Les voyageurs préféreraient cela à avoir à payer le prix d'un taxi pour se rendre en ville.

M. GORDON: Il s'agit de savoir si nous en avons le droit. Nous sommes obligés de mener les voyageurs jusqu'à la gare, mais si nous essayons de les déposer ailleurs, nous violerons notre permis d'autobus. Nous n'avons pas le droit de transporter les voyageurs ailleurs qu'à nos gares. Si jamais nous obtenons un permis d'autobus, nous prendrons votre suggestion en considération.

M. GILLIS: Avant que nous quittions les diesels, pouvez-vous nous donner une idée du nombre de tonnes de charbon achetées des petits producteurs de la Nouvelle-Écosse par le National-Canadien et déchargées à Moncton en 1951 et en 1952? Cela nous donnera un aperçu de la rapidité avec laquelle le marché baisse.

M. GORDON: Vous voulez dire le charbon déchargé à Moncton?

M. GILLIS: C'est bien cela.

M. GORDON: Je vais vous procurer ce renseignement. Qu'entendez-vous par petits producteurs?

M. GILLIS: L'*Inter-Colonial*, par exemple.

M. GORDON: Je vous donnerai une liste de noms, et si ce ne sont pas les producteurs qui vous intéressent, vous n'aurez qu'à me le dire. Cela vous va-t-il?

M. GILLIS: Parfait.

M. CARTER: M'est-il permis de poser une question? Je vois à la page 19 qu'on projette d'améliorer le service de la baie Plaisance?

M. GORDON: Quand nous aurons reçu les deux nouveaux vaisseaux mentionnés au paragraphe 37, nous remanierons le service des vaisseaux actuellement en usage et nous améliorerons le service de l'endroit dont vous parlez. Il ne bénéficiera pas directement des nouveaux vaisseaux, mais indirectement par la réorganisation du service.

M. CARTER: Je vous posais la question parce que je ne vois pas comment on peut remplacer les deux navires qui assurent actuellement le service.

M. GORDON: Le *Bar-Haven*, un bateau à vapeur, remplacera le navire à moteur *M. V. Burin*, qui assure actuellement le service de la baie Plaisance.

M. CARTER: Vous avez commandé deux nouveaux bateaux.

M. GORDON: En effet.

M. CARTER: Quels navires doivent-ils remplacer?

M. GORDON: L'un remplacera le *S. S. Glencoe* et assurera un service semblable. L'autre remplacera un des bateaux affectés à l'autre parcours.

M. CARTER: Il n'en reste donc pas pour la baie Plaisance.

M. GORDON: Cela revient au même, car en affectant un nouveau navire au parcours précité on dispose d'un bateau, ce qui nous permet d'affecter le *Bar-Haven* à la baie Plaisance.

M. CARTER: Mais le *Bar-Haven* fait un parcours différent.

M. GORDON: Il changera de parcours. Voici ce qu'il en sera:

Le nouveau bac remplacera le *S. S. Cabot-Strait* et le *S.S. Burgeo*.

Le *S.S. Burgeo* retournera au service côtier méridional, remplaçant ainsi le *Bar-Haven*.

Le *S.S. Cabot-Strait* sera affecté au service du Labrador, en remplacement du *S. S. Kyle*.

Le *S.S. Bar-Haven* fera le service de la baie Plaisance, en remplacement du *M. V. Burin*.

Un des nouveaux vaisseaux remplacera le *S. S. Glenoe*.

L'autre nouveau vaisseau remplacera le *M.V. Codroy* et le *M.V. Clarendville* sur les parcours de Baie-Notre-Dame et de Baie-Green.

Les navires à moteur *Burin*, *Codroy* et *Clarenville* pourront alors assurer le transport des marchandises entre la terre ferme et Terre-Neuve ou encore le service côtier de Terre-Neuve.

M. CARTER: Je voulais en venir à ceci: le *Bar-Haven* que vous avez l'intention de réaffecter au service de la baie Plaisance était trop gros pour le port auparavant. On a dû le changer de parcours. On ne saurait donc le réaffecter à ce service.

M. GORDON: Je suis heureux que vous me donniez ce renseignement. Nous verrons ce qu'il en est.

M. FULTON: J'ai une question à poser au sujet du paragraphe 2. Voici ce qu'on y déclare: "Les wagons à marchandises ont été plus employés qu'en toute autre année depuis 1945, alors que les règlements de guerre gouvernant les chargements de wagons étaient en vigueur et que la longueur moyenne du parcours permettait d'obtenir un plus grand millage par wagon." Je ne savais pas encore qu'il y ait eu une différence considérable quant aux règlements concernant le chargement. Sont-ce des raisons de sécurité ou autres qui militent contre le maintien de ces règlements si vous pouvez obtenir de meilleurs résultats?

M. GORDON: Voici, monsieur Fulton. Les règlements de guerre forçaient les chemins de fer à charger leurs wagons au plein minimum, à cause de la pénurie de matériel. En d'autres mots, on ne pouvait faire circuler un wagon que s'il contenait telle quantité de marchandises. On a annulé le règlement parce qu'il nuisait à la rapidité du trafic et était trop rigide pour les chemins de fer.

M. FULTON: Je comprends maintenant. Je croyais que les règlements de guerre avaient peut-être annulé la limite maximum.

M. GORDON: Non, ce fut tout le contraire. Ils établissaient un minimum.

M. McLURE: Je voudrais poser une autre question au sujet de la diésélisation. Je suis très en faveur de la diésélisation de notre système intermédiaire, là-bas; on nous avait plutôt nettement promis qu'aucun homme ne perdrait son emploi; cependant, quelques-uns ont été oubliés et c'est plutôt décourageant pour certains de perdre les positions passablement bonnes qu'ils occupaient au National-Canadien par suite de la diésélisation.

M. GORDON: C'était certainement avant ma nomination à la présidence, mais j'ai peine à croire que l'on ait promis de maintenir les emplois. Aucune promesse semblable n'a assurément été faite depuis que je suis président du National-Canadien. Nous avons assurés nos employés que nous nous occuperons d'eux autant que possible et que nous respecterons leurs droits d'ancienneté et tâcherons de les garder en les formant aux travaux relatifs aux diesels et autres travaux. Mais, je suis à peu près certain que l'on a jamais affirmé catégoriquement qu'on ne toucherait pas aux emplois. Je ne vois pas comment la direction puisse donner une pareille assurance.

M. McLURE: Je n'irais pas jusqu'à dire que la direction l'ait nettement promis, mais elle l'a plutôt laissé entendre.

M. GORDON: Nous pouvons dire ceci. Nous avons fait bien comprendre que, si nous avons pu obtenir le rendement maximum de notre programme de diésélisation, il aurait été possible d'affecter des cheminots à la conduite des autobus que nous nous proposons de mettre en service. Ainsi, cela revient à la question des autobus.

M. McLURE: Oui, mais un autre problème se pose là. Les conducteurs actuels des autobus se trouveront sans emploi si vous les remplacez par d'autres. Ils assurent un excellent service d'autobus; il faudrait que vous vous occupiez de ces chauffeurs de quelque façon avant de pouvoir obtenir le monopole des autobus. J'ai reçu une lettre,—je ne sais jusqu'à quel point elle

est conforme à la vérité,—à propos de trois hommes qui, venus des provinces Maritimes depuis un mois environ, ont pu obtenir des positions que nos hommes qualifiés, actuellement sans ouvrage, auraient pu remplir. Maintenant, je ne suis pas au courant de tous les faits et je ne certifie rien, mais j'ai reçu une lettre d'un de ces chômeurs.

M. GORDON: Je puis dire que toutes les mesures que nous avons prises sont conformes aux dispositions relatives aux droits d'ancienneté prévues par nos ententes sur les salaires. Tout homme a le droit de faire valoir son ancienneté. Si vous voulez contrôler les faits, nous les étudierons et nous vous donnerons une réponse détaillée. Mais, pour le moment, je ne puis que simplement déclarer que, dans ces changements d'emplois, nous sommes strictement liés par nos ententes ouvrières touchant l'ancienneté.

M. DINGLE: Il s'agit peut-être de surintendants, des employés, par conséquent, d'une autre catégorie.

M. BROWNE: D'après l'alinéa 3, les chiffres ci-dessus ne comprennent pas ceux de la région de Terre-Neuve.

Possédez-vous des chiffres sur l'exploitation du chemin de fer à Terre-Neuve, concernant le trafic-marchandises, le trafic-voyageurs, la statistique comparative de 1951-1952, les revenus et les frais d'exploitation?

M. GORDON: Si vous examinez la page 39, vous y trouverez les mêmes chiffres qui comprennent l'exploitation à Terre-Neuve. Au tableau du trafic des marchandises, vous verrez le même chiffre, 29,309 tonnes-milles brutes par heure de train de marchandises, chiffre qui se compare bien avec celui que j'ai mentionné dans le rapport, où Terre-Neuve n'est pas comprise, soit 30,002 tonnes-milles brutes par heure de train de marchandises.

M. BROWNE: Pouvez-vous me dire combien de marchandises et de voyageurs ont été transportés l'an dernier à Terre-Neuve?

M. GORDON: Cette question a été soulevée nombre de fois. La façon dont nous tenons nos comptes ne nous permet pas de donner le détail d'une division particulière.

M. BROWNE: J'aimerais obtenir la statistique comparative de 1951-1952 du trafic-marchandises, du trafic-voyageurs, des recettes et des frais d'exploitation de la région.

M. GORDON: Seriez-vous assez bon de me remettre votre demande par écrit à la fin de la réunion? Avec la permission du président, je déposerai la réponse.

Le PRÉSIDENT: Bien.

M. BROWNE: Encore une question. Allons-nous avoir un vaisseau chauffé au mazou sur la ligne de Port-aux-Basques et North-Sydney?

M. GORDON: Un diesel.

M. BROWNE: En ce qui concerne le chantier maritime de Saint-Jean, fera-t-on quelque chose en vue de son amélioration? L'an passé, 72 hommes ont été congédiés; il semblait que le chantier allait fermer et le bruit courait qu'il serait vendu à l'entreprise privée.

M. GORDON: A l'heure actuelle, le chantier de Saint-Jean emploie 276 hommes. A pareille date, l'an dernier, 362 hommes y étaient employés. La diminution de 86 employés comprend les classes suivantes: 60 journaliers, 12 machinistes, 7 chaudronniers, et 7 charpentiers. La diminution du personnel tient à ce que l'an dernier le chantier a été occupé à adopter le *Northern Ranger* au mazout. Il est de fait aussi que durant cette période le travail à l'extérieur est plus rare. Quant à améliorer le chantier, je dois vous dire que nous n'y pensons pas présentement.

M. BROWNE: Avez-vous pensé à le vendre ou à le louer à l'entreprise privée?

M. GORDON: Nous y avons pensé.

M. BROWNE: Le projet est à l'étude présentement?

M. GORDON: Il est à l'étude actuellement. Je ne sais si on en arrivera à une conclusion ou non.

M. GEORGE: Monsieur le président, j'ai posé cette question l'an dernier. A-t-on abrégé la durée du parcours de l'*Ocean Limited* entre Halifax et Montréal?

M. GORDON: Nous avons étudié la question maintes et maintes fois. Étant donné les municipalités intermédiaires à desservir nous sommes d'avis que l'horaire actuel est le plus efficace.

M. FULTON: J'ai trois questions à poser relativement à la page 15. La première concerne le paragraphe huit où l'on parle de l'emploi de coussinets à billes en ces termes: "La plus grande utilisation de ces coussinets pour le matériel des marchandises dépendra du résultat des études analytiques en cours." Pouvez-vous nous donner des statistiques qui nous éclaireraient sur les derniers résultats de ces études? Pouvez-vous dire que ce service donne satisfaction et que le transport augmente?

M. GORDON: Je ne puis pas vous donner de chiffres exacts, mais les expéditeurs y ont accordé un accueil favorable et nous croyons que l'expérience réussira; cependant, il est trop tôt pour en avoir une idée précise, car les chiffres sont lents à nous arriver. Selon un rapport reçu de la division du trafic, plusieurs ont manifesté un grand intérêt à l'endroit de cette innovation.

M. FULTON: On peut prévoir que cela vous aidera à résoudre le problème de la concurrence du pneu.

M. GORDON: Le réel avantage du service réside en ce que l'on charge à plein les remorques. Ces remorques sont montées sur des wagons en plate-forme spéciaux; les frais de manutention des marchandises du camion au wagon et du wagon au camion sont évités. Le service donné à l'expéditeur est plus rapide et plus efficace.

M. MACDONNELL: Pouvez-vous en comparer le coût avec celui du camion qui parcourt toute la distance?

M. GORDON: Nos propres données ne sont pas encore assez complètes pour me permettre d'être précis. Ce n'est que depuis deux ou trois mois que ce service est inauguré. Cette période de temps est trop courte pour que nous ayons une statistique précise. Nous éprouvons de grandes difficultés à connaître les frais d'exploitation des compagnies qui nous font concurrence. Elles ne publient pas de rapports sur lesquels nous pourrions nous guider. Quand nous nous adressons à elles, elles sont très réticentes. Elles sont au courant de nos frais d'exploitation, mais nous ne le sommes pas des leurs.

M. MACDONNELL: Avez-vous des difficultés à amener ces remorques aux rampes de chargement et à les placer sur les wagons?

M. GORDON: Nous avons construit des rampes spéciales. Si vous étiez à Montréal, je pourrais vous montrer la rampe spéciale qu'empruntent les remorques. Des tracteurs amènent les remorques à la rampe, puis les poussent sur le wagon où elles sont solidement assujéties au moyen d'un dispositif spécial. A la page 20 du rapport, vous en verrez une photo. Voilà une preuve de plus de l'utilité des photos dans un rapport annuel. La photo fait bien voir l'opération. Voici le tracteur; il a reculé la remorque sur la rampe, puis sur le wagon plate-forme. Maintenant, la locomotive s'amène ensuite, accroche le wagon, puis, en route! Au terme de son voyage, les remorques sont descendues et conduites à l'entrepôt du destinataire.

M. FULTON: Voici la question suivante. J'aimerais vous interroger sur le programme relatif au matériel de signalisation et de voies que vous mentionnez au paragraphe 15: "Les travaux d'installation des signaux du bloc automatique sur les 512 milles de voie principale qui vont de Jasper à Port-

Mann, le terminus pour Vancouver, ont été continués. On a beaucoup avancé l'installation de ces signaux sur les 26 milles entre Ashcroft et Spence's-Bridge (C.-B.) et on l'a terminée en février 1953. A cette dernière date, il y avait 185 milles de signaux automatiques dans ce secteur montagneux." Je sais que les employés de cette région s'en réjouiront beaucoup. Puovez-vous dire quelle sera la prochaine section que vous améliorerez?

M. GORDON: Je crois devoir dire que je suis très mécontent en général de notre programme de signalisation. Dans le passé lointain tout s'est fait vaille que vaille. Nous n'avons pas encore adopté le programme général qui, à mon sens, s'impose. Des instructions ont maintenant été données pour que nos services de développement et de recherches collaborent à une étude d'ensemble aux fins de dresser un programme à long terme et de déterminer les endroits propices à l'installation de signaux et à leur intégration dans notre système actuel. Je dirais que d'une façon générale notre matériel de signalisation n'est pas à la hauteur. Nous sommes en retard sur le Pacifique-Canadien et sur n'importe quel chemin de fer de première classe. Il faut donc que nous nous reprenions sur ce point; j'ai émis des instructions à cette fin. La grande pénurie de matériel, ces dernières années, explique un peu notre lenteur. C'est un matériel très spécialisé que l'on ne peut obtenir. De plus, nous sommes à étudier avec soin la valeur du matériel de signalisation du Royaume-Uni. On avait coutume de s'en remettre au matériel américain qui est très satisfaisant, mais pour donner une chance égale au marché britannique nous voulons étudier le matériel de signalisation de fabrication britannique. Cependant, cela soulève de nombreux problèmes d'ordre technique à cause de l'interchangeabilité des pièces de matériel. Si nous adoptons le matériel britannique je crois qu'il faudrait choisir certaines branches où tout sera uniformisé. Le sujet appelle une étude technique très soignée. Elle se poursuit en ce moment. L'an prochain, je pourrai vous donner de plus amples détails.

M. FULTON: Je me souviens que nous ayons déjà eu une discussion sur ce sujet. Je me suis déjà fort intéressé à vos expériences sur les appareils indicateurs d'éboulis dans les régions montagneuses, et je pense qu'à la suite des épreuves vous étiez franchement d'avis que le système ne répondait pas aux besoins et que vous tâcheriez d'assurer la sécurité du transport dans les régions montagneuses par l'installation de disques de fermeture automatique d'un bout à l'autre de la région. Sauf erreur, votre programme en ce qui concerne la région des montagnes en question, c'est-à-dire, d'une manière générale, de Jasper à Port-Mann, prévoyait l'installation d'un système de disques de fermeture automatique dans toute la région. Est-ce bien cela?

M. DINGLE: Je puis donner les chiffres, monsieur Gordon.

M. FULTON: Pour que tout ceci soit consigné au compte rendu... L'an dernier, il me semble, à la suite de la discussion, quoique, comme vous venez de nous le dire, votre programme pour l'ensemble du pays soit à l'étude, vous étiez bien en faveur de l'installation de disques de fermeture automatique dans toutes les régions montagneuses, c'est-à-dire de Jasper à Port-Mann. Ce programme sera-t-il modifié maintenant?

M. GORDON: Non. Le programme arrêté pour la région des montagnes rocheuses et actuellement en cours d'exécution est le suivant: en 1952, de Ashcroft à Spence's-Bridge, une distance de 25.0 milles, frais estimatifs de \$220,000; en 1953, de Kamloops-Junction à Ashcroft, une distance de 48.9 milles, frais estimatifs de \$440,000; en 1954, de Jackman à Blue-River, une distance de 65.8 milles, frais estimatifs de \$608,000; en 1955, de Blue-River à Birch-Island, une distance de 61.6 milles, frais estimatifs de \$585,000; en 1956, de Birch-Island à Kamloops-Junction, une distance de 77.8 milles, frais estimatifs de \$760,000; en 1957, de Hope à Port-Mann, une distance de 74.4

milles, frais estimatifs de \$750,000. Cela fait donc un total de 353.5 milles et de \$3,363,000 de frais estimatifs. Voilà le programme que nous nous sommes tracé. Une fois ce programme immédiat réalisé, il sera peut-être modifié mais pour être amplifié et non pas réduit.

M. FULTON: D'après ce que vous dites, c'est manifestement un programme très coûteux.

M. GORDON: Oui, en vérité.

M. FULTON: Vous êtes encore mécontent des appareils indicateurs d'éboulis? Ne pourriez-vous pas changer d'avis à la suite des enquêtes au sujet des appareils indicateurs d'éboulis, et les disques de fermeture automatique ne répondent-ils pas le mieux aux besoins de la sécurité dans les régions montagneuses?

M. GORDON: Je le crois, mais la question s'adresse à M. Dingle car elle est d'ordre technique.

M. DINGLE: D'après nos expériences, monsieur Fulton, ces appareils ne répondent pas à nos besoins. Pour vous donner un exemple des difficultés tenant à ce système de signaux, j'aimerais vous citer quelques chiffres. En 1951: nombre de fois que le signal indiquait un arrêt: 145; nombre d'éboulis: 5; nombre de fois que l'appareil était en mauvais état: 92. Ces chiffres concernent une section où ces appareils ont été installés à titre d'essai entre les points 93.7 milles et 94 milles de la subdivision de Ashcroft.

M. FULTON: S'agit-il d'appareils indicateurs d'éboulis?

M. DINGLE: Oui. Voici maintenant, en 1952, sur la même section: nombre de fois que le signal indiquait un arrêt: 35; nombre d'éboulis: 3; nombre de fois que l'appareil était en mauvais état: 136. L'appareil a été installé sur une courte distance de 200 pieds à partir du point 55.6 milles de la subdivision Albreda et voici les résultats de son fonctionnement en 1952: nombre de fois que le signal indiquait un arrêt: 3; nombre d'éboulis: 3; nombre de fois que l'appareil était en mauvais état: aucune.

Notre principale difficulté réside dans l'entretien de l'appareil. Il arrive souvent que le mécanisme est déclenché par la chute de quelques pierres qui tombent dans le fossé et non sur la voie ferrée, donnant ainsi un faux signal. Comme la voie n'est pas obstruée, les mécaniciens arrêtent inutilement, ce qui engendre chez eux de l'insouciance ou de l'incertitude, puisqu'ils ne peuvent plus se fier au signal.

M. GORDON: A ce sujet, monsieur Fulton, c'est un peu comme la fable dans laquelle on criait: "Au loup". Les roches qui sont trop petites pour empêcher le passage des trains ou qui tombent dans le fossé déclenchent néanmoins le mécanisme. Les mécaniciens arrêtent la locomotive et se rendent compte de la fausse alerte; à la prochaine alerte ils seront portés à croire qu'il s'agit de la même chose. Nous pensons qu'il est plus sage de ne pas nous y fier et d'affecter plutôt nos dépenses à un programme plus vaste de disques de fermeture automatique.

M. FULTON: Vous rappelez-vous qu'à la suite d'une enquête conduite à ce sujet les membres de la Commission des transports ont exprimé une opinion? Leur avez-vous soumis votre programme depuis et en sont-ils satisfaits?

M. GORDON: Notre programme?

M. FULTON: Je veux dire le programme d'installation de disques de fermeture automatique.

M. Gordon: Voulez-vous répondre à la question, monsieur Dingle. Je ne suis pas au courant.

M. DINGLE: Oui, monsieur Fulton. Le programme a été approuvé et à mesure que nous terminons une section, la Commission des transports donne son approbation. Vous comprenez que notre programme englobe tout le parcours de la ligne principale entre Jaseper et Port-Mann.

M. FULTON: Ont-ils exprimé quelqu'opinion au sujet de la rapidité avec laquelle vous réalisez le programme?

M. DINGLE: Ils n'ont fait aucun commentaire particulier.

M. FULTON: Refuseraient-ils leur approbation s'ils n'étaient pas satisfaits?

M. DINGLE: Je suis porté à le croire.

M. CHURCHILL: Pouvez-vous dire ce qui s'oppose à l'emploi de la radio pour fins de communication avec les trains? L'expérience a-t-elle été tentée et trouvée défavorable?

M. GORDON: J'ai ici un compte rendu à ce propos. Il serait peut-être mieux que vous vous en occupiez, monsieur Dingle.

M. Dingle:

Essai à Longue-Pointe — Montréal

On a fait l'essai de la radio pour le service de cour à Longue-Pointe, à partir de l'automne 1945 jusqu'au printemps 1947, soit durant environ quinze mois. La possibilité technique de la radio, les problèmes d'installation et son utilité pratique étaient les points que visait à déterminer cet essai.

La cour de Longue-Pointe comptait alors 11·56 milles de voie principale et 62·02 milles de voies secondaires, soit 73·58 milles de voies.

L'essai a clairement démontré que les communications par radio permettaient d'accomplir beaucoup de manœuvres plus rapidement, d'économiser du temps dans plusieurs cas et d'assurer un service plus efficace aux industries de la région. Les clients s'en sont trouvés plus contents et le personnel de la cour lui-même a trouvé nombre d'avantages utiles à leur travail.

Vers la fin de 1946, le service du développement et des recherches a fait un essai de contrôle qui a démontré que le rendement obtenu ne justifiait pas suffisamment les frais d'installation des appareils. En conséquence, le matériel a été enlevé au début de 1947 et remis au manufacturier, *La Canadian Marconi Company*, qui avait fourni le matériel et en avait assuré l'entretien durant toute la période d'essai. La compagnie de chemin de fer avait installé le matériel et fourni les générateurs, accumulateurs, etc.

Programme actuel

Nous projetons actuellement un essai complet de la radio dans la cour de Turcot, de concert avec l'un des fabricants de matériel de radio, et nous espérons avoir des résultats concluants à l'automne de 1953. Si on le juge à propos, des essais seront fait plus tard au cours de l'année de la communication par radio entre l'arrière et l'avant des trains de marchandises sur les voies principales.

On doit probablement utiliser la radio dans la cour de Turcot cette année à seule fin de faciliter la vérification des wagons.

Généralités

Au stade actuel de son développement, il demeure très douteux que la radio soit de fonctionnement suffisamment sûr et constant pour justifier son emploi dans les régions montagneuses. Le Conseil national de recherches et divers manufacturiers d'équipement radiophonique partagent cet avis. La pratique établie des ordres par écrit nous paraît encore plus sûre.

M. GORDON: Vous le voyez, nous en sommes encore au stade expérimental et nous faisons des expériences dans le but de connaître d'une façon ou d'une autre les endroits où la radio pourrait être le plus utile.

M. CHURCHILL: Je pensais plus à l'usage de la radio dans la conduite générale des trains plutôt que dans les cours de triage. C'est la conduite générale des trains qui nous posent des difficultés.

M. GORDON: La radio n'a pas encore atteint le stade où nous pouvons nous y fier au point de l'adopter. Mais, comme vous le dites, nous suivons la chose de près. Il y a certains endroits au Canada que nous savons dangereux, tout particulièrement dans les régions montagneuses.

Il y a aussi que nous ne savons pas exactement encore la position dans laquelle nous mettrait la radio vis-à-vis des syndicats ouvriers. Je puis dire qu'aux États-Unis l'installation d'un radiotéléphone a soulevé la question de donner une journée de salaire de plus au mécanicien qui devait répondre au téléphone.

M. MACDONNELL: Vous avez parlé d'achats en Angleterre. Avez-vous obtenu des conditions de livraison satisfaisantes?

M. GORDON: Nous avons eu des difficultés au sujet des livraisons. Dans quelques cas, tout allait bien; mais dans certains cas particuliers nous avons éprouvé des difficultés extraordinaires. Je dois dire, à mon grand regret, que les livraisons ont été décourageantes. Nous en avons maintes et maintes fois parlé à nos amis d'Angleterre. Dans quelques cas, la livraison est excellente, mais le pourcentage des retards est plutôt décourageant.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Allons-nous passer au paragraphe "Autres recherches"?

M. FRASER: Puis-je demander une couple de questions? A la page 15, au sujet de ces six nouveaux wagons électriques légers, je voudrais savoir s'ils sont affectés au service suburbain?

M. GORDON: Parlez-vous de l'alinéa 12?

M. FRASER: Oui.

M. GORDON: Nous ne nous en servons que sur la ligne du tunnel Mont-Royal.

M. FRASER: Je m'en suis aperçu, mais sont-ils affectés au service suburbain?

M. GORDON: C'est un service de tramways en réalité; c'est un train électrique qui parcourt la ligne du tunnel. Mais, c'est à toutes fins pratiques un service de tramways.

M. FRASER: A l'alinéa 10, il est dit: "De plus, chaque fois qu'il est possible, les devis prévoient des wagons à un seul vestibule au lieu de deux..."

M. GORDON: Oui.

M. FRASER: Au sujet de ces wagons, que faites-vous pour en assurer la sécurité? Le vestibule au bout du wagon constitue un certain élément de sécurité.

M. GORDON: Ces wagons, d'un nouveau dessin conçu par les manufacturiers, ont été employés avec succès aux États-Unis. Au Canada, l'idée en est plus ou moins nouvelle. La Commission des transports les a examinés du point de vue de la sûreté et les a approuvés.

M. FRASER: Où seront placées les salles de toilette? Au bout?

M. GORDON: Comme je le dit dans le rapport, il y aura plus d'espace utile dans chaque voiture.

M. FRASER: J'ai remarqué la chose, mais j'ai cru qu'il s'agissait de l'espace dans le wagon même.

M. GORDON: Un vestibule au lieu de deux est aménagé pour les voyageurs. Nous avons fait enquête et avons constaté que les voyageurs n'en souffrent guère.

Le PRÉSIDENT: Pages 14 et 15?

Adopté.

A la page 18, nous avons "Autres recherches"?

Adopté.

"État de la propriété"?

Adopté.

"Terminus"?

Adopté.

M. McCLURE: A l'alinéa 26, sous "État de la propriété", vous dites avoir passé de grosses commandes de matériel, dont la moitié aux États-Unis.

M. GORDON: D'une façon générale, c'est à peu près exact en ce qui concerne les voitures à voyageurs. A ce propos, voici ce que nous avons fait. Nous avons invité les manufacturiers canadiens et américains à nous faire des soumissions. A la suite d'une étude de ces soumissions, nous avons établi que les manufacturiers américains pouvaient nous fournir à des prix plus avantageux le matériel un peu plus compliqué, comme les wagons-restaurants et autres wagons de ce genre.

Mais en ce qui concerne les wagons ordinaires, nous avons accordé la plupart de nos commandes aux manufacturiers canadiens qui ont pu ainsi fabriquer des wagons tous uniformes. Ils ont donc eu la meilleure partie des commandes.

Je tiens à vous rappeler que les manufacturiers canadiens n'ont pas construit de voitures à voyageurs depuis nombre d'années. Il leur était plus économique d'obtenir les commandes de wagons à voyageurs ordinaires. Ils sont très satisfaits de la façon dont nous avons partagé les commandes.

M. GEORGE: Mais que fait-on aux usines de Moncton? S'occupe-t-on de réparer le matériel roulant ou se propose-t-on d'y construire un genre spécial de matériel roulant?

M. GORDON: Nous ne faisons que remodeler certains genres de matériel et effectuer des réparations. Nous n'avons aucune usine où nous construisons tout notre matériel.

M. GEORGE: Y avez-vous songé?

M. GORDON: Au fait, au sujet de la question mentionnée par M. McLure, quand nous avons décidé de reprendre le temps perdu relativement aux wagons à voyageurs et nous nous sommes rendu compte que nous avions à commander de 50 à 60 millions de dollars de matériel, nous avons soigneusement étudié s'il ne serait pas sage d'agrandir nos propres usines. Mais nous en sommes arrivés à la conclusion que le mieux était de s'adresser aux manufacturiers du pays au lieu de devenir autonomes. Autrement, cela aurait donné le coup de mort aux fabricants de voitures à voyageurs au Canada.

Le Pacifique-Canadien, je crois, n'agit pas ainsi. Néanmoins, nous sommes d'avis qu'il vaut mieux qu'il existe des manufacturiers de wagons au pays.

M. FRASER: A propos de l'alinéa 27, la soudure des rails de la ligne Ottawa-Toronto est-elle fort avancée?

M. DINGLE: Oui, nous avons soudé et nivelé les joints.

M. GORDON: Il s'agit d'un programme permanent.

M. FRASER: Quand croyez-vous en avoir fini de la ligne Ottawa-Toronto?

M. DINGLE: Nous remplaçons continuellement les rails.

M. FRASER: Je le sais.

M. DINGLE: Il s'agit d'un programme permanent. Je ne saurais vous dire quand il sera terminé.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. FRASER: Si je comprends bien, les ouvriers travaillent continuellement au nivellement et à la soudure des rails.

M. DINGLE: Oui.

M. THOMAS: D'après une réponse à une question, 425 voitures à voyageurs seront construites au Canada au coût de \$32,700,000. Pourriez-vous nous donner le détail des différents genres de voitures?

Le PRÉSIDENT: Seriez-vous satisfait d'avoir ce renseignement demain matin?

M. GORDON: Je veux faire cette réserve. Je ne crois pas qu'on doive nous demander le prix des diverses voitures.

M. THOMAS: Non, les genres de voitures.

M. GORDON: Nous aurons le renseignement demain matin.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe "Terminus" est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe "Service de navires côtiers" est-il adopté?

Le PRÉSIDENT: "Participation au développement économique."

M. GILLIS: Un moment. Monsieur Gordon, je remarque que vous donnez un aperçu complet de votre participation au développement économique. Vous avez, cependant, fait une omission. Au sujet du pont de Canso, quel est votre programme?

M. GORDON: Le passage de Canso?

M. GILLIS: C'est cela.

M. GORDON: Je ne puis comprendre ce que vous entendez par programme. Ce projet est bel et bien prévu dans nos plans et nous verrons à ne pas retarder l'installation des voies. Aussitôt que la chaussée sera élevée, nous assurerons le service. L'arpentage est terminé en partie et tous les ouvrages qu'il est sage de construire sont déjà en cours.

M. GILLIS: J'aurais aimé que vous l'ayez mentionné dans votre rapport.

M. GORDON: Je croyais l'avoir fait.

M. GILLIS: C'est un développement économique d'envergure.

M. GORDON: Nous l'avons mentionné l'an dernier; s'il n'en a pas été question cette année, c'était que nous croyons le rapport suffisamment volumineux.

Le PRÉSIDENT: Nouveaux embranchements.

M. BROWNE: Quel sera, d'après vous, le coût approximatif de l'embranchement de Lynn-Lake?

M. GORDON: La dépense estimative prévue par la loi s'élève à \$14,725,000, plus 15 p. 100. Nous n'avons pas encore les derniers chiffres, mais le coût total sera de plus de 17 millions de dollars.

M. MACDONNELL: 15 p. cent?

M. GORDON: Oui, c'est la marge prévue par la loi lorsqu'elle a été sanctionnée.

M. BROWNE: L'embranchement de Terrace à Kitimat?

M. GORDON: Le coût total estimatif est de 11½ à 12 millions de dollars.

M. BROWNE: C'est beaucoup moins coûteux, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, c'est moins coûteux par mille. Non, pardon, c'est plus coûteux, mais le parcours est plus court.

M. BROWNE: C'est beaucoup plus coûteux: \$200,000 par mille.

M. GORDON: C'est vrai. Cet embranchement mesure 46 milles et celui de Lynn-Lake, 155 milles.

M. BROWNE: La région est plus accidentée.

M. GORDON: Oui, et la rivière Skeena présente un passage très difficile.

M. MACDONNELL: Au sujet de l'embranchement de Lynn-Lake, vous avez mentionné une marge de 15 p. cent. Cela signifie-t-il que le coût a depuis augmenté de 15 p. cent?

M. GORDON: Non. Seulement, à cause de certaines conditions inconnues de la région, il était très difficile d'estimer au juste le coût de l'embranchement. Il a fallu, en somme, le deviner. Le coût total estimatif s'établit définitivement à près de 17 millions de dollars.

L'hon. M. CHEVRIER: La loi prévoit cette marge de 15 p. cent et permet au National-Canadien de dépasser de 15 p. cent le montant approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe, "Canalisation du Saint-Laurent", est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Concurrence du pneu.

M. MCLURE: Qu'entendez-vous par la concurrence du pneu?

Le PRÉSIDENT: Adopté?

M. MACDONNELL: Monsieur le président, certaines choses se passent de commentaires, mais la question de la concurrence du pneu paraît si importante. Ne voulez-vous pas qu'on la discute? Je n'ai aucune question particulière à poser, mais je me demande si M. Gordon n'aurait pas quelques remarques générales à faire à ce sujet. Il nous a déjà indiqué certaines difficultés suscitées par la concurrence du pneu qui a enlevé aux chemins de fer les marchandises les plus payantes; et même si aucun commentaire ne s'impose, il me semble que cette concurrence demeure un des grands problèmes que les chemins de fer doivent résoudre.

Le PRÉSIDENT: Le nouveau modèle de wagons en plate-forme nous montre qu'ils sont très au fait de la concurrence du pneu.

M. GORDON: L'importance des problèmes suscités par la concurrence du pneu ne fait pas de doute. C'est une question capitale et nous pourrions écrire un volume là-dessus. C'est un fait que la concurrence du pneu tend à détruire le régime traditionnel des tarifs, et force les chemins de fer à réduire leurs prix.

Nous avons dû diminuer les tarifs des marchandises fort payantes; aussi, nous faut-il absolument augmenter ceux des marchandises peu payantes, sans quoi nous ne pourrions survivre. Je ne veux pas laisser entendre qu'il serait économiquement avantageux de gêner l'exploitation des camions, mais il faudrait bien se rendre compte des répercussions ultimes que la concurrence du pneu aura sur l'économie générale du pays. Nous avons toujours soutenu que nous craindrions pas le camion s'il était assujéti à la même réglementa-

tion que nous et avait à répondre aux mêmes exigences. Les répercussions de cette concurrence posent une grande question qui sera certainement soulevée devant la Commission des transports au sujet de l'égalisation des tarifs.

Le PRÉSIDENT: Relations ouvrières.

M. FULTON: Monsieur le président, j'aimerais poser une question. Le premier alinéa, numéro 15, est un chef-d'œuvre d'euphémisme.

M. GORDON: Je croyais que vous aviez déjà remarqué mon talent pour cela.

M. FULTON: Quelquefois, lorsque vous n'êtes pas poussé au pied du mur. Au sujet de l'alinéa 16, puis-je savoir si des représentants des employés ont participé à la revue que vous mentionnez?

M. GORDON: Non, mais en temps utile, si nous continuons cette revue, nous nous proposons de les inviter à étudier la question. En réfléchissant à ce que j'ai appelé un "état de crises répétées", il m'est venu à l'esprit quelques pensées que j'ai notées. Nous voulons examiner objectivement et à fond la situation actuelle afin de nous assurer que nous ne sommes coupables en rien et que notre attitude n'a pas changé. Nous désirons faire naître un esprit de confiance mutuelle et implanter un code de morale professionnelle et de justice dans les rapports quotidiens. Je suis d'avis que patrons et ouvriers feraient bien de s'arrêter à déterminer un terrain commun quant aux principes devant intervenir dans les conventions touchant les salaires et présider aux négociations, au lieu de ne participer à ces discussions que lorsque la crise a éclaté. Il se peut qu'une enquête objective fasse comprendre un peu plus à la direction qu'il est nécessaire et souhaitable que les syndicats jouent le rôle d'intermédiaires entre employés et employeurs et amènent les chefs ouvriers à faire un retour sur eux-mêmes. En d'autres mots, à la suite des difficultés épineuses que la question des salaires a posées au cours des deux ou trois dernières années, nous faisons le point et tâchons d'aviser à discuter nos problèmes avec les dirigeants des syndicats et adopter des principes permettant de régler les questions de salaires sans aboutir à une impasse. C'est un programme ambitieux. Je ne sais s'il connaîtra le succès. Mais ce ne sera pas la bonne volonté qui manquera, et je crois que les dirigeants des syndicats les plus avertis se réjouiront de l'occasion qui leur sera offerte de débattre ces questions avec la direction.

M. FULTON: Je voudrais poser une autre question au sujet de l'alinéa 19.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous nous ajourner à demain matin?

M. MACDONNELL: Je croyais que le mercredi matin était sacro-saint.

L'hon. M. CHEVRIER: L'avis de convocation paraît aux procès-verbaux de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Les représentants des Lignes aériennes Trans-Canada ont fortement exprimé le désir d'être entendus jeudi. Je crois que ce sera possible. Nous pourrons, en siégeant demain matin et après-midi et sans siéger dans la soirée, terminer l'étude du rapport et du budget du National-Canadien; ensuite, nous serons prêts à recevoir ces gens jeudi.

L'hon. M. CHEVRIER: Ne pourrions-nous pas terminer le rapport ce soir.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes au dernier paragraphe. Si cela ne doit pas trop vous presser, nous pourrions nous réunir demain et en finir dans l'après-midi.

M. MACDONNELL: Je ne sais s'il en est d'autres de mon avis, mais je préférerais siéger ce soir plutôt que durant une heure demain matin.

M. FRASER: C'est aussi mon opinion, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Qu'en pensez-vous, monsieur Gordon?

M. GORDON: Cela me va.

Le PRÉSIDENT: Alors nous nous réunirons ce soir à 8 h. 30.

M. FULTON: Il me reste une courte question, monsieur le président. Monsieur Gordon, il s'agit d'une affaire sérieuse, et en toute justice, pour que l'on ne se méprenne pas sur vos paroles, j'ai pensé vous avertir que votre déclaration concernant l'attitude et les dispositions de la direction à ce sujet pourrait être mal interprétée. N'aimeriez-vous pas préciser que vos remarques s'appliquent uniquement à votre domaine? Autrement, quelques-uns seront portés à croire que M. Gordon vise les patrons en général.

M. GORDON: Merci bien. Je ne songeais qu'à l'attitude de la direction du National-Canadien vis-à-vis de ce problème.

M. FULTON: C'est ce que je croyais. A l'alinéa 19, vous parlez de la difficulté de trouver des employés de vaste expérience aptes à être promus à de hauts postes. Ne croyez-vous pas que vous devriez étudier la question de l'âge réglementaire de la retraite. Sauf erreur, votre compagnie, comme nombre d'autres d'ailleurs, car je ne veux pas mettre le doigt sur vous, oblige l'employé à se retirer à 65 ans.

M. GORDON: C'est vrai.

M. FULTON: N'avez-vous aucune raison de croire qu'il serait bon d'étudier la question.

M. GORDON: Nous y avons certainement réfléchi. C'est un problème épineux dont les répercussions se font sentir en bien des domaines. J'ai toujours cru que les travailleurs favorisaient la retraite obligatoire à un certain âge parce que, à leur avis,—je ne les critique pas,—si nous retenons les employés au delà de 65 ans nous privons les jeunes de leurs chances d'avancement.

L'âge de la retraite constitue un des plus grands problèmes économiques du continent nord-américain. Il touche de très près le coût des caisses de pensions et doit être abordé avec le plus grand soin à cet égard. Je crois, et j'exprime ici une opinion personnelle, qu'il est des cas où nous devrions peut-être nous montrer plus indulgents en ce qui concerne l'âge de la retraite. Mais, pour cela, il faudrait modifier les règlements de la caisse de pensions à la lumière d'une foule de considérations. Un homme de 40 ans n'envisage pas l'âge de la retraite de la même façon qu'un homme de 65 ou même de 64 ans. La question du moral des employés ainsi que la question de leur capacité physique doivent entrer en ligne de compte. Il est regrettable que le règlement soit rigide. Nombre d'hommes à l'âge de 65 ans sont encore jeunes de corps et d'esprit. Par contre, il en existe qui à 65 ans se sentent bien vieux et rendus à bout.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

Adopté.

La séance est suspendue jusqu'à 8 h. 30.

SOIRÉE

Le Comité reprend la séance à 8 h. 30.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Comme vous le savez, la Chambre s'est ajournée. Je ne crois pas qu'il soit déplacé de continuer nos travaux qui sont beaucoup moins solennels que ceux de la Chambre des communes; cependant, j'aimerais connaître votre idée à ce propos,—au cas où quelques-uns s'y opposeraient.

M. McCULLOCH: Je crois que nous devrions garder le silence durant une minute.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, une minute de silence.

Adopté.

(Les membres gardent le silence durant une minute par respect pour feu la reine Marie.)

M. MACDONNELL: Je pose la question de privilège. J'espère que ce sera la dernière demande que j'aurai à faire. Je désire donner lecture d'un télégramme que j'ai reçu de M. J. E. Woods, président de la *Monarch Life Insurance Company*, de Winnipeg, et président du Comité canadien de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Winnipeg (Manitoba),
24 mars 1953, 5 h. 36 de l'après-midi.

M. J. M. Macdonnell, député
Chambre des communes, Ottawa (Ont.)

Le dimanche vingt-deux mars, M. Pitt m'a autorisé à vous faire parvenir de la correspondance pour que vous vous en serviez au Comité parlementaire Stop A la suite d'une conversation tenue avec le président, M. Gordon, Pitt dit maintenant qu'il n'a pas autorisé la lecture de cette correspondance au Comité, mais qu'il a voulu vous la mettre entre les mains afin de révéler tous les faits.

J. E. Woods.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Macdonnell.

M. FULTON: Monsieur le président, cela soulève une très grave question de privilège dont je dois, à mon grand regret, saisir le Comité. Depuis hier soir, et surtout depuis ce matin à l'ouverture de nos délibérations, le Comité était saisi,—et je crois qu'une décision finale a été rendue,—d'une motion tendant à la convocation de M. Pitt. En d'autres mots, toute la discussion a porté sur la question de savoir si, oui ou non, M. Pitt serait appelé à témoigner devant le Comité. M. Macdonnell a bien clairement démontré l'exactitude de ses déclarations et ce sur quoi elles se fondaient, de sorte que sa position n'est plus contestable; cependant, au sujet de la question de privilège qui concerne les droits non seulement des membres du Comité mais du Comité lui-même, je vous ferai remarquer qu'au moment où nous étudions la motion tendant à la convocation de M. Pitt, un autre témoin, le président des chemins de fer Nationaux du Canada, par deux fois communiquait avec lui et discutait avec lui s'il convenait ou non qu'il vienne témoigner.

M. BENIDICKSON: Y a-t-il quelque chose de répréhensible en cela?

L'hon. M. CHEVRIER: Pourquoi ne l'aurait-il pas fait?

M. GORDON: C'est faux. Je n'ai jamais discuté avec M. Pitt s'il convenait ou non qu'il vienne témoigner. Je ne lui ai posé que deux questions auxquelles il a répondu.

M. FULTON: Je dois vous demander de rappeler à l'ordre les membres du Comité, monsieur le président. La question de privilège que j'ai posée est très sérieuse.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous en faites une question politique.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois aucune question de privilège dans ce que vous dites. Je crois que la question de privilège posée par M. Macdonnell était fort à propos, mais je n'arrive pas à voir une question de privilège dans vos remarques, monsieur Fulton.

M. FULTON: Permettez-moi de m'expliquer. Voici,—et je ne saurais m'exprimer plus clairement. Le Comité discutait s'il convoquerait ou non M. Pitt comme témoin. Maintenant, si, président du Comité, vous aviez jugé à propos de communiquer avec M. Pitt, je ne m'y serais point opposé. Mais, je vous ferai remarquer qu'avec votre consentement,—car vous avez permis

à M. Gordon de faire les deux déclarations qu'il nous a faites; vous ne vous y êtes point opposé,—avec votre consentement dis-je, M. Gordon a révélé au Comité la substance d'une conversation téléphonique qu'il a tenu avec M. Pitt, conversation qui, au dire de M. Gordon, indiquait pour M. Gordon et quelques membres du Comité qu'il serait peu convenable et peu sage de convoquer M. Pitt.

L'hon. M. CHEVRIER: J'invoque le Règlement.

M. FULTON: Sur la question de privilège, vous n'avez pas le droit, il me semble, d'invoquer le Règlement.

L'hon. M. CHEVRIER: Ceci est tout à fait irrégulier. Ai-je la parole?

M. FULTON: Le ministre n'a pas le droit d'invoquer le Règlement au cours de la discussion d'une question de privilège.

Le PRÉSIDENT: Je vous le répète, monsieur Fulton, depuis que vous avez la parole, je n'ai rien entendu qui me paraisse une question de privilège. Je vous l'ai dit quand je vous ai permis de continuer. J'espérais que vous énonceriez brièvement votre question mais vous ne l'avez pas fait. Si vous continuez ainsi, force me sera de vous rappeler à l'ordre. Si vous croyez avoir à vous expliquer sur un fait personnel, veuillez l'énoncer.

M. FULTON: Je croyais certainement avoir démontré qu'il s'agissait d'une affaire grave, d'une importante question de privilège. Je pourrais peut-être l'exprimer dans un langage plus clair.

M. BENIDICKSON: L'attention que vous recevez de la part du Comité constitue un privilège.

M. FULTON: Je vais m'expliquer de façon, je crois, à être bien compris du Comité. Il s'agit, il me semble, du droit que possède tout membre du Comité d'apporter certain témoignage comme preuve de l'exactitude de ses déclarations.

Le PRÉSIDENT: Non, non.

M. FULTON: C'est une question de privilège.

Le PRÉSIDENT: Une minute, s'il vous plaît. Député depuis 18 ans, j'ai entendu poser la question de privilège nombre de fois. Elle porte d'habitude sur deux points. Il y a le cas du député qui désire se justifier aux yeux du public après avoir été cité incorrectement dans les journaux ou quelque chose de semblable. Il y a ensuite le cas du député qui se pense lésé dans un de ses droits comme député. Vous n'avez rien dit ce soir encore qui soit une question de privilège. Si vous en avez une à poser, veuillez l'énoncer, mais soyez bref.

M. FULTON: Ce n'était pas votre opinion quand vous avez dit que vous n'avez rien entendu qui vous paraisse une question de privilège. Ma question de privilège est très claire. Je me vois lésé dans mes droits comme membre du Comité à la suite de ce qui s'est passé cet après-midi, avec votre consentement. J'en parle à ce point parce que M. Macdonnell, un autre membre du Comité, a déposé des renseignements qui montraient clairement...

Le PRÉSIDENT: Mais, c'est lui que cela intéresse et non vous.

M. FULTON: Non. A la suite des événements de cet après-midi, ma décision quant à l'opportunité de convoquer M. Pitt a été influencée par la déclaration d'un autre témoin qui venait de communiquer avec ce témoin. Mais à ce moment-là, nous discutons l'opportunité d'appeler le témoin. Voilà ma question de privilège.

M. MUTCH: Jusqu'à quel point pouvez-vous vous rendre ridicule?

M. FULTON: Je ne puis être aussi ridicule que mon honorable ami qui vient de m'interrompre. Telle était la situation dans laquelle s'est trouvé le Comité cet après-midi, et telle aussi la situation dans laquelle, moi, membre de ce Comité, je me suis vu alors que je discutais avec mes collègues la question de

savoir s'il convenait ou non d'appeler M. Pitt. J'ai reçu des renseignements d'un autre témoin qui s'était entretenu avec le témoin dont la convocation était débattue par le Comité. J'ai donc été influencé par une déclaration du témoin, M. Gordon, déclaration que nous n'avons pas eu l'occasion de contester. La déclaration de M. Gordon et sa portée sont certainement contraires à la déclaration que vient de nous faire M. Macdonnell.

Le PRÉSIDENT: Je ne le pense pas.

M. FULTON: Je le répète, la déclaration sur laquelle le Comité a en partie fondé sa décision, est contraire à la déclaration de M. Macdonnell. Je résume donc ma question de privilège en disant qu'il n'est pas du tout convenable que le Comité soit lié par sa décision de cet après-midi et qu'il soit influencé, dans ses délibérations, par la déclaration d'un témoin concernant l'opportunité de convoquer un autre témoin qui seul peut révéler les faits.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, si vous me le permettez, je suis heureux que ce télégramme soit consigné au compte rendu.

M. GEORGE: Le ministre voudrait-il donner lecture du télégramme.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, je le ferai dans un moment. Je tiens à louer mon ami, M. Macdonnell. La haute opinion que j'avais de lui en est raffermie. Je suis très heureux qu'il ait cru bon de faire consigner ce télégramme au compte rendu. Depuis au moins deux réunions, je m'efforçais de lui faire citer le nom de celui qui le renseignait. Maintenant, nous savons de qui il s'agit. Je pourrais peut-être donner lecture du télégramme dont vous a déjà fait part M. Macdonnell. Il lui est adressé et se lit comme suit:

Winnipeg (Manitoba),
24 mars 1953, 5h.36 de l'après-midi.

M. J. M. Macdonnell, député
Chambre des Communes, Ottawa (Ont.)

Le dimanche vingt-deux mars, M. Pitt m'a autorisé à vous faire parvenir de la correspondance pour que vous vous en serviez au Comité parlementaire Stop A la suite d'une conversation tenue avec le président, M. Gordon, Pitt dit maintenant qu'il n'a pas autorisé la lecture de cette correspondance au Comité, mais qu'il a voulu vous la mettre entre les mains afin de révéler tous les faits.

J. E. Woods.

Ce télégramme confirme bien ce que M. Gordon a dit ici, et le seul point c'est que M. Fulton est mécontent et fâché de la tournure qu'a prise l'affaire. En d'autres mots, il est mécontent de l'attitude de ses propres collègues. Je n'entretiens aucun doute sur ce point.

M. FULTON: Pas le moins du monde.

L'hon. M. CHEVRIER: Car il remet sur le tapis une question qui a été débattue dans tous les sens. S'il y avait à poser une question de privilège, il me semble qu'on aurait pu le faire quand mon ami a déclaré que le témoin a agi de façon non parlementaire. Je dis donc, sauf tout le respect que je dois à mon ami, que certainement le président des chemins de fer Nationaux du Canada possède le droit de communiquer avec ses employés et ses hauts fonctionnaires pour se mettre au courant de la situation; et c'est ce qu'il a fait. Le télégramme qui a été lu le confirme. Je ne vois pas du tout qu'on puisse poser une question de privilège.

M. MACDONNELL: Cela me semble juste, car, comme M. Fulton le disait, ce qui est arrivé signifie vraiment qu'un témoin, à savoir, M. Gordon, a conduit, dans une large mesure, le Comité par le bout du nez, aujourd'hui; et il ressort de ce télégramme, comme je l'ai laissé entendre plus tôt dans la journée,

que l'entretien de M. Gordon avec M. Pitt a considérablement influencé ce dernier. Et je crois vraiment que M. Fulton avait raison de dire que, dans une situation comme celle-ci où le Comité discutait la question de savoir s'il devait convoquer un certain homme,—puis-je dire une force majeure,—que M. Gordon ne prenne pas cette expression dans un sens défavorable,—en tous cas, une forte influence a été exercée sur M. Pitt au moment même où le Comité discutait l'opportunité de l'appeler. Le rapport que M. Gordon nous en a fait a fort peser sur l'attitude du Comité. Il me semble donc que M. Fulton était pleinement justifié de faire valoir son point.

M. DICKSON: Qui tente de conduire M. Woods par le bout du nez?

Le PRÉSIDENT: M. Fulton a fait savoir au Comité que le témoin, M. Gordon, a influencé son vote cet après-midi.

M. FULTON: Ce n'est pas le cas.

Le PRÉSIDENT: Je vous ai entendu le dire. Ce m'est difficile de le croire. M. Fulton a voté pour la motion.

M. FULTON: J'ai dit que le Comité a été influencé dans sa décision.

Le PRÉSIDENT: Nous verrons, le compte rendu parlera. Je vous conseille de le lire. Je vous ai certainement entendu dire que votre vote a été influencé. Vous avez voté pour la motion.

M. FULTON: Je voulais dire que la décision du Comité a été influencée.

Le PRÉSIDENT: Et non votre vote? M. Fulton n'avait donc pas raison de poser la question de privilège.

M. McCULLOCH: Continuons.

M. POULIOT: Bien dit.

Le PRÉSIDENT: "Revenus et immobilisations, 193".

M. McLURE: Avons-nous terminé "Relations ouvrières"? J'aurais une question à poser au sujet de l'alinéa 18, à la page 21.

Le PRÉSIDENT: Le rapport a été adopté. Voudriez-vous poser votre question à l'occasion du budget? Vous en aurez alors le loisir.

M. McLURE: Ce n'est qu'une petite question et j'aimerais à la poser. Les ateliers des chemins de fer perdent malheureusement leurs employés. On avait envisagé la possibilité de mettre quelques apprentis à l'étude du métier, à Moncton. Quatre par année devaient y être envoyés. Cette pratique a été discontinuée par suite de la guerre; cependant, l'an dernier, ou plutôt, il y a trois ans, deux apprentis ont été formés avec beaucoup de succès; j'aimerais donc savoir s'il est possible au président d'étudier la question et de faire en sorte que la division insulaire des chemins de fer ait l'occasion de former quelques apprentis.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Gordon a compris votre question. Il vous en donnera la réponse plus tard.

M. GORDON: Si je comprends bien votre question, il s'agit du nombre d'apprentis admis. D'une façon générale, les questions de ce genre sont régies par l'entente au sujet des salaires. La direction n'a pas le choix en ce qui concerne le nombre d'apprentis, car cela relève de l'entente conclue avec chaque corps de métier. Veuillez me corriger si je me trompe, monsieur Dingle.

En d'autres mots, nous ne pouvons diminuer ni augmenter le nombre d'apprentis dans le cas que vous mentionnez. A la suite de nos négociations avec les syndicats ouvriers, nous avons conclu certaines ententes et toutes ces questions, depuis nombre d'années, ont été étudiées par les représentants des syndicats ouvriers et le règlement en a été accepté par la direction. Elles relèvent de l'entente que nous avons avec les syndicats et nous ne pouvons que nous y conformer.

Le PRÉSIDENT: Reportons-nous maintenant au budget.

M. MACDONNELL: Un moment! On discute les relations ouvrières. Vous avez parlé, monsieur Gordon, de la collaboration avec les syndicats ouvriers, ce qui m'amène à vous poser une question. Les syndicats ont aujourd'hui à leur emploi des économistes très avertis. Je voudrais savoir si, à l'occasion de votre étude des conditions économiques et de la situation de l'industrie ferroviaire en général, vous collaborez avec les syndicats en invitant leurs économistes à discuter et à évaluer, à leur point de vue et au point de vue de l'industrie en général, la situation de l'industrie ferroviaire et les circonstances favorables et défavorables dans lesquelles elle se trouve.

M. GORDON: Parlez-vous, monsieur Macdonnell, des économistes spécialisés dans la question ouvrière employés par les syndicats ouvriers?

M. MACDONNELL: Je crois que ces économistes sont très habiles.

M. GORDON: Je dois préciser que, jusqu'à présent, nous n'avons rencontré les économistes en questions ouvrières qu'à l'occasion de différends portés devant une commission de conciliation. Les économistes y sont habituellement convoqués par le syndicat qui les présente comme témoins-experts dont le rôle est de présenter ou de prouver des faits, des statistiques ou des chiffres figurant au mémoire du syndicat.

De notre côté, nous avons tâché de nous constituer un personnel d'experts qui puisse rivaliser de compétence avec les spécialistes que les unions ouvrières se sont formés au cours des années. Je n'ai pas encore eu connaissance que les économistes ou spécialistes des deux côtés aient discuté ces questions ensemble. J'aimerais beaucoup voir se réaliser ce genre de coopération, mais je n'ai jamais eu connaissance qu'on l'ait pratiquée. Nous ne rencontrons les économistes des syndicats que lorsqu'ils témoignent devant une commission de conciliation.

M. MACDONNELL: En d'autres mots, vous ne le voyez vraiment qu'à l'occasion d'un différend?

M. GORDON: Nous ne les rencontrons que lorsque les choses tournent mal, soit lorsque les tentatives de négociation échouent et que les syndicats et la direction demandent tous deux la constitution d'une commission de conciliation, en vertu de la législation ouvrière, pour régler le différend. Ce n'est qu'en ce temps-là que nous les voyons et avons l'occasion de travailler avec eux. Ce ne sont pas toujours les mêmes; ils varient selon les cas et les circonstances.

M. MACDONNELL: Ne pensez-vous pas qu'il serait souhaitable de continuer ces échanges de vues sur les questions économiques?

M. GORDON: Sûrement. J'ai bien l'intention d'encourager ces efforts. J'espère avoir l'occasion de tenir des rencontres de ce genre afin que la direction et les syndicats puissent discuter les questions ouvrières d'une façon plus ou moins objective surtout en vue d'établir un code d'éthique, un ensemble de normes à l'égard d'établir des données statistiques apportées au cours des négociations. On rencontre depuis toujours, dans les négociations patronales-ouvrières, une différence d'opinion quant au critère à employer pour juger si oui ou non les ouvriers des chemins de fer sont placés sur le même pied que les travailleurs du même genre d'autres industries, et le reste. A mon avis, nous gagnerions beaucoup à trouver, au moyen de discussions entre experts, un terrain commun sous ce rapport.

Le PRÉSIDENT: Relations ouvrières?

Adopté.

Le budget.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Sommaire des prévisions budgétaires—1953

	1953 Montant estimatif	1952 Montant réel
	\$	\$
<i>Compte des recettes—</i>		
Recettes d'exploitation.....	720,000,000	675,219,415
Frais d'exploitation.....	676,600,000	634,852,915
Recette nette d'exploitation.....	43,400,000	40,366,500
A prélever sur le revenu net (intérêt non compris).....	14,700,000	16,061,052
Applicable au paiement des intérêts.....	28,700,000	24,305,448
Intérêts sur la dette consolidée envers le public.....	21,600,000	21,848,906
Intérêts sur les prêts de l'État.....	6,700,000	2,314,215
Surplus du revenu.....	(xx) 400,000	142,327

Budget des immobilisations —1953—	1953 Montant estimatif	1952 Montant inscrit au budget	Page n°
	\$	\$	
<i>Additions et améliorations—</i>			
Généralités (nouveau matériel exclu).....	12,323,366	27,363,257	3
<i>Matériel nouveau—</i>			
Commandes (additionnelles) de 1953—\$13,724,000, dont du matériel d'une valeur de \$9,959,000 sera livré en 1953....	9,959,000	2,413,092	8
<i>Acquisition de titres.....</i>	293,000	516,900	10
<i>Capital d'exploitation additionnel.....</i>	15,000,000	15,000,000	—
	37,575,366	45,293,249	

(xx) Estimations préliminaires seulement. On n'y a pas tenu compte de la portion rétroactive à 1952 du relèvement de salaires des chauffeurs et cheminots, ni de toute augmentation qui peut découler de la demande de tarifs-marchandises plus élevés présentement réservée par la Commission des transports du Canada.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
Sommaire des autorisations financières de 1953 par comparaison au budget de 1952

—	1953 Montant estimatif	1952 Montant inscrit au budget	Page n°
	\$	\$	
<i>Immobilisations—</i>			
Budget de 1953—voir ci-dessus.....	37,575,366	45,293,249	1
<i>Embranchements—</i>			
Sherridon-Lynn Lake—autorisé par le chap. 44 des Statuts du Canada, 1951.....	2,758,513	7,800,000	11
Terrace-Kitimat—autorisé par le chap. 20 des Statuts du Canada, 1952.....	6,580,000	.....	12
<i>Crédits à voter de nouveau—pour parachever les travaux déjà auto- risés.....</i>	35,561,634	23,014,271	6
<i>Nouveau matériel—</i>			
Autorisé par la loi de financement et de garantie, 1952, dont le coût a dépassé le coût estimatif primitif de.....	2,366,985	8,325,822	7 (D)
Financement déjà autorisé par les lois de financement et de garantie suivantes:			
1951, 1952.....	199,000	.....	7 (A)
1951 (n° 2), 1952.....	3,055,700	.....	7 (B)
1952.....	5,333,000	.....	7 (C)
Commandé en vertu de la loi de financement et de garantie, 1952.....	36,630,000	20,389,043	8 (E)
	130,060,198	104,822,385	
<i>Moins:</i>			
Montants disponibles des réserves pour dépréciation.....	19,900,000	17,350,000	
Produits de la vente d'actions privilégiées.....	21,600,000	.....
	88,560,198	87,472,385	

- (1) Nous nous prévauons de la loi de financement et de garantie, 1952, comme autorisation pour le financement de \$31,707,000 (chiffre estimatif) d'immobilisations à l'égard de matériel commandé avant 1953 mais reçu entre les 1^{er} janvier et 30 juin 1953, tel que le prévoit l'article 3 (1) (c) de ladite loi. Voir page 9 (H).
- (2) Nous demandons l'autorisation de commander le matériel nouveau mentionné au budget de 1953, au montant de \$3,765,000 (voir page 8 (F)), et le nouveau matériel à inscrire au budget de 1954, au coût de \$54,534,000 (voir page 9 (G)). Ni l'un ni l'autre ne seront livrés en 1953.
- (3) Nous demandons aussi l'autorisation de nous engager par contrat pour une somme de \$16,406,625, relativement aux additions et améliorations générales (nouveau matériel exclu), dont l'échéance ne tombera pas dans l'année civile courante. Voir page 3.
- (4) Nous demandons également que le ministre des Finances soit autorisé à nous consentir, en 1954, avant l'adoption de la loi de financement et de garantie, 1954, des avances au montant de \$80 millions sur les immobilisations à l'égard du nouveau matériel, commandé en vertu de l'autorisation demandée ci-dessus (2) ou de semblables autorisations prévues par les lois de financement et de garantie antérieures et à l'égard d'obligations contractuelles relatives aux additions et améliorations générales assumées en vertu de l'autorisation demandée ci-dessus (3).

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Additions et améliorations—Généralités
(Nouveau matériel exclu)

	1953	1952	1953	1952
	\$	\$	\$	\$
<i>Voies</i>				
Moins—Crédits à voter de nouveau.....	22,363,281	15,068,736	62,523,718	41,769,231
Engagements (A voter de nouveau).....	4,558,915	—		
Engagements (Nouveaux crédits).....	3,599,026	—	30,521,222	15,068,736
			<u>32,002,496</u>	<u>26,700,495</u>
<i>Filiales</i>			5,309,236	373,163
Moins—Crédits à voter de nouveau.....	490,646	Cr. 6,598		
Engagements (A voter de nouveau).....	—	—		
Engagements (Nouveaux crédits).....	4,000,000	—	4,490,646	Cr. 6,598
			<u>818,590</u>	<u>379,761</u>
<i>Services</i>			20,792,831	23,241,856
Moins—Crédits à voter de nouveau.....	9,768,015	5,743,647		
Engagements (A voter de nouveau).....	3,595,000	—		
Engagements (Nouveaux crédits).....	653,684	—	14,016,699	5,743,647
			<u>6,776,132</u>	<u>17,498,209</u>
<i>Matériel—Additions, améliorations et transformations</i>			6,085,882	8,101,278
Moins—Crédits à voter de nouveau.....	2,939,692	2,208,486		
Engagements (A voter de nouveau).....	—	—		
Engagements (Nouveaux crédits).....	—	—	2,939,692	2,208,486
			<u>3,146,190</u>	<u>5,892,792</u>
<i>Matériel désaffecté.....</i>			Cr. <u>7,420,042</u>	Cr. <u>8,108,000</u>

SOMMAIRE

<i>Dépenses brutes</i>			87,291,625	65,377,528
Moins—Crédits à voter de nouveau.....	35,561,634	23,014,271		
Engagements (A voter de nouveau).....	8,153,915	—		
Engagements (Nouveaux crédits).....	8,252,710	—	51,968,259	23,014,271
			<u>35,323,366</u>	<u>42,363,257</u>
Moins—Projets non achevés.....			23,000,000	15,000,000
Net—Additions et améliorations générales.....			<u>12,323,366</u>	<u>27,363,257</u>

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Comparaison du budget et des dépenses réelles de 1952

	Budget de 1952	Dépenses réelles de 1952
	\$	\$
Additions et améliorations générales.....	27,363,257	} 37,091,213
Crédits à voter de nouveau pour parachever les travaux autorisés au cours des années précédentes.....	23,014,271	
Embranchements Sherridon-Lynn Lake.....	7,800,000	6,034,614
Matériel nouveau.....	(x) 31,127,957	(x) 16,532,231
Achat de titres.....	516,900	Cr. 1,869,664
	89,822,385	57,788,394
Montant disponible des réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte de la dette.....	Cr. 17,350,000	Cr. 16,297,815
	72,472,385	41,490,579
Capital d'exploitation additionnel.....	15,000,000	15,000,000
	87,472,385	56,490,579
Moins: somme reçue à l'égard de 1952 par le National-Canadien par suite de la vente d'actions privilégiées à 4%, somme affectée aux immobilisations susmentionnées.....	—	20,256,582
	87,472,385	36,233,997
(x) Financement de nouveau matériel(en plus du matériel susmentionné) autorisé par les lois de financement et de garantie nos 1 et 2, 1951, à concurrence de \$64,932,895. Comme cette autorisation était en vigueur lors de l'établissement du budget de 1952, il n'était pas nécessaire d'y demander une nouvelle autorisation mais la loi de financement et de garantie, 1952, a autorisé de nouveau cette dépense.	64,932,895	60,488,541
Total.....	152,405,280	96,722,538

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Comparaison entre les immobilisations de 1952 et le budget de 1952 par région, service, etc.

	Budget de 1952	Immobilisations de 1952
	\$	\$
<i>Additions et améliorations—</i>		
Région de l'Atlantique, y compris la région de Terre-Neuve.....	6,716,233	3,588,326
Région centrale, y compris l'aménagement du terminus de Montréal	18,084,800	12,400,630
Région de l'Ouest, y compris la <i>D.W. & P. Ry.</i>	12,485,816	10,071,535
<i>Grand Trunk Western Railroad</i>	4,156,332	1,721,826
<i>Central Vermont Railway</i>	326,050	115,634
Filiales.....	373,163	149,015
Messageries, télégraphes et autres services.....	23,241,856	10,313,129
Additions et améliorations au matériel (Canada).....	8,101,278	5,859,480
Matériel désaffecté.....	Cr. 8,108,000	Cr. 7,128,668
	65,377,528	37,091,213
<i>Moins</i> : Partie des projets inclus dans les prévisions ci-dessus qui ne seront pas terminés à la fin de l'année.....	15,000,000	—
Embranchement Sherridon-Lynn-Lake.....	7,800,000	6,034,614
Total des additions et améliorations.....	58,177,528	43,125,827
<i>Nouveau matériel</i>	*31,127,957	*16,432,231
	89,305,485	59,658,058
* Financement de nouveau matériel (en plus du matériel susmentionné) autorisé par les lois de financement et de garantie nos 1 et 2, 1951, à concurrence de \$64,932,895. Comme cette autorisation était en vigueur lors de l'établissement du budget de 1952, il n'était pas nécessaire d'y demander une nouvelle autorisation, mais la loi de financement et de garantie, 1952, a autorisé de nouveau cette dépense.....		
	64,932,895	60,488,541
Total.....	154,238,380	120,146,599
<i>Nouveau matériel—</i>		
Dépenses financées par les émissions Trust du matériel—		
Série "U".....		439,152
Série "V".....		4,565,738
		5,004,890
Dépenses totales en 1952.....		125,151,489

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
Autorisations financières—Prévisions budgétaires de 1953, par région, service, etc.

—	Région de l'Atlan- tique	Région de Terre-Neuve	Région centrale	Région de l'Ouest	Grand Trunk Western	Central Vermont Railway	Autres	Total	A voter de nouveau
Voie	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Lignes abandonnées—Lignes principales et embranchements.....			Cr. 291,847					Cr. 291,847	
Nouvelles lignes.....				1,165,000				1,165,000	
Rails et boulons, selles d'appui et ancres.....	1,278,111	217,140	3,522,193	2,538,980	364,700	109,771		8,030,895	
Ballast.....	626,869	62,815	69,498	27,000	208,600	54,008		1,048,790	
Amélioration de la voie.....	15,103	54,241	26,625	179,935	10,200	4,000		290,104	
Grands terminus.....			2,620,269					2,620,269	
Voies de cour et voies d'évitement.....	1,034,763	162,723	1,931,383	2,162,397	48,300			5,339,566	
Appareils de construction de chaussée.....	148,120	24,793	1,034,940	647,700	53,950	4,368		1,913,871	
Ponts, estacades et ponceaux.....	91,285	37,384	345,026	1,320,770	118,000	30,896		1,943,361	
Tunnels.....				53,000				53,000	
Protection de chemins et traverses.....	112,500		203,259	1,880	180,500			498,139	
Stations et installations.....	635,752	210,284	1,673,821	858,805	99,075	Cr. 35,797		3,441,940	
Postes d'alimentation d'eau.....	21,897	2,500	120,859	54,941	Cr. 5,100	Cr. 12,509		182,588	
Postes à combustible.....	50,147	7,700	40,960	731,070	3,400	76,450		909,727	
Usines, remises à locomotives et ma- chinerie.....	490,353	50,547	1,374,890	667,157	349,465	40,112		2,972,524	
Bassins et quais.....				429,780	22,400			452,180	
Élévateurs à grain.....			24,000					24,000	
Signaux et enclenchements.....			249,651	1,633,745				1,883,396	
Lignes d'électrification.....			46,100					46,100	
Terrains.....				3,350				3,350	
Additions et améliorations générales et faux frais divers.....	1,376,163	699,463	15,939,748	10,138,323	1,112,208	39,679	1,932,115	31,237,699	27,607,422
Filiales.....							5,309,236	4,309,236	
Matériel divers.....	6,269	39,772	120,729			4,411	688,137	859,318	
Télégraphes, commerciaux.....							14,614,569	14,614,569	9,651,626
Télégraphes, ch. de fer.....							1,017,681	1,017,681	708,212
Hôtels.....							3,060,329	3,060,329	2,808,597
Matériel—Additions, améliorations et transformations.....							6,085,882	6,085,882	2,939,692
Matériel désaffecté.....							Cr. 7,420,042	Cr. 7,420,042	
	5,887,332	1,569,362	29,052,104	22,613,833	2,565,698	315,389	25,287,907	87,291,625	43,715,549
Engagements—Non payables en 1953..	Cr. 510,760		Cr. 2,652,766	Cr. 4,265,415	Cr. 209,000		Cr. 8,768,684	Cr. 16,406,625	Cr. 8,153,915
	5,376,572	1,569,362	26,399,338	18,348,418	2,356,698	315,389	16,519,223	70,885,000	35,561,634

Moins la partie des projets non terminés au cours de l'année.....	23,000,000	.....
Nouveau matériel.....	47,885,000	35,571,634
Embranchement Sherridon-Lynn-Lake.....	57,543,685	.....
Embranchement Terrace-Kitimat.....	2,758,513	.....
	6,580,000	.....
Net—additions et améliorations..	114,767,198	35,561,634
Capital de roulement additionnel.....	15,000,000	
Achat de titres.....	293,000	
<i>Moins:</i> Montant disponible des réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte sur la dette.....	19,900,000	
Montant obtenu par la vente d'actions privilégiées.....	21,600,000	
TOTAL DES PRÉVISIONS.....	88,560,198	

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Nouveau matériel

Coût estimatif

- (A) Nous demandons l'autorisation de financer, à concurrence du montant indiqué, le matériel énuméré ci-après, dont la commande et le financement ont été autorisés d'abord par la loi de financement et de garantie, 1951 (n° 1), et dont le financement a été autorisé de nouveau par la loi de financement et de garantie, 1952, mais lequel matériel ne sera pas livré avant 1953:

<i>Matériel pour marchandises</i>			
500 wagons couverts à marchandise (G.T.W.)			
<i>Matériel pour voyageurs</i>			
28 wagons à bagages			
<i>Matériel de service</i>			
1 grue Browning (C.V.R.)			
	Coût estimatif.....	\$ 5,574,000	
	Montant estimatif à financer en vertu de la loi de financement et de garantie, 1952, article 3 (1) C.....	5,555,000	
		<hr/>	
	Financement demandé pour 1953.....	\$ 199,000	\$ 199,000

- (B) Nous demandons l'autorisation de financer le matériel énuméré ci-après, dont la commande a été autorisée par la loi de financement et de garantie, 1951, et dont le financement a été autorisé d'abord par la loi de financement et de garantie n° 2 de cette même année et autorisé de nouveau par la loi de financement et de garantie, 1952, mais lequel matériel ne sera pas livré avant 1953:

<i>Matériel pour marchandises</i>			
300 wagons à haussertes (G.T.W.).....		}	\$ 3,055,700
125 wagons-trémies couverts (G.T.W.).....			

- (C) Nous demandons l'autorisation de financer, à concurrence du montant indiqué, le matériel énuméré ci-après, dont la commande a été autorisée par les lois de financement et de garantie, 1951 et 1952, et dont le financement a été d'abord autorisé la loi de financement et de garantie, 1952, mais lequel matériel ne sera pas reçu avant 1953:

<i>Matériel pour marchandises</i>			
350 wagons à marchandise couverts (G.T.W.)			
125 wagons-trémies couverts			
<i>Matériel pour voyageurs</i>			
60 wagons à bagages			
<i>Matériel de service</i>			
8 chasse-neige			
30 wagons à bascule pneumatiques			
Wagons-citernes usagés (G.T.W.)			
1 monte-charge industriel (G.T.W.)			
1 grue locomotive			
2 grues locomotives (40 tonnes)			
1 grue du type Burro (G.T.W.)			
	Coût estimatif.....	\$ 10,340,000	
	Montant estimatif à financer en vertu de la loi de financement et de garantie, 1952, article 3 (1) C.....	5,007,000	
		<hr/>	
	Financement demandé pour 1953.....	\$ 5,333,000	\$ 5,333,000

- (D) Nous demandons l'autorisation de financer une somme additionnelle de \$2,366,985, dont le coût du nouveau matériel, commandé en 1951 et livré en 1952, a dépassé le coût estimatif dudit matériel autorisé par la loi de financement et de garantie, 1952.....

\$ 2,366,985

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Nouveau matériel

Coût estimatif

(E) Nous demandons l'autorisation de financer, à concurrence du montant indiqué, le matériel énuméré ci-après, dont la commande a été autorisée par la loi de financement et de garantie, 1952, et qui sera livré en 1953:

Locomotives diesel-électriques

- 22 locomotives de manœuvre de 600-660 h.p.
- 1 locomotive de manœuvre de 1000-1200 h.p. (C.V.R.)
- 3 locomotives de manœuvre de 1000-1200 h.p. (G.T.W.)
- 6 locomotives de manœuvre routières de 1200 h.p. (Terre-Neuve)
- 70 locomotives routières de 1500-1600 h.p.

Matériel pour marchandises

- 1,200 wagons couverts
- 100 wagons couverts (Terre-Neuve)
- 150 wagons plates-formes (Terre-Neuve)
- 5 wagons plates-formes surbaissés
- 75 wagons d'utilité générale (Terre-Neuve)
- 500 wagons à haussettes
- 100 wagons à haussettes (G.T.W.)
- 50 wagons à haussettes à minerai (80 tonnes)
- 300 wagons-trémies triples (70 tonnes)
- 150 wagons-trémies couverts
- 50 wagons-trémies couverts (G.T.W.)
- 200 wagons frigorifiques
- 50 wagons frigorifiques (Terre-Neuve)

Matériel pour voyageurs

- 30 wagons à bagages
- 10 wagons de 1ère classe
- 5 wagons de 1ère classe (G.T.W.)
- 25 wagons-lits

Matériel de service

- 12 classe-neige (Terre-Neuve)
- 100 wagons à ballast
- 1 grue de secours

Moteurs de traction pour wagons à unités multiples (2)

Coût estimatif.....	\$ 57,775,000
Montant estimatif à financer en vertu de la loi de financement et de garantie, 1952, article 3 (1) C.....	21,145,000

Financement demandé pour 1953.....	\$ 36,630,000
------------------------------------	---------------

\$ 36,630,000

(F) Nous demandons l'autorisation de commander et, à concurrence du montant indiqué, de financer en 1953 le matériel ci-après:

Locomotives diesel-électriques

- 8 locomotives de manœuvre routières de 1200 h.p.
- 42 locomotives de manœuvre routières de 1600 h.p.

Matériel de service

- 4 chasse-neige
- 1 fondeuse de neige
- 3 épandeurs Jordan
- 330 wagons à ballast
- 15 wagons à bascule pneumatiques
- 5 wagons à bascule pneumatiques (G.T.W.)
- 2 locomotives grues
- 1 grue du type Burro
- 1 monte-charge industriel

Moteurs de traction de recharge pour locomotives diesel (2)

Moteurs, trucks et moteurs de traction de recharge pour locomotives diesel

Le coût estimatif total s'élève à \$13,724,000, dont \$9,959,000 seront requis pour couvrir les livraisons prévues pour 1953.....	\$ 9,959,000
---	--------------

Nous prévoyons qu'une partie du reste de ce matériel (au coût estimatif de \$3,765,000) sera livrée avant l'adoption de la loi de financement et de garantie, 1954.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Nouveau matériel

Coût estimatif

(G) Nous demandons l'autorisation de commander en 1953 le matériel ci-après, qui sera porté au budget de 1954 et qui ne sera pas livré avant 1954:

Locomotives diesel-électriques

- 26 locomotives de manœuvre de 600 h.p.
- 20 locomotives de manœuvre de 1000 h.p.

Matériel pour marchandises

- 2,850 wagons couverts
- 100 wagons couverts (*G.T.W.*)
- 100 wagons couverts (Terre-Neuve)
- 100 wagons plates-formes (*G.T.W.*)
- 100 wagons plates-formes (Terre-Neuve)
- 10 wagons plates-formes très lourds
- 500 wagons à haussettes
- 200 wagons à haussettes (*G.T.W.*)
- 300 wagons-trémies
- 200 wagons-trémies couverts
- 100 wagons frigorifiques (*G.T.W.*)
- 15 wagons à bestiaux (Terre-Neuve)

Matériel pour voyageurs

- 30 wagons à bagages
- 57 voitures de première classe
- 5 voitures de première classe (Terre-Neuve)
- 1 wagon-lit (Terre-Neuve)

Coût estimatif total: \$54,534,000

Nous prévoyons qu'une partie de ce matériel sera livrée avant l'adoption de la loi de financement et de garantie de 1954.

(H) Les sommes estimatives ci-dessus, requises aux fins de l'article 3 (1) C de la loi de financement et de garantie, 1952, sont les suivantes:

A.....	\$ 5,555,000
C.....	5,007,000
E.....	21,145,000
	<hr/>
	\$ 31,707,000

Total..... \$ 57,543,685

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Acquisition de titres

	Budget de 1952	Dépenses réelles en 1952	Budget de 1953
	\$	\$	\$
<i>Toronto Terminal Railways</i> (Conjointement avec le Pacifique-Canadien) Additions et améliorations générales—Proportion du National-Canadien, 50 p. 100.....	62,500	—	Cr. 530,000
<i>Northern Alberta Railways</i> (Conjointement avec le Pacifique-Canadien) Additions et améliorations générales—Proportion du National-Canadien, 50 p. 100.....	250,000	425,000	550,000
<i>Lignes aériennes Trans-Canada</i> Dépôts provisoires versés aux chemins de fer nationaux du Canada.....	—	Cr. 2,500,000	—
<i>Chicago and Western Indiana Railroad</i> Avances en vertu des ententes du 1 ^{er} mars 1936 et du 1 ^{er} mai 1952.....	202,900	202,936	270,500
<i>Atlantic and St. Lawrence Railroad</i> Achat de capital social.....	1,500	2,400	1,500
<i>The Shawinigan Falls Terminal Railway Co.</i> (Conjointement avec le Pacifique-Canadien) Additions et améliorations générales—Proportion du National-Canadien, 50 p. 100.....	—	—	1,000
	516,900	Cr. 1,869,664	293,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Construction d'un nouvel embranchement reliant Sherridon à Lynn-Lake, province du Manitoba

Autorisée par le chap. 44 des Statuts du Canada, 1951

Millage total estimatif.....	155 milles
Coût estimatif total.....	\$ 14,725,000

Les levés du tracé sont entièrement terminés.

On a fait 98 p. 100 du déblayage de la voie jusqu'à Lynn-Lake.

La ligne téléphonique temporaire de Sherridon à la rivière Churchill, longue de 53.5 milles, fonctionne.

On a installé les ponceaux, à partir de Sherridon jusqu'au mille 83.

Les estacades de bois sont installées jusqu'au mille 72.

Le régalage était suffisamment avancé à la fin de 1952 pour permettre le posage des rails depuis Sherridon jusqu'au passage sud de la rivière Churchill, au mille 53.5. On est à poser des rails depuis cet endroit jusqu'au mille 84.

Le chemin de fer franchit trois lits de la rivière Churchill. Il a fallu construire trois ponts d'acier de 201 pi. 4 po., 155 pi. 10 po. et 201 pi. 4 po., respectivement. Tous trois sont terminés.

On a posé les rails de Sherridon à la rive nord de la rivière Churchill, soit une sur distance de 54.2 milles.

Les voies de gare, de garage, et en Y de la tête de ligne avancée sur la rive sud de la Churchill, sont construites.

On a posé les premières assises de ballast depuis Sherridon jusqu'au mille 40. Jusqu'au mille 53.5, suffisamment de matériau a été posé, au bout des traverses, pour garder les rails en place jusqu'à la reprise du ballastage au printemps.

On doit transporter par train, de Sherridon à la rivière Churchill, les matériaux des ponceaux et ponts à construire et les acheminer plus loin par tracteur avant la débacle du printemps.

Les dépenses totales s'élevaient à \$7,241,487 au 31 décembre 1952. On estime que les dépenses totales de 1953 seront de \$7,483,513, dont le National-Canadien fournira \$2,758,513.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Construction d'un embranchement reliant Terrace à Kitimat, province de la Colombie-Britannique

Autorisée par le chap. 20 des Statuts du Canada, 1952

Millage total estimatif.....	46 milles
Coût total estimatif.....	\$ 10,000,000

Les levés du tracé sont terminés et on a construit les locaux des ingénieurs près de Terrace. Trois ingénieurs résidents, ainsi que leurs équipes, ont été installés dans des camps situés sur l'embranchement à 2, 5 et 15 milles de Terrace.

On a adjugé au plus bas soumissionnaire, la *Campbell-Bennett Limited*, de Vancouver, le contrat du déblayage, du régalage, de l'installation des ponceaux et des estacades en bois ainsi que de l'infrastructure de béton des quatre ponts d'acier qui enjambreront les rivières Lakelse, Coldwater, Wedeene et Little Wedeene. Le déblayage de la voie a été commencé le 7 novembre 1952, mais on a dû suspendre les travaux à cause de la neige. On les reprendra au printemps de 1953.

On a adjugé à la *Dawson and Hall Limited*, de Vancouver, le contrat de l'infrastructure de béton du pont d'acier qui traversera la rivière Skeena, près de Terrace. Les travaux ont commencé au début de 1953 et devraient se terminer en mars 1954.

On adjudgera le contrat de la superstructure d'acier au début de 1953.

Les matériaux des ponts et ponceaux du secteur nord de l'embranchement sont livrés à Terrace où ils sont stockés en attendant d'être acheminés à pied d'œuvre.

La dépense totale estimative de 1953 sera de \$6,580,000.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

	Budget de 1952	Dépenses réelles de 1952	Budget de 1953
	\$	\$	\$
<i>Compte du revenu—</i>			
Recettes d'exploitation.....	6,261,024	7,449,247	5,100,000
Frais d'exploitation.....	6,580,062	7,122,971	4,685,750
Déficit net d'exploitation.....	319,038		
Profit net d'exploitation.....		326,276	414,250
Recettes du fonds de remplacement des vaisseaux.....	145,500	145,065	162,000
Intérêt payable au compte d'obligations à 5 p. 100 de 25 ans, remboursables en 1955; principal: \$9,400,000.....	470,000	470,000	470,000
Intérêt sur billets et avances du gouvernement.....	90,462	5,250	5,250
Déficit au compte du revenu.....	734,000	3,909	
Profit au compte du revenu.....			101,000
Provision pour l'impôt sur le revenu.....			38,000
Profit après déduction de l'impôt.....			63,000
<i>Nota—Autre provision pour l'impôt sur le revenu à même le surplus du fonds d'assurance.....</i>		70,000	144,000
<i>Budget des immobilisations—</i>			
Améliorations générales.....	58,000	39,500	
Vaisseaux vendus—Prix de vente net.....			Cr. 705,000

*Nota—*Les sommes affectées aux immobilisations ont été prélevées sur le fonds de remplacement des vaisseaux; les profits nets obtenus de la vente des vaisseaux seront versés à ce fonds.

Le PRÉSIDENT: Vous trouverez aux pages 2 et 3 du budget le sommaire des crédits requis pour 1953.

M. MACDONNELL: Ne croyez-vous pas que nous devrions demander à M. Gordon de nous les expliquer. C'est une question très importante.

Le PRÉSIDENT: En effet, cela pourrait nous aider.

M. GORDON: Si les membres du Comité veulent bien examiner les documents qu'ils ont sous les yeux, je vais tâcher de leur en expliquer les détails de façon qu'ils soient facilement compréhensibles. Je dois toutefois vous prévenir que la complexité de ce budget augmente toujours, car il ne couvre pas seulement les nouvelles dépenses prévues pour la présente année, mais il couvre aussi les crédits déjà requis au sujet d'entreprises déjà commencées mais non encore terminées, ainsi que d'entreprises à venir. J'essaierai donc de vous expliquer au fur et à mesure quels sont les chiffres relatifs à la présente année, ceux qui s'appliquent aux années passées à l'égard d'entreprises encore en cours et les chiffres relatifs à des projets qui ne seront pas réalisés avant deux, trois ou quatre ans. Nous avons résumé comme d'habitude, à la première page, nos prévisions budgétaires de 1953. Vous y voyez le montant estimatif du compte des recettes, des recettes d'exploitation, soit 720 millions de dollars, des frais d'exploitation, 676 millions, ainsi que le montant estimatif du surplus du revenu, soit \$400,000. Je dois préciser qu'il s'agit d'une estimation provisoire établie sans tenir compte de l'augmentation de salaire des chauffeurs et cheminots, rétroactive au mois d'avril 1952, non plus que de l'augmentation de 7 p. 100 des tarifs-marchandises à partir du 16 mars de cette année, autorisée par la Commission des transports. Nous n'en avons pas tenu compte et nous n'avons rien changé aux chiffres parce que trop d'imprévus peuvent survenir. Vous voyez donc qu'il ne s'agit là que d'une conjecture établie avec soin. J'espère qu'avec un peu de change et une sage administration, si les conditions économiques se maintiennent, nous pourrions accuser, comme il se doit, un surplus beaucoup plus considérable que celui que nous indiquons ici.

M. MACDONNELL: Vous nous avez mentionné les éléments dont vous n'avez pas tenu compte. Pouvez-vous nous expliquer sur quoi vous vous fondez pour fixer à 720 millions les recettes d'exploitation. En d'autres termes, qu'est-ce qui justifie l'augmentation estimative de 45 millions de dollars? Est-ce l'augmentation des tarifs ou celle du trafic, ou les deux?

M. GORDON: Au rythme actuel de l'activité économique, nous estimons réaliser une augmentation de près de 2 p. 100 sur le trafic de l'an dernier. Il s'agit toujours d'estimations, naturellement. Cette augmentation de 2 p. 100, conjuguée avec les augmentations de tarifs-marchandises autorisées par la Commission jusqu'au 31 décembre 1952, devrait donner 720 millions de dollars. Toutefois, il est entendu qu'un très petit pourcentage de hausse ou de baisse peut relever ou réduire ce chiffre de 20 à 30 millions de dollars. Il est très difficile d'établir des prévisions précises quand on joue avec des montants aussi élevés. Mais nous avons fait l'approximation la plus serrée possible.

M. MACDONNELL: Vous croyez que le trafic sera plus considérable qu'en 1952?

M. GORDON: En effet.

M. MACDONNELL: Je me souviens que la statistique prévoit, aux fins de l'établissement du P.N.B. (produit national brut), une augmentation encore plus considérable de l'activité économique au pays, soit quatre ou cinq pour cent.

M. GORDON: Autant que je sache, on n'a pas donné d'estimation révisée du P.N.B. de 1953, mais en général le P.N.B. augmente annuellement de 4 à 6 p. 100. Ce P.N.B. comprend toutefois un grand nombre de chiffres relatifs aux exportations, chiffres qui ne se traduisent pas nécessairement par du trafic

ferroviaire. Notre estimation est fondée sur une étude réaliste du trafic auquel nous nous attendons si l'activité économique se maintient en 1953 au même niveau qu'en 1952 comme cela devrait être.

M. MACDONNELL: En somme, vous n'avez pas simplement appliqué le pourcentage d'augmentation de l'activité économique générale à tous vos chiffres, mais vous vous êtes fondés sur une estimation de tous vos genres de trafic en 1953?

M. GORDON: Justement. Nous nous sommes fondés sur les estimations de nos bureaux de trafic de toutes les régions pour établir nous-mêmes avec soin nos propres conjectures.

M. MACDONNELL: Qu'avez-vous à déclarer au sujet des frais d'exploitation?

M. GORDON: Ici, nous sommes un peu plus certains de nos avancés parce que nous avons une bonne idée du nombre de nos employés et de nos frais additionnels, sous réserve des imprévus. Au temps où nous avons dressé l'estimation, nous n'avions pas encore réglé avec les chauffeurs et les cheminots et l'augmentation de 7 p. 100 accordée par la Commission des transports n'était pas encore en vigueur. Si nous pouvons compter que les syndicats ne nous demanderont pas d'autres augmentations, nos chiffres actuels ne se trouveront modifiés que d'environ 4½ millions de dollars à cause de l'augmentation de salaires rétroactive à payer aux chauffeurs et cheminots. Nous devrons déboursier cette somme en salaires supplémentaires et peut-être aussi un autre demi-million de dollars en rajustements consécutifs. Disons donc que nous prévoyons environ 5 millions de plus au débit. Par contre, si nos prévisions sont bonnes, nous bénéficierons d'une somme de 10 à 12 millions de plus aux recettes, par suite de l'augmentation des tarifs-marchandises, en vigueur depuis le 16 mars. Par conséquent, moyennant un peu de chance et une sage administration, s'il ne se présente pas d'augmentations imprévues au chapitre des salaires et pourvu que les tarifs-marchandises rapportent comme nous l'espérons, nous devrions obtenir un surplus de quelques millions au lieu des \$400,000 mentionnés. Je n'ai pas fait modifier les chiffres car il peut arriver trop d'imprévus. Les mois de janvier et de février ont justement été très décevant. Le trafic de ces deux mois accuse une diminution considérable.

M. MACDONNELL: Pourriez-vous nous expliquer pourquoi et sur quel point?

M. GORDON: La diminution a été plutôt générale. Prenons février, par exemple. Nous avons réalisé près de 2 millions de dollars de moins que la somme prévue. En somme, nous croyions obtenir à peu près 55 millions de recettes à la fin de février, mais, en fait, nous n'en avons réalisé que 53 millions. Je puis vous donner le tonnage détaillé de la diminution, si vous le désirez. Nous accusons, en janvier, des diminutions de près de 43 p. 100 pour le bois de pulpe et de 20 p. 100 pour le charbon bitumineux. Je n'ai pas encore eu le temps d'analyser ces chiffres. A notre avis la baisse du trafic du charbon bitumineux et de l'antracite est due à la température plutôt douce que nous avons eue. Les minerais et concentrés ont baissé. Du côté des diminutions, il y a surtout le charbon et le bois de pulpe. Nous avons eu, cependant, quelques augmentations, pour les grains par exemple. Mais on les transporte à un tarif moins élevé et ils ne nous rapportent pas autant de profits que d'autres marchandises. Voici un tableau des diminutions de tonnage. Vous y verrez que le charbon et le bois de pulpe sont les plus en baisse.

M. MACDONNELL: D'après ce que je vois, le trafic-marchandises des chemins de fer constitue une des meilleures références de l'activité économique canadienne. Voilà pourquoi je pose la question suivante: selon vous, de quoi dépend la diminution du trafic des minerais et concentrés?

M. GORDON: Il y a un danger, monsieur Macdonnell, à faire une analyse de cette nature à l'égard d'un aussi court laps de temps. Si nous n'étudions que janvier et février, nous ne pouvons obtenir de résultats valables, car la diminution peut tenir à un délai tout à fait temporaire des chargements, ou à des difficultés techniques survenues à une mine en particulier. Peut-être que les marchandises ainsi retenues nous parviendront-elles au cours des mois suivants. On me rappelle aussi que le mois de février comptait cette année un jour de moins que l'an dernier. Même un seul jour de différence peut faire varier le tonnage mensuel. Pour se faire une opinion, il ne faut pas borner son analyse à une si brève période de temps. Il faut plusieurs mois pour voir si vraiment telle ou telle tendance se maintiendra. Car il arrive souvent qu'on rattrape en un mois la baisse marquée du mois précédent. La température, par exemple, est un élément qui compte. Tant de facteurs peuvent être en jeu comme la fermeture d'une usine pour des raisons de réfection. Je suis donc d'accord avec vous pour dire que le trafic-marchandises constitue une des meilleures références des conditions économiques du pays, mais je crois néanmoins qu'il faut en faire l'étude à l'égard d'une période assez étendue, non pas de semaine à semaine.

M. MACDONNELL: Vous est-il possible de nous fournir les chiffres de janvier?

M. GORDON: Voici pour janvier: recettes d'exploitations \$51,657,000 contre \$51,470,000 en janvier 1952, ce qui revient à peu près au même, comme vous voyez. Par contre, nos frais d'exploitation se chiffraient par \$57,573,000, comparativement à \$51,261,000 en janvier 1952. Ce fait s'explique parce que nous avons dû payer en janvier la somme de 4½ millions pour couvrir l'augmentation rétroactive mentionnée dans le rapport annuel.

M. MACDONNELL: Avez-vous dû la payer toute en un mois?

M. GORDON: Oui, c'était aussi bien ainsi. Ce sont surtout nos chiffres annuels qui comptent, car nos rapports sont annuels. Naturellement, les chiffres de janvier s'en ressentent.

M. MACDONNELL: Je remarque que le compte "A prélever sur le revenu net (intérêt non compris)" est moins élevé. De quoi s'agit-il?

M. GORDON: Ce chiffre comprend ce que nous appelons la location de matériel. C'est-à-dire que nous avons parfois besoin du matériel d'autres lignes et nous le louons à la journée. Vous remarquerez que le chiffre de l'an dernier était 16 millions de dollars. Nous croyons que ce compte diminuera cette année, parce que notre matériel est de plus en plus complet. Nous ne sommes pas obligés de recourir aussi souvent à d'autres compagnies et il nous est possible de retourner le matériel loué beaucoup plus rapidement. C'est ainsi que nous épargnons appréciablement sur les frais quotidiens de location et que nous tirons meilleur parti de notre propre matériel.

M. MACDONNELL: Je ne saisis pas très bien ce qu'on entend par intérêt. Sur quoi porte l'intérêt?

M. GORDON: Il s'agit des sommes applicables au paiement des intérêts?

M. MACDONNELL: Non, il s'agit du compte "A prélever sur le revenu net (intérêt non compris)". Je ne saisis pas très bien.

M. GORDON: Nous avons simplement réunis sous ce titre plusieurs comptes, sans y ajouter les intérêts qui figurent séparément plus bas: intérêts sur la dette envers le public et sur les prêts de l'État. Quelques compagnies de chemin de fer les réunissent sous le même en-tête, mais nous les inscrivons séparément.

M. MACDONNELL: Je regrette d'avouer que je ne comprends pas encore parfaitement. Vous dites que les sommes à prélever sur le revenu se rattachent au matériel et le reste?

M. GORDON: Cet en-tête réunit un grand nombre de comptes divers. Si vous voulez bien vous reporter à la page 24 du rapport, à l'état des revenus de l'ensemble du réseau, vous verrez ces chiffres sous divers postes: impôts et locations, autres revenus, prélevé à même le revenu; ils sont tous réunis et sous le même en-tête. La principale différence, c'est que nous estimons devoir payer moins de frais de location de matériel cette année. Nous indiquons à ce compte les sommes à prélever sur le revenu net, mais non les intérêts parce que nous les indiquons séparément plus bas. Cet article nous semble mériter tout particulièrement l'attention du Comité.

M. MACDONNELL: Mais il me semble que les intérêts sur ce que vous avez mentionné...

M. GORDON: Pardon, les intérêts n'ont rien à faire avec cet en-tête. Il s'agit de l'intérêt à payer sur la dette envers le public et sur les prêts de l'État.

M. MACDONNELL: Ce sont le deuxième et le troisième item après celui qui nous occupe actuellement?

M. GORDON: Justement, monsieur Macdonnell. J'admets que cela est un peu embrouillant, mais nous voulons simplement montrer que les intérêts n'y figurent pas.

M. MACDONNELL: Pour ma part, je n'y vois pas très clair. Vous avez pourtant des obligations à valoir sur le revenu, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, nous n'en avons pas. Nous avons des actions privilégiées. A un moment donné, on a proposé que nous émettions de telles obligations en rapport avec notre réorganisation financière mais, heureusement, nous avons tué le projet dans l'œuf.

M. MACDONNELL: Je vois que l'intérêt sur les prêts de l'État s'élève à 3½ millions de dollars.

M. GORDON: Cette somme comprend des montants additionnels empruntés de l'État durant l'année. Si nous décidons cette année de lancer des obligations sur le marché, nous rembourserons ces emprunts grâce à l'émission d'obligations et nos intérêts redevables à l'État seront diminués, tandis que les intérêts sur la dette envers le public seront accrus.

M. MACDONNELL: Les nouvelles lignes en voie de construction seront-elles bientôt en état de rapporter des revenus? Vous construisez plusieurs embranchements, n'est-ce pas?

M. GORDON: Dans le moment, nous avons ceux de Lynn-Lake et de Kitimat. Dans les deux cas, nous avons conclu un accord avec l'industrie desservie qui nous assurera un trafic suffisant pour couvrir les immobilisations nécessaires au cours d'une période d'amortissement, sinon les compagnies en question nous ont garanti suffisamment d'argent pour nous permettre de rentrer dans nos dépenses. En d'autres termes, dans le cas d'une seule industrie comme à Lynn-Lake ou à Kitimat, nous avons établi le principe selon lequel la compagnie garantit pour une période donnée un trafic suffisant pour justifier nos immobilisations. Un grand nombre de facteurs entrent en jeu. En résumé, voici l'engagement de la compagnie: "D'après les chiffres que vous nous soumettez, nous sommes convaincus que vous bénéficierez d'un trafic assez considérable pour payer vos immobilisations. Le trafic-marchandises vous donnera des revenus suffisants, sinon nous nous engageons à vous dédommager." Le dédommagement se fondera sur la formule adoptée à l'égard de la compagnie.

Si de nouvelles industries s'établissent dans la région, nous déduisons du montant convenu le montant du trafic fourni par ces nouvelles industries. Cet accord est parfaitement juste envers toutes les parties en cause. Il assure que le National-Canadien ne courra pas seul tous les risques financiers des nouveaux embranchements.

M. BENIDICKSON: Le ministère de la Production de défense n'assume-t-il pas lui aussi une partie des risques?

M. GORDON: Il en est ainsi pour Lynn-Lake. Il était urgent de mettre l'usine en marche à cause d'un contrat signé avec le gouvernement américain. C'est pourquoi le ministère de la Production de défense a consenti, en vertu du programme d'assistance financière, à acquitter le coût de l'embranchement au delà de 10 millions de dollars. C'est, en somme, une prime à la rapidité, que justifie l'effort de défense du Canada.

M. MACDONNELL: Est-ce qu'un contrat de cette nature peut s'appliquer même à un embranchement destiné à desservir une compagnie? Bénéficiez-vous vraiment d'un contrat par lequel la compagnie se porte garante? Vous parliez tout à l'heure d'amortissement des immobilisations.

M. GORDON: Voici, nous déclarons à la compagnie, au sujet de l'ensemble de l'entreprise, que nous pourrions établir une ligne entre deux points donnés. Nous discutons l'affaire avec les représentants de la compagnie et nous nous déclarons prêts à courir les risques financiers pourvu qu'un certain trafic payant nous soit assuré durant une période de 10 à 20 ans aux tarifs-marchandises réguliers. La compagnie peut bien ne pas réussir dans son entreprise ni nous fournir le trafic que nous espérons pour cette période de temps. Ou encore, elle peut ne durer que 10 ou 15 ans au lieu de 20 ans. Comme il ne serait pas raisonnable que le National-Canadien court seul un tel risque, nous demandons qu'on nous garantisse un certain volume de trafic durant un certain nombre d'années, moyennant quoi nous construisons l'embranchement. Si le trafic prévu ne se réalise pas, la compagnie devra nous payer la différence.

Le PRÉSIDENT: A concurrence du montant requis pour amortir le principal.

M. GORDON: Généralement parlant, oui. Mais lorsque nous rédigeons l'entente, la question devient compliquée, car nous donnons à la compagnie tous les avantages qu'il est juste de lui accorder. C'est une transaction commerciale pure et simple. Il faut prévoir, par exemple, que la ligne peut donner lieu à de nouvelles sources de trafic-marchandises, imprévues pour le moment...

Le PRÉSIDENT: Vous les déduisez alors du montant convenu.

M. GORDON: Exactement. Ainsi, notre but premier, en construisant la ligne de Lynn-Lake, c'est d'assurer le transport du nickel. Mais il peut arriver que le chemin de fer contribue à développer l'industrie du poisson dans la région. Dans un tel cas, nous en tiendrons compte à la compagnie.

M. MACDONNELL: Pourvu qu'on vous paye des tarifs plus élevés que les tarifs réguliers?

M. GORDON: Mais non. Elle ne nous paye dès le début que les tarifs ordinaires de transport. Le volume du trafic deviendra suffisant avec les années.

M. MACDONNELL: Mais supposons qu'en fait le volume n'en soit pas suffisant, la compagnie comblera-t-elle la différence du montant nécessaire pour amortir le capital?

M. GORDON: Oui, monsieur Macdonnell.

M. MACDONNELL: Quelle sera la durée de la période d'amortissement?

M. GORDON: Nous l'avons fixée à 20 ans dans le cas de Lynn-Lake.

M. MACDONNELL: Supposons qu'au commencement elle ait à vous payer une somme en sus du tarif-marchandises ordinaire. Disons qu'une nouvelle industrie s'amène qui vous vaut un certain trafic. En tiendrez-vous compte à la première compagnie au point qu'elle se trouvera à payer des tarifs inférieurs aux tarifs réguliers?

M. GORDON: Certainement pas.

M. MACDONNELL: En somme, vous lui créditez le trafic supplémentaire jusqu'au point où elle se trouve à payer le tarif régulier?

M. GORDON: Exactement. Le contrat prévoit le report. S'il survient une année record, nous répartissons le surplus sur un certain nombre d'années, selon les termes de l'entente.

Le PRÉSIDENT: Si je vous comprends bien, il ressort de tout cela que le National-Canadien ne court aucun risque de perte. Vous ne faites que financer la construction de la ligne?

M. GORDON: En fait, nous courons un risque, mais nous ne passons de pareilles ententes qu'avec des compagnies très sûres. En premier lieu, ce fut la *Sherrit-Gordon*, et à Kitimat, la compagnie d'aluminium.

L'hon. M. CHEVRIER: Et la ligne de Barraute dessert la *Canada Paper*.

M. GORDON: En effet, et la *Canada Paper* est une industrie sûre. Je dois ajouter que ceux avec lesquels nous avons fait affaire n'ont pas tous prisé notre méthode. On a soulevé des objections et on nous a qualifiés de durs à cuire. Mais nous avons rétorqué qu'il s'agit d'une transaction d'affaires. Plus on la comprend, plus on s'aperçoit qu'elle est raisonnable.

M. BENIDICKSON: Suivrez-vous cette ligne de conduite quant aux mines de fer de Steep-Rock?

M. GORDON: Sûrement, même si les industriels de cet endroit ne la présentent pas beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. MACDONNELL: Si les tarifs-marchandises changent durant la période de l'entente, aurez-vous le droit de les élever ou vous engagez-vous à les maintenir au même niveau durant toute la période de l'amortissement?

M. GORDON: Cela dépend des termes de l'entente. Il s'agit vraiment d'un chiffre-clé, établi d'après les immobilisations et le rendement du trafic-marchandises de l'embranchement, soit la proportion selon laquelle il contribue à acquitter les frais généraux de l'embranchement. Si le tarif-marchandises augmente, on en donne crédit aux industries, sous réserve du facteur d'escompte tenant à la nécessité de l'augmentation, pour ainsi dire. Le tout dépend de l'entente.

M. MACDONNELL: J'ai quelque difficulté à comprendre une des phrases que vous venez de dire. Voulez-vous m'expliquer ce que vous entendez par "la proportion selon laquelle il contribue à acquitter les frais généraux de l'embranchement"?

M. GORDON: Cela serait long à expliquer. Le calcul des frais de fonctionnement des chemins de fer constitue un des sujets les plus déroutants que j'aie jamais rencontrés. Nos économistes et statisticiens établissent ces formules d'après la statistique de tous nos genres de trafic, et ils en déterminent les termes de façon que nous rentrions dans nos dépenses. Il peut arriver que tel trafic s'ajoute à un trafic déjà considérable, ou soit de sens semblable ou contraire à un autre trafic. En certains cas, nous sommes obligés d'acheminer des wagons vides jusqu'à une mine, par exemple, qui ne sont remplis qu'au retour. Ce serait bien différent si nous acheminions dans les deux sens des wagons chargés. Voilà tous les facteurs dont il faut tenir compte et que nos experts analysent en détail. Après quoi, ils se demandent si le trafic de l'embranchement projeté couvrira les frais de fonctionnement de la ligne.

M. MACDONNELL: Pour ce qui est de la ligne de Barraute,—le ministre s'en souvient probablement,—je comprenais difficilement comment on avait pu supputer que l'embranchement pourrait devenir payant dès le début. Je crois qu'on avait prévu au crédit de la ligne une proportion considérable du trafic du réseau principal dont le point de départ avait été l'embranchement. Je ne sais si j'y suis bien.

M. GORDON: On établit d'abord le trafic, mettons du bois de pulpe, à partir du point de départ, puis...

M. MACDONNELL: Je voudrais surtout saisir ce qu'il en est exactement de chaque transaction en particulier, ce que nous en retirons ou encore si elle bénéficie du revenu général.

M. GORDON: Ce genre de trafic, nous le calculons à partir de son point d'origine. Ce qui intéresse les chemins de fer, c'est le trafic auquel peut donner lieu un embranchement. En d'autres mots, supposons qu'on transporte d'abord du bois de pulpe, qui est matière première à tel point donné. Ce bois de pulpe est acheminé à une usine dont il sort papier-journal. Il faut suivre le trafic jusqu'au point ultime pour déterminer tous les revenus que nous en retirons du fait que nous lui avons donné le branle à un endroit particulier.

M. MACDONNELL: Voulez-vous dire que vous ne portez pas seulement les revenus provenant du transport du bois de pulpe au crédit de l'embranchement, mais que vous comptez aussi...

M. GORDON: Le fait est que nous portons ces revenus au crédit des industries desservies par l'embranchement. Le transport commence à l'embranchement, dans une région reculée, et va jusqu'à la manufacture qui peut se trouver fort loin de là sur le réseau principal. C'est alors que la matière première, une fois transformée, peut de nouveau fournir des revenus parce qu'elle est acheminée vers les États-Unis ou à travers le Canada. Si l'embranchement n'avait pas existé, nous n'aurions pas bénéficié du transport de la matière transformée. Voilà pourquoi nous tenons compte de tous les mouvements de la marchandise à partir de son point de départ, et nous créditons la compagnie desservie par l'embranchement non seulement du transport de la matière première, mais aussi d'une partie du transport du produit fini dont nous pouvons retracer les mouvements sur le reste du réseau.

M. MACDONNELL: Vous avez expliqué la chose très clairement.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions au chapitre des revenus?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Budget des immobilisations, additions et améliorations.

M. GORDON: Les membres du Comité verront à la même page, soit la page une, dans la deuxième partie, que nous nous sommes efforcés de vous montrer la part de nos immobilisations...

Le PRÉSIDENT: Voyons, messieurs, faites silence.

M. GORDON: Cette partie du budget expose les entreprises nouvelles qui appellent des dépenses cette année. Vous verrez aux additions et améliorations la somme de \$12,328,000 que nous devons financer cette année.

Le détail en est à la page 3.

Avec votre permission, je vais vous expliquer cette partie; nous reviendrons ensuite à la page 3. Autrement, vous risqueriez de vous y perdre dans tous ces chiffres.

L'item actuel comprend les entreprises nouvellement mises en route qui nécessiteront des dépenses cette année. Les additions et améliorations de cette nature se chiffrent par \$12,323,000. Le nouveau matériel à commander cette année se chiffrera par \$13,724,000 dont un montant de \$9,959,000 seulement sera livré et payé cette année, comme vous voyez à l'item "matériel nouveau". Ensuite, nous prévoyons avoir besoin de 15 millions de dollars de capital d'exploitation additionnel. Voyons d'abord ce sujet.

Nous demandons 15 millions de dollars de capital d'exploitation additionnel parce que les conditions actuelles et l'augmentation continue des prix rendent plus coûteux le fonctionnement de notre entreprise. Naturellement, nous avons un grand nombre de comptes créditeurs en cours, comme les remises faites aux conducteurs et le reste. Tout cela, y compris les stocks,

fait en sorte, qu'il nous faut plus de fonds de roulement. Voilà pourquoi nous demandons 15 millions de capital d'exploitation additionnel. Quant à la somme de \$12,323,000...

M. MACDONNELL: Puis-je poser une autre question? Vos commandes de matériel pour 1952 me semblent bien peu élevées; elles ne se chiffrent que par 2 millions de dollars.

M. GORDON: Ce n'est qu'une partie du matériel nouvellement commandé en 1952.

M. MACDONNELL: Vous voulez parler du chiffre de 1952?

M. GORDON: Exactement. Ce n'est qu'une partie du nouveau matériel commandé et livré en 1952. La plus grande partie du matériel commandé en 1952 ne sera pas livré avant 1953; vous le verrez par ce qui suit.

M. MACDONNELL: D'après ce que vous avez dit, je croyais qu'une grande quantité du matériel livré en 1952 se trouvait en sus de vos commandes précédentes?

M. GORDON: C'est bien cela.

M. MACDONNELL: Où est-ce consigné?

M. GORDON: Vous le verrez un peu plus loin. Nous avons tâché de réserver au budget de chaque année les nouvelles entreprises et les nouveaux achats qui nécessitent des déboursés durant cette même année. Il faut surtout comprendre que notre budget d'immobilisations se divise en trois parties. Premièrement, les entreprises projetées. J'ai fait porter aux "additions et améliorations" le matériel commandé une année précédente et non parachevé avant cette année et qui sera payé cette année. Nous avons aussi les achats de cette année portant sur du matériel livré cette année ou de travaux exécutés cette année et qui compteront au budget de l'année courante. Nous y incluons aussi d'autre matériel commandé ou d'autres travaux commencés cette année dont la livraison ou l'exécution ne se feront pas avant l'an prochain ou deux ou trois ans. Cette partie du budget ne montre donc que la proportion relativement faible des entreprises mises en route durant l'année. La partie suivante expose les dépenses nécessitées par les commandes précédentes livrées cette année et par le matériel commandé et livré cette année. Plus loin, nous vous demandons l'autorisation, en vertu de la loi de financement,—qui figurera dans le présent budget,—de nous engager à financer certaines commandes et dépenses à venir. Cette autorisation sera soumise, en temps et lieu, au ministre des Finances pour l'informer des engagements que nous avons pris. Par exemple, nous nous sommes engagés à acheter certain matériel qui ne nous sera peut-être pas livré avant plusieurs années; par conséquent, nous n'aurons pas de déboursés à faire cette année à cet égard. Mais le ministre des Finances et le National-Canadien s'engagent tous les deux vis-à-vis de ce matériel. C'est ce que nous verrons à la page suivante, où nous vous demandons d'autoriser nos engagements, afin que le gouvernement, quel qu'il soit, les reconnaisse lorsque nous présenterons nos futurs budgets, parce qu'ils auront été autorisés cette année.

M. CARTER: Le budget comprend-il les dépenses consacrées aux bacs?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, vous les trouverez dans les crédits du ministère des Transports.

M. MACDONNELL: Si je vous ai bien compris, le chiffre des immobilisations du budget de 1953 ne constitue pas du tout un état du budget des immobilisations. Il ne comprend pas les immobilisations que vous devez payer en 1953, mais seulement les contrats de matériel conclus en 1952.

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

M. MACDONNELL: Laissez-moi vous dire qu'il est difficile de comprendre ces chiffres sans vos explications.

M. GORDON: En effet, c'est le revers de la médaille, et vous avez toute ma sympathie. Nous avons cru préférable de souligner nettement la différence entre les projets en cours et les nouveaux projets que nous vous demandons d'autoriser cette année.

M. MACDOUGALL: Pourriez-vous détailler le budget des immobilisations, mais sans tenir compte des contrats conclus au cours des années précédentes et à régler en 1953?

M. GORDON: C'est ce que nous avons tenté d'exposer à la page suivante où figurent les autorisations financières de cette année.

Le PRÉSIDENT: Budget des immobilisations, 1953?

Adopté.

M. FULTON: Avant de passer à une autre page, permettez-moi d'ajouter que ce budget m'intrigue moi aussi. Sauf erreur, vous estimez avoir besoin d'à peu près 10 millions pour payer le nouveau matériel qui sera livré cette année?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Est-ce normal pour un budget? Supposons que vous avez surestimé les livraisons et que vous ne recevez en fait que 8 millions de dollars de matériel; n'aurez-vous pas un surplus de 2 millions au budget des immobilisations?

M. GORDON: Non. Il nous faudra demander qu'on vote de nouveau ce crédit l'an prochain.

M. FULTON: Peut-être me suis-je mépris sur la nature du budget. Demandra-t-on au Parlement de voter une somme de 10 millions pour ce matériel?

M. GORDON: Cette somme est comprise dans les autres autorisations financières qui couvriront nos dépenses de 1953. Il s'agit de vous montrer en 1953 les nouveaux projets énumérés au tableau. Vous verrez à la page suivante le coût de tous les achats qui ont été autorisés précédemment et qui doivent maintenant être payés en 1953. Vous y verrez aussi quelle proportion ressortit à de nouvelles autorisations. Nous avons établi ces tableaux afin que l'autorisation financière que nous demanderons au Parlement, sur votre recommandation, je l'espère, couvre les montants réels à payer cette année et nous permette aussi de nous engager à l'égard de certaines sommes à payer plus tard.

M. FULTON: Je comprends maintenant. J'aurais une dernière question à poser au sujet des 15 millions de capital d'exploitation additionnel. Appliquez-vous ici le même principe? Que ferez-vous si vous n'avez pas besoin de toute cette somme et qu'il vous reste un surplus, mettons de deux millions?

M. GORDON: Le budget autorise le ministre à nous accorder les 15 millions au cours de l'année. Si nous n'en avons pas besoin, nous ne les demanderons pas et l'autorisation cessera à la fin de l'année.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

Adopté.

M. GORDON: Tournons maintenant à la page 2, qui forme le nœud de notre budget. La première autorisation s'élève à \$37 millions et je vous en ai déjà donné le détail. Viennent ensuite les embranchements: une dépense estimative cette année de \$2,758,513 pour celui de Sherridon-Lynn-Lake; une autre de \$6,580,000 pour celui de Terrace-Kitimat, puis les crédits à voter de nouveau, c'est-à-dire la somme de \$35,561,634, dont le paiement a déjà été autorisé. Sous "nouveau matériel" se trouve une somme de \$2,366,985, autorisée par la loi de financement et de garantie de 1952 et supplémentaire aux frais prévus, que nous nous attendons à payer. Lorsque nous vous indiquons le coût de

notre matériel nous sommes obligés de nous fonder sur des chiffres de base sujets à être augmentés; dans le cas présent, il s'agit d'une autorisation relative aux chiffres ainsi visés par l'autorisation de 1952.

M. MACDONNELL: Cela veut-il dire que le coût total du nouveau matériel s'élèvera à \$9,900,000 pour l'année courante?

M. GORDON: Non. Je vais vous expliquer dans un instant. Vous avez ici trois montants précédemment autorisés par les lois de financement et de garantie de 1951 et 1952 et un total de 130 millions. Le tableau vous montre que nous allons nous financer nous-mêmes, en quelque sorte, pour une somme de \$19,900,000, prélevée sur nos réserves pour dépréciation; nous recevrons ensuite de l'État \$21,600,000, provenant de la vente d'actions privilégiées; il reste donc un chiffre net de 88 millions. La *nota* n° 1 indique que la loi de financement et de garantie de 1952, déjà adoptée, appelle maintenant une dépense de \$31,707,000 pour du matériel commandé avant 1953 mais à livrer avant le 30 juin 1953. Notre autorisation à payer cette somme doit être appliquée. Le matériel sera livré.

La deuxième *nota* explique que nous demandons l'autorisation de commander cette année du matériel pour des montants de \$3,765,000 et \$54,534,000, ce dernier montant devant figurer au budget de 1954; aucune tranche de ce matériel ne sera livrée en 1953. Si vous tournez à la page 9 g), vous verrez le détail du matériel. Il s'agit ici d'un engagement, non pas d'un financement. Le détail vous explique les différentes sortes de matériel et son coût estimatif au mieux de notre connaissance. Ce matériel vous sera de nouveau mentionné dans les années à venir quand nous vous demanderons l'autorisation de le financer. Pour le moment, tout ce que nous vous demandons, c'est de nous autoriser à le commander.

M. MACDONNELL: Pourriez-vous nous donner à ce point le prix total du matériel acheté ces trois dernières années, année par année, si vous préférez.

M. GORDON: En 1951, notre nouveau matériel a coûté en tout \$56,554,000; en 1952, \$82,025,000; ces chiffres comprennent, naturellement, les locomotives, les wagons de marchandises, les wagons de voyageurs, et le reste; en 1950, les dépenses atteignaient \$22,868,000. Vous avez bien dit "trois ans", n'est-ce pas?

M. FOURNIER: Auriez-vous l'obligeance de répéter le montant de 1951?

M. GORDON: \$56,554,000 en 1951.

M. MACDONNELL: Je présume que vous avez connu un certain retard au chapitre du matériel durant la guerre. Pouvez-vous prévoir, plusieurs années à l'avance, quelle sera l'augmentation normale de vos besoins? Ces trois dernières années, la moyenne de vos achats atteignait 50 millions. Avez-vous quelques motifs de crois que ces dépenses continueront au même rythme? Accumule-t-on le matériel ou le répare-t-on afin de diminuer les dépenses à l'avenir? Est-ce le contraire? L'équilibre se fait-il?

M. GORDON: Nous sommes en train de rattraper en deux ans le sérieux retard du matériel de voyageurs. Le programme du matériel de voyageurs atteindra...

M. MACDONNELL: Auriez-vous l'obligeance de nous dire quelle est la valeur du matériel de voyageurs par rapport au matériel de marchandises, à peu près?

M. GORDON: ...le matériel de voyageurs s'élèvera à 57 millions à peu près, peut-être à 60 millions. Il s'agit du matériel commandé, évidemment. Les premières livraisons commenceront à la fin de l'année. Nous espérons que ces 60 millions de matériel nous permettront de rattraper le temps perdu et de placer notre matériel de voyageurs sur un pied raisonnable. Nous entendons le renouveler plus régulièrement d'année en année plutôt que de passer d'un extrême à l'autre, comme dans le passé. Le National-Canadien n'a guère

commandé de matériel de voyageurs depuis 1935. Voilà à quoi tient le retard et ces 60 millions visent à y remédier. De 1940 à 1950, par exemple, les achats de wagons de voyageurs se sont chiffrés par 25 millions, soit une moyenne d'environ deux millions et demi par année. Ce matériel ne servait qu'à remplacer les wagons démantibulés et le reste. Il ne venait en rien moderniser notre matériel ni répondre aux besoins du trafic accru.

M. MACDONNELL: Matériel pour les service des voyageurs?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Pouvez-vous nous donner les chiffres équivalents quant au matériel de marchandises?

M. GORDON: De 1940 à 1950, nos dépenses totales pour le matériel de marchandises se sont élevées à 148 millions.

M. MACDONNELL: Il s'agit de la valeur du matériel ou du prix d'achat?

M. GORDON: La somme que nous avons dépensée, soit 148 millions. Le grand total de nos achats de locomotives à vapeur, de wagons de marchandises, de wagons de voyageurs et autre matériel de traction s'élevait à \$223,400,000.

M. MACDONNELL: En d'autres termes, moins de \$25 millions par année.

M. GORDON: En effet. Ou plutôt, moins que cela,—environ \$20 millions par année.

M. MACDONNELL: Ces dernières années, nous avons dépensé environ \$50 millions par année?

M. GORDON: Pardon, le chiffre est plus élevé; il se rapproche de \$80 millions par année.

M. MACDONNELL: Très bien, je retiens ce chiffre. Si je ne me trompe, vous m'avez donné les chiffres suivants: \$56,554,000 en 1951; \$82,025,000 en 1952; \$22,868,000 en 1950. La moyenne, à mon sens, donne \$50 millions.

M. GORDON: Excusez-moi, j'ai fait erreur; j'ai inclus le montant de 1953. Vous avez raison, en effet. Je parlais de 1951, parce que je pensais à mes années de service, pour ainsi dire, soit 1951, 1952 et 1953.

M. MACDONNELL: Les chiffres de 1953 se trouvent-ils là?

M. GORDON: Ce sont justement les chiffres à l'étude actuellement. Nous estimons devoir payer cette année près de \$89 millions pour le matériel livré, quelle que soit l'année où il aura été commandé.

M. MACDONNELL: Ai-je raison de croire que, dans un certain laps de temps, disons deux, trois ou quatre années, vos achats de matériel diminueront? Ou faudra-t-il toujours acheter toutes sortes de nouveau matériel?

M. GORDON: Voici comment je vois la situation: nous rattrapons cette année le retard du matériel...

M. FRASER: Qui aurait dû être commandé?

M. GORDON: ...qui aurait dû être commandé, si vous le voulez. Mais à l'avenir, nous tâcherons de nous tenir au pas du trafic accru ou des perfectionnements. Ce sera un programme régulier qui dépendra du rythme de l'expansion économique du pays, de l'augmentation du trafic, des innovations comme la diésélisation, et de tout autre besoin.

M. FRASER: Ne tenez-vous pas compte de la modernisation en vue d'augmenter le trafic?

M. GORDON: En effet, nous en tenons compte, mais il s'agit d'un programme continu.

M. FOURNIER: Auriez-vous quelques chiffres concernant le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Non, je n'en ai pas. J'ai déjà suffisamment d'ennuis avec les miens.

M. MACDONNELL: Il est bien normal que nous désirions faire la comparaison.

M. GORDON: Je vais vous les procurer. Je les ai étudiés au moment d'arrêter notre programme. Je puis dire qu'en général le Pacifique-Canadien a un programme qui exigera probablement des immobilisations de \$500 millions au cours des cinq prochaines années.

M. FOURNIER: Quel est le chiffre correspondant du National-Canadien?

M. GORDON: Celui que votre Comité voudra bien recommander, en toute bonté de cœur.

M. MACDONNELL: Vous savez bien que nous recommandons en toute bonté de cœur, ce que vous nous recommandez.

M. GORDON: J'aimerais à le croire.

M. MACDONNELL: Pouvons-nous vous demander quelques chiffres comparatifs? Il est très normal que nous fassions la comparaison avec le Pacifique-Canadien. Pas aujourd'hui, mais demain; ce sera intéressant.

M. GORDON: J'espérais que nous en finirions avec le budget.

M. FOURNIER: Dans ce cas, il serait préférable d'avoir les chiffres ce soir.

M. GORDON: Je serais prêt à en parler demain matin, en effet.

Le PRÉSIDENT: Nous n'étions pas censés nous réunir de nouveau avant demain après-midi.

M. GORDON: Voulez-vous me permettre une déclaration d'ordre général. Le National-Canadien n'est pas placé dans la même situation que le Pacifique-Canadien. Il faut reconnaître que le National-Canadien est le chemin de fer qui s'emploie au développement du pays. Nos lignes sillonnent des régions qui se développent rapidement. Aussi, nous faut-il envisager une plus grande expansion de nos services que le Pacifique-Canadien, qui dessert des régions beaucoup moins en évolution.

M. MACDONNELL: Auriez-vous l'obligeance de nous fournir demain, avec les chiffres demandés, un tableau comparatif des nouveaux embranchements du National-Canadien et du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Je vais essayer, monsieur Macdonnell.

Le PRÉSIDENT: Nous reprendrons nos travaux demain après-midi, à 3 heures 30.

TÉMOIGNAGES

25 mars 1953.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Allons-nous continuer l'étude du budget?

M. MACDONNELL: Monsieur le président, j'ai une question d'ordre général à poser. Ce n'est pas une question qui soulèvera une polémique et j'aimerais vous la soumettre si vous croyez qu'il convient de la discuter. Elle a fait l'objet d'une discussion à la Chambre des communes. Il s'agit de la composition du conseil d'administration. Si vous me dites que la question est irrégulière, je n'irai pas plus loin, mais je pense que c'est une affaire de grande importance.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'elle soit irrégulière.

M. MACDONNELL: Il y a quelques observations que j'aimerais faire. Il y en a deux qui intéressent le conseil d'administration. Je ne prends pas les administrateurs trop au sérieux. J'ai déjà été administrateur de modeste façon, et je sais que même si les administrateurs ne comptent pas beaucoup dans l'exploitation d'une compagnie, ils comptent toujours un peu. Je crois que dans une vaste entreprise comme celle-ci, leur choix se fonde sur un motif spécial. Pour être plus précis et sans aller trop loin, je dirai qu'on devrait s'occuper davantage de la représentation géographique qu'on ne le fait présentement. Je peux me tromper, mais j'estime qu'on pourrait attacher un peu plus d'importance au facteur géographie. Voilà qui pose aussitôt la question de la résidence de ces messieurs. Et il y a une autre question.

Je ne connais pas tous les administrateurs. Qu'il soit bien compris que je n'ai pas la moindre critique à leur adresser. Le seul administrateur que je connais est M. Symington, homme d'affaires des plus expérimentés.

M. MCLURE: C'est lui qui a fait de la compagnie Air-Canada ce qu'elle est aujourd'hui.

M. MACDONNELL: J'estime que les administrateurs ont leur importance. Prenons tout d'abord le Pacifique-Canadien. Cette société compte un grand nombre d'administrateurs. Il y a deux raisons à cela. D'abord, on s'attend que les administrateurs aident à mousser les affaires. Ensuite, le président peut avoir recours à l'expérience et au jugement de ces messieurs. Je n'ai pas besoin d'en dire davantage; je partage moi aussi cette opinion. Je demanderais à M. Gordon de nous dire un mot des aspects géographiques de la question et leur portée sur cette vaste entreprise qu'est le plus grand chemin de fer au Canada.

Le PRÉSIDENT: C'est sûrement le plus grand chemin de fer au monde.

M. MACDONNELL: Je suis toujours modeste dans mes appréciations, monsieur le président, du moins presque toujours.

L'hon. M. CHEVRIER: J'imagine, monsieur Macdonnell, que vous préconisez d'agrandir le conseil d'administration, étant donné l'augmentation des affaires du National-Canadien?

M. MACDONNELL: Précisément.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Gordon peut parler mieux que moi des titres et qualités de ces messieurs puisqu'il les consulte continuellement et qu'il les rencontre chaque jour. Je crois qu'actuellement tout le pays est assez bien représenté. Nous avons, entre autres, M. Gagnon qui représente la province de Québec; M. Northey, la province d'Ontario; M. Symington habitait autrefois l'ouest canadien; M. Brenan vient de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick; M. Parker vient de Winnipeg; et je pense que M. Daly habite l'Est du pays.

M. MACDONNELL: Vous avez répondu, je crois, à une de mes questions, celle de la représentation. Je reviens à la question du nombre.

L'hon. M. CHEVRIER: Cette question a été étudiée à diverses reprises. Le temps est peut-être venu d'accroître le conseil d'administration, mais cette initiative relève du gouvernement. Elle ne pourrait se faire sans modifier la loi actuelle. Quand ce problème a été étudié, il le fut naturellement à la lumière des questions soulevées à l'époque, en même temps que d'autres questions intéressant les affaires du National-Canadien. Je parle en ce moment des questions étudiées par la Commission royale d'enquête sur les transports.

Vu le grand nombre de modifications qu'il a fallu apporter touchant les affaires de la compagnie et plus particulièrement à la loi des chemins de fer, on n'a pas jugé à propos d'accroître le nombre des administrateurs des chemins de fer Nationaux. Je ne veux pas laisser entendre que la chose se fera. Je dis tout simplement qu'on étudie la question et je crois qu'à la prochaine session, ou à une session subséquente, il sera nécessaire de modifier certaines lois, ou même plusieurs des lois qui visent l'exploitation du National-Canadien. Il se peut fort bien qu'à ce moment-là on soulèvera la question d'accroître le conseil d'administration.

M. POULIOT: Pourriez-vous nous dire, monsieur le ministre, quel traitement reçoivent les administrateurs?

L'hon. M. CHEVRIER: \$5,000.

M. POULIOT: Rien que cela, plus leurs frais de déplacement à l'occasion de voyages d'affaires intéressant le chemin de fer?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact.

M. POULIOT: Aux termes de la loi, ces messieurs sont les représentants officiels du gouvernement canadien et ils forment la Compagnie du National-Canadien.

L'hon. M. CHEVRIER: Ils sont les représentants officiels de la population canadienne.

M. POULIOT: Ils sont les représentants de la population canadienne, ils sont nommés par le gouvernement et ils forment la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact.

M. POULIOT: Et lorsque la compagnie est l'objet de poursuites, ce sont eux qui sont poursuivis à titre d'administrateurs la société dont ils sont les administrateurs?

L'hon. M. CHEVRIER: Les poursuites sont intentées contre eux tant que corps constitué.

M. POULIOT: C'est à ce titre, administrateurs de la compagnie, qu'ils sont l'objet des poursuites intentées contre la compagnie.

L'hon. M. CHEVRIER: Ils ne sont pas poursuivis individuellement. Ils le sont collectivement.

M. POULIOT: J'ignore leur utilité pratique, mais je suppose qu'ils sont très utiles. Je constate qu'ils servent de trait d'union entre le gouvernement et la compagnie. Ne croyez-vous pas?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. POULIOT: Et si un membre du Parlement écrit à un administrateur, en faveur d'un employé de la compagnie par exemple, ou pour demander quelque chose, on y attache une signification politique?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que si vous écrivez au ministre, c'est une autre affaire naturellement. Mais si vous écrivez aux administrateurs du National-Canadien, tout dépend de la nature de votre lettre. Il m'est difficile

de répondre à une question d'ordre général comme celle-ci. Mais si vous me posiez une question bien définie, je pourrais peut-être vous répondre par oui ou non.

M. POULIOT: Je vais vous dire le pourquoi de ma question. Avant-hier j'ai écouté les remarques de M. Gordon. Il disait qu'il lui arrive de recevoir des lettres de curés, de maires et de citoyens d'une localité en faveur de telle ou telle personne. Mais il n'a pas fait mention des députés. Je ne vois pas pourquoi, en tant que député, il me serait défendu d'écrire à M. Gordon.

M. GORDON: Non, je n'ai pas voulu vous donner cette impression. A vrai dire, nous faisons bon accueil aux observations que nous adressent les députés relativement aux affaires qui intéressent leur comté. Nous les reconnaissons comme représentants des gens de leur comté. En réalité nous recevons un grand nombre de lettres fort au point de la part de députés. J'accueillerai toujours bien, et je n'y verrai pas d'ingérence politique, la lettre qu'un membre du Parlement voudra bien m'écrire pour m'informer de la situation dans sa région, me conseiller certaines améliorations, critiquer le service ou demander des renseignements pertinents au sujet du chemin de fer.

M. BROWNE: Y compris le personnel?

M. GORDON: Y compris le personnel. Je reçois nombre de lettres dans lesquelles certains faits sont exposés en faveur d'employés et cela est très bien. Mettons qu'un membre du clergé ou un député m'écrive quelque chose comme ceci: "Je connais M. Durand; il est à votre emploi et il a eu de la malchance. Je constate qu'on a pris des mesures disciplinaires à son endroit et je désire intercéder en sa faveur."

M. POULIOT: Et il est père d'une famille nombreuse?

M. GORDON: Oui, il est père d'une famille nombreuse; c'est toujours le cas. C'est en pensant aux gens de votre comté que vous dites cela. Nous nous faisons toujours un plaisir de répondre à ces lettres et de donner les renseignements que nous croyons pouvoir donner, afin de montrer à ceux qui nous adressent ces représentations, qui s'adressent ainsi à l'administration, que nous nous efforçons d'agir avec équité. Je ne vois pas là de l'ingérence.

M. BROWNE: Bien que la demande soit rejetée par l'administration régionale?

M. GORDON: Parfaitement. Dans plusieurs cas, une décision a été rendue par le gérant ou le surintendant régional. Après cela une personne de la localité, souvent un membre du Parlement et cela s'explique,—car, après tout, il est le représentant de l'opinion publique dans cette région,—m'adresse une lettre, à moi-même ou à quelque directeur du chemin de fer, dans laquelle des renseignements sur le cas en question sont demandés. Je trouve que cela est parfaitement régulier et ne saurait prêter à critique. C'est seulement lorsqu'on tente d'influencer indûment l'administration que l'on peut parler d'ingérence.

M. POULIOT: Votre réponse me paraît très satisfaisante et je vais vous dire pourquoi. Je dirai, fort respectueusement, que l'autre jour le président du Comité a cité certaines déclarations émanant de personnages de l'importance de M. Arthur Meighen, de sir Thomas White ou de sir George Foster. Je me souviens que M. Meighen n'existait pas du temps de mon père, mais mon père parlait avec un profond mépris de sir George Foster et de sir Thomas White. La doctrine prêchée n'était pas à mon goût. Je consultai l'histoire de l'époque et je découvris la doctrine de Laurier, et ce qu'il disait était parfaitement conforme à la doctrine de Laurier, c'est-à-dire que les membres du Parlement ne devaient pas invoquer des considérations de ce genre dans de telles questions.

M. GORDON: Précisément. Je peux vous dire que durant les années que j'ai passées au service de la compagnie, il ne s'est pas présenté de cas où l'on puisse de bon droit voir de l'ingérence politique dans les affaires du chemin de fer. Ce serait un acte d'ingérence politique si un membre du Parlement m'écrivait au sujet d'une question de personnel ou d'administration du chemin de fer, par exemple, et me disait, après que je lui aurais expliqué mon attitude: "Monsieur Gordon, je fais fi de vos explications et je vais m'efforcer de faire renverser votre décision. Je vais m'adresser à un membre du Parlement ou au ministre des Transports." Je dirais encore qu'il y a ingérence si un membre du Parlement me faisait des menaces ou essayait d'influencer ma décision par des menaces ou des menées visant à faire exercer des pressions sur moi. Voilà qui serait inconvenient. Rien de tel ne s'est jamais produit.

M. POULIOT: Nous pouvons vous parler sans recourir aux menaces.

M. GORDON: Absolument. Vous pouvez même me faire des menaces; si les circonstances s'y prêtent, je ne considérerai pas cela déplacé.

M. POULIOT: Quant à moi, je ne fais jamais de menaces.

M. GORDON: Je le sais.

M. GEORGE: Hier M. Gordon a fait deux déclarations au sujet des relations ouvrières. Or, je n'ai pas lu le texte de ces déclarations, mais il me semble qu'en substance elles portaient, premièrement, que le National-Canadien ferait le point au sujet de ses relations ouvrières et qu'elle les examinerait de nouveau en entier. Je crois aussi que M. Gordon a fait remarquer que ses hauts fonctionnaires, tout comme lui-même, ne voyaient pas très souvent les spécialistes des questions ouvrières ni les représentants des syndicats au sujet de la rémunération de la main-d'œuvre et d'autres questions sauf dans les cas exceptionnels.

M. GORDON: Je crois qu'il y a malentendu et ce sera épargner du temps que de m'expliquer sans plus tarder. Je répondais à une question de M. Macdonnell au sujet d'un genre bien particulier de spécialistes, les soi-disant économistes qui témoignent devant une commission d'enquête ou d'arbitrage. Nous nous tenons continuellement en communication avec les représentants des syndicats, les présidents des divers groupes des syndicats, les représentants réguliers des employés. Nous communiquons avec eux tous les jours de la semaine. Il s'est établi une étroite collaboration pratique avec eux, grâce à laquelle les représentants des ouvriers peuvent en tout temps faire des instances en faveur des employés. Nous avons également un comité coopératif ouvrier-patronal qui se réunit régulièrement pour discuter des questions telles que les conditions de travail ou les améliorations proposées en ce qui concerne les facilités ordinaires et les commodités de la vie.

M. GEORGE: Cela ce fait couramment?

M. GORDON: Précisément. La personne à laquelle je faisais allusion hier est en quelque sorte un témoin-expert ou quelqu'un dont les syndicats ouvriers peuvent avoir retenu les services pour présenter à la commission un exposé faisant une analyse statistique très technique, invoquée comme motif d'une augmentation de salaire. Nous voyons rarement ce genre de personne.

M. GEORGE: C'est à cela que je voulais en venir. Je ne suis pas spécialiste des relations ouvrières, mais à la lumière de ce que vous venez de dire et de vos remarques d'hier je me demandais si vous ne songiez pas à réunir les deux groupes, administration et syndicat, sous un directeur indépendant, un spécialiste des questions ouvrières venant de quelque université, en vue de faire étudier continuellement les relations ouvrières en matière d'augmentations de salaire, de frais d'exploitation des chemins de fer et ainsi de suite, afin que des situations imprévues comme celles que nous avons connues nous soient épargnées.

M. GORDON: Voilà une suggestion du genre de celles que nous étudions et que nous cherchons à mettre en pratique. Comme je le disais hier, lorsque nous connaîtrons bien toute la situation et aurons en quelque sorte analysé les raisons pour lesquelles, mettons, se tendent les relations patronales-ouvrières, nous pourrions peut-être alors tenir entre les périodes de crise des réunions à des fins plus précises. Nous pourrions établir une espèce de code moral,—comme je le disais hier, quelque chose ressemblant aux règles de Queensbury, si vous préférez,—comprenant une certaine entente de part et d'autre sur certains modes de procéder. Nous pourrions discuter certains de nos problèmes avant la date limite de l'adoption d'une convention sur les salaires, afin que cette date ne soit pas une date de crise, mais seulement l'occasion de se réunir avec une idée assez claire de part et d'autre du problème régler. Je ne fais de reproches à personne en ce moment, mais le mode de procéder actuel ne permet à personne d'un côté et de l'autre de savoir ce que désire la partie adverse; nous ne pensons qu'au jour fixé par la convention pour nous notifier mutuellement que nous sommes satisfaits ou non.

M. GEORGE: Quant à l'autre question que j'ai posée et à laquelle vous n'avez pas répondu, peut-être n'appelle-t-elle pas une réponse de vous, mais je suggérerais qu'il si les deux groupes se réunissent, le président en soit peut-être une personne étrangère, un spécialiste des questions ouvrières attaché à une de nos universités.

M. GORDON: Je ne désire pas faire de commentaire là-dessus. Je ne sais pas si l'idée se révélerait pratique, mais elle mérite d'être étudiée.

M. GILLIS: Monsieur le président, j'aimerais savoir si M. Gordon a la réponse à une couple de questions que j'ai posées.

Le PRÉSIDENT: Veuillez attendre un instant, monsieur Gillis, nous avons un programme très chargé cet après-midi. Que M. George ne pense pas que je veuille le réprimander, loin de là, si je demande aux membres du Comité de me donner la même collaboration que vous m'avez donné dans le passé. M. Gordon et ses gens espèrent grandement que nous terminions notre travail aujourd'hui; quant au travail qui a déjà été fait, le compte rendu sera imprimé et vous aurez l'occasion de lire ce qui s'est dit. Ceux d'entre vous qui n'étaient pas présents lorsqu'on a discuté les sujets qui les intéressent particulièrement pourront ainsi se renseigner. Veuillez donc ne rien demander maintenant qui ait déjà été discuté, à moins que ce ne soit extrêmement urgent. Pour ce qui est des différentes questions qui ont été posées et au sujet desquelles on a promis de répondre, j'en ai discuté avec M. Gordon et il m'assure que toutes les réponses sont prêtes. Les membres trouveront peut-être plus commode et ce serait préférable pour les fins du compte rendu que nous nous en occupions après avoir terminé notre travail régulier. Nous en sommes maintenant à la page 2 du budget et à l'avant-dernier article. C'est le financement à nouveau de dépenses antérieurement autorisées, et, si vous n'avez pas d'objection, monsieur Gillis, j'aimerais beaucoup...

M. GILLIS: Je n'y vois pas la moindre objection, monsieur le président, mais je me demande pourquoi vous avez autorisé cette discussion qui a duré une demi-heure.

Le PRÉSIDENT: Je n'aurais pas dû l'autoriser.

M. GILLIS: Je le sais.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes maintenant à la page 2, l'avant-dernier article. Y a-t-il des questions?

M. MACDONNELL: Je voudrais qu'on m'explique la question des crédits à voter de nouveau. J'ai examiné la loi de 1952 sur le financement et la garantie

des chemins de fer Nationaux du Canada et je trouve, à la page 3575 des *Débats*, une déclaration de M. Sinclair, qui était alors l'adjoint parlementaire du ministre des Finances. La voici:

...les légistes de la Couronne ont déclaré que le pouvoir accordé dans les lois annuelles sur le financement et la garantie n'expire pas à la fin de l'année civile.

Si j'ai bien compris ce qu'on a dit hier, les chemins de fer estiment que ce pouvoir expire et qu'il faut voter les crédits de nouveau, ou est-ce que je me trompe?

M. GORDON: Je crains de ne pas très bien comprendre vos remarques. De plus, je me laisse conseiller par les avocats en ce qui concerne les autorisations de financement qu'il faut établir à l'égard des chiffres que nous discutons présentement. Les avocats m'informent que pour les fins de notre financement, il faudra inclure dans la loi de financement et de garantie, qui sera présentée à la Chambre cette année, les chiffres indiqués à la page 2 de ce budget, et cela comprend les sommes à voter de nouveau,—vous parlez en ce moment du chiffre de 35 millions de dollars à voter de nouveau et qui est indiqué ici?

M. MACDONNELL: Oui.

M. GORDON: Le budget contient ce montant destiné à parachever des travaux déjà autorisés, et il s'agit maintenant de voter de nouveau la portion du montant affectée aux travaux non terminés. Il y a une distinction entre l'autorisation et l'autorité du ministre des Finances, plutôt l'autorité prévue dans la loi de finance et de garantie pour le financement des travaux par le National-Canadien. L'objet de la présente discussion est la loi de finance et de garantie, qui permettra au National-Canadien, s'il en est ainsi décidé, de se procurer de l'argent sur le marché ou de poser au ministre des Finances la question suivante: "Préférez-vous nous prêter l'argent plutôt que de nous voir lancer un emprunt public en ce moment?" Nous sommes placés dans l'alternative suivante: il nous faut l'autorisation d'emprunter,—et ceci est vraiment l'autorisation d'emprunter,—soit par des obligations soit par des avances du ministre des Finances.

L'hon. M. CHEVRIER: La loi, cette année, sauf erreur, contiendra les mêmes montants à voter de nouveau que la loi de l'an dernier, qui portait les sommes à voter de nouveau de l'année précédente au montant de \$93,647,760. Ce montant a été voté de nouveau dans la loi de finance et de garantie des chemins de fer Nationaux du Canada de 1952.

M. FULTON: Alors les montants à voter de nouveau que M. Gordon discutait, au sujet desquels il a donné une réponse à ma question hier soir, seraient d'un genre différent. Je vous ai demandé si, à supposer que le poste du budget d'immobilisations pour du nouveau matériel vous autorise à dépenser 10 millions de dollars alors que vous n'en dépensez que 8 millions, il vous serait nécessaire de faire voter de nouveau les 2 autres millions, et vous avez répondu affirmativement. Cela serait une dépense différente de celle que nous discutons à la page 2?

M. GORDON: Si vous vous reportez au deuxième feuillet du budget, vous y verrez un poste au montant de \$35,561,634 qui représente les montants votés de nouveau sous le titre général d'immobilisations.

M. MACDONNELL: Cela m'aidera peut-être. Ce chiffre est-il compris dans la loi de finance et de garantie qui vient ensuite?

M. GORDON: Oui. Le chiffre suivant est celui des immobilisations à voter de nouveau. Le dernier montant indiqué est réellement celui qu'il faut voter de nouveau pour le matériel. Vous voyez que ce montant est autorisé conformément à la loi de finance et de garantie de 1952, soit 36 millions de dollars. C'est là le montant à voter de nouveau pour le matériel qui a été antérieurement

autorisé. Nous avons eu l'autorisation de prendre des engagements pour ce montant, et maintenant il nous faut le financer cette année et il est inclus dans l'autorisation financière que nous demandons à présent.

M. MACDONNELL: Alors vous ne marchez pas d'après la déclaration des légistes de la Couronne qui prétendent que le montant n'expire pas; vous êtes d'avis qu'il expire et qu'il faut le voter de nouveau?

M. GORDON: C'est ainsi que je le comprends.

Le PRÉSIDENT: Avant de quitter ce sujet, je désire expliquer un petit malentendu. L'autorisation de l'engagement n'expire pas. Il y a une différence entre l'autorisation de l'engagement et l'autorisation de dépenser l'argent.

M. GORDON: Voilà toute la question, monsieur le président.

M. MACDONNELL: Permettez-moi de revenir aux chiffres contenus dans la loi de l'an dernier, car ce montant de 202 millions... J'examine la chose pour voir si les engagements sont distincts. Ce sont des engagements, n'est-ce pas?

M. GORDON: La partie du haut contient les montants que nous devons être autorisés à dépenser cette année. Ensuite les engagements que nous demandons à prendre cette année sont indiqués dans les notes 2 et 3 au bas de la page, peut-être pour l'année prochaine ou l'année suivante.

M. MACDONNELL: C'est vrai, il y a un paragraphe dans cet article qui autorise des engagements. Je ferais peut-être bien de vous montrer cela. Pouvez-vous indiquer ce que contient ce montant de 202 millions? Ce ne sont pas des engagements, ce sont des dépenses effectives. Je désire des éclaircissements là-dessus. Ai-je raison de dire que ce ne sont pas là des engagements?

M. GORDON: Je peux vous donner, à même l'état financier que j'ai ici, les montants en question si cela peut vous aider.

M. MACDONNELL: Oui.

M. GORDON: Très bien. Les 27 millions indiqués ici,—cela se trouve dans les *Débats* du 17 juin 1952, à la page 3575. Vous verrez le chiffre de \$23,014,271 au tableau à cette page. Ce chiffre est de l'an dernier et il y a le chiffre comparatif de cette année. Prenez ce chiffre de 27 millions, vous le trouverez à la première page du budget, que vous voyez là, et le chiffre comparatif de cette année qui est de 12 millions. Nous avons réglé cela. Vous trouverez là la construction des voies secondaires au montant de \$7,800,000 et le montant comparatif cette année est de \$2,758,000. Ce montant de \$2,413,000 de matériel commandé et payé en 1952 doit figurer là et cela vous amène au bas, ici. A la page 1 vous trouverez aussi: acquisition de titres, \$516,000 l'an dernier, \$293,000 cette année, un poste de moindre importance. Ensuite, un capital d'exploitation additionnel de 15 millions apparaît encore à la page 1; c'est le même chiffre l'an dernier et cette année.

M. MACDONNELL: C'est du capital d'exploitation?

M. GORDON: Précisément. Il est indiqué ici. Nous avons donc vu tous les chiffres à l'exception du dernier, le poste de 50 millions. Il y a l'article au bas de la page 2 et, cette année, il est de 80 millions. Je vais vous en donner un mot d'explication. Ces 80 millions ne nous accordent pas une autorisation qui n'est pas prévue plus haut. Ce n'est qu'un moyen d'autoriser le ministre des Finances à nous consentir une avance entre le 1^{er} janvier 1954 et le 30 juin 1954 relativement à des articles qui peuvent avoir été antérieurement autorisés comme engagements, mais qui doivent être payés durant cette partie de l'année avant que nous soyons en mesure d'obtenir l'approbation de la loi de finance et de garantie de 1954.

M. MACDONNELL: Cela affecterait-il seulement les commandes que vous avez placées antérieurement ou ne pourrait-on pas s'en servir pour des dépenses faites en 1954 même?

M. GORDON: Non, ce montant ne peut servir qu'aux engagements. C'est une autorisation provisoire qui donne au ministre des Finances le pouvoir juridique de nous financer temporairement, car en ce moment nous ne faisons qu'exposer le budget qui sera présenté à la Chambre des communes le mois prochain. Dans l'intervalle, il n'est pas strictement autorisé à le faire. L'an dernier vous nous avez donné une autorisation à l'égard de 50 millions que nous invoquons cette année. Je vous demande maintenant une autorisation à l'égard de ce chiffre de 80 millions, mais cela n'ajoute rien à l'autorisation générale. C'est seulement une formalité visant à régulariser notre conduite en ce qui concerne l'autorisation accordée.

M. BROWNE: Vous avez dit: pour 1953?

M. GORDON: Non, 1954. Le chiffre donné dans les *Débats* était de 50 millions l'an dernier, et cela comprenait la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin de cette année, 1953. Cette année, il est question de 80 millions qui serviraient aux mêmes fins, à un usage semblable, jusqu'au 30 juin 1954.

M. BROWNE: Cette loi a été adoptée en 1953.

M. GORDON: Non, pas du tout. Celle-ci sera adoptée cette année.

M. BROWNE: Ce chiffre se rapportait à l'an dernier.

M. GORDON: C'est exact.

M. BROWNE: Vous allez adopter un autre montant cette année.

M. GORDON: Oui, un autre sera adopté cette année qui vaudra l'an prochain; il comprendra les 80 millions que représentent les chiffres indiqués au tableau.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs...

M. MACDONNELL: La deuxième note du bas dit:

"Nous demandons l'autorisation de commander le matériel nouveau indiqué au budget de 1953, au montant de \$3,765,000 (voir page 8 (F))."
De quoi s'agit-il?

M. GORDON: Tournez la page, à la page 8 (F) vous verrez le détail. La note (F) au bas. Cela vous montre la partie... voyez cela à la page 8 (F), \$9,959,000. Une partie de cela est prévue à la page 1 et c'est la partie que nous croyons que l'on livrera cette année, mais au total nos commandes s'élèveraient à \$13,724,000, de sorte que la différence entre \$9,900,000 et les \$13,724,000 est maintenant autorisée en tant qu'engagement, car nous ne la paierons qu'un an plus tard. Cela couvre une partie. La partie suivante, à la note 2, est de \$54,534,000 que vous trouverez à la page 9 (G) et on y spécifie les engagements autorisés à l'égard du matériel que nous nous proposons d'acheter et qui ne sera pas livré, pensons-nous, avant 1954. Je vous demande donc l'autorisation de nous engager à acheter les articles détaillés à ce poste.

M. FULTON: C'est-à-dire en 1954.

M. GORDON: Oui. Ensuite vous trouverez cet article de 54 millions, qui figurera dans l'autorisation financière de l'an prochain. Cela s'applique aussi à la note 3. Cette note couvre les additions et améliorations générales et c'est là la seule différence; vous trouverez cela à la page 3. Il s'agit de la partie de ce poste qui constitue les engagements.

M. MACDONNELL: La seule question que j'aie à poser est celle-ci; j'ai pris note d'un chiffre,—je ne sais pas où il se trouve,—selon lequel l'augmentation de votre capital d'emprunt en 1952 était de \$97,164,000 et que l'augmentation de votre actif était d'environ 135 millions de dollars.

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Est-ce qu'une partie de cette somme provient de l'achat d'actions privilégiées?

M. GORDON: Oui, et le reste vient de la dépréciation.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous autre chose à demander au sujet de la page 2? S'il n'y a pas d'autres questions, nous avons terminé l'étude du budget. Les pages suivantes ne font que donner des détails. Les pages 1 et 2 forment l'essence du budget.

M. FULTON: Je crois qu'il y a une explication pour la page 3 et il n'y en a pas pour les additions et améliorations.

Le PRÉSIDENT: Toutes les pages subséquentes sont uniquement consacrées aux détails et les pages une et deux...

M. FULTON: Je ne vois pas les additions et améliorations.

M. GORDON: Je sais de quoi il s'agit, monsieur le président. Vous en avez l'explication dans la note que nous avons placée ici relativement aux additions et améliorations.

M. MACDONNELL: Quelle page est-ce?

M. GORDON: Tournez à la page 2. C'est à cette page que M. Fulton faisait allusion, sauf erreur. La note de la page 2 mentionne les additions et améliorations générales et la page 3 vous en donne le détail.

M. MACDONNELL: Où trouvons-nous le chiffre de cet engagement.

M. GORDON: Ces deux articles que vous voyez dans le sommaire, les engagements (à voter de nouveau), \$8,153,000, et les engagements (nouveaux crédits), \$8,252,000, font en tout 16 millions, et vous remarquerez que le chiffre suivant, soit 12 millions, est le chiffre pour la présente année, tel qu'il est indiqué à la page 1.

M. MACDONNELL: Vous ferez savoir au ministère de la Justice qu'il a fait erreur à ce propos, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je commence à me rendre compte qu'il est beaucoup plus sage de ne jamais dire aux gens qu'ils sont dans le tort. C'est beaucoup mieux pour notre tranquillité.

Le PRÉSIDENT: Le budget est-il adopté?

Adopté.

M. GILLIS: Un instant. Vous voulez dire tout ceci?

Le PRÉSIDENT: Tout le reste est du détail. Les pages 1 et 2 forment l'essence du budget.

M. GILLIS: J'aimerais interroger le témoin sur certains articles du budget.

Le PRÉSIDENT: Très bien alors. Allez-y.

M. GILLIS: Il s'agit de la page 8. Les réponses que M. Gordon devait donner aux questions que j'ai posées hier se rapporteraient à ce que je vais dire maintenant. Je note qu'à la page 8 le National-Canadien a un vaste programme de nouveau matériel diesel pour 1953 et 1954. Or, cette question de placer des locomotives diesel sur le parcours de l'Est, de Montréal à la Nouvelle-Écosse, a soulevé toute une controverse. Les gens de la Nouvelle-Écosse, les petits exploitants et le gouvernement provincial sont d'avis que c'est la dieselisation qui enlève leur marché aux petites entreprises. Hier M. Gordon, dans son analyse de la situation, a nettement affirmé que les frais en étaient la raison majeure. Il a dit qu'il prendrait en Nouvelle-Écosse tout le charbon dont le prix pourrait raisonnablement concurrencer le charbon américain dans cette région.

Le PRÉSIDENT: Durant bon nombre d'années.

M. GILLIS: Justement, et le chiffre qu'il nous a donné a trait au coût du charbon américain par rapport à celui du charbon de la Nouvelle-Écosse livré à Moncton.

M. GORDON: Ce ne sont là que deux exemples.

M. GILLIS: C'est exact. J'ai ici un télégramme adressé par le ministre des Mines de la province de la Nouvelle-Écosse à M. McCulloch qui me l'a remis. Le député d'Inverness-Richmond, M. Carroll, qui n'est pas membre de ce Comité, a reçu le même télégramme. Le ministre des Mines de la Nouvelle-Écosse conteste vos chiffres et, avec votre permission, je vais donner lecture du télégramme pour que vous en fassiez votre profit. Le ministre félicite d'abord M. McCulloch de l'attitude qu'il a prise devant le Comité, puis il ajoute ceci:

Au sujet de la déclaration de M. Gordon relativement au coût du charbon américain et de Sydney, déchargé à Moncton au coût de \$12.33 et de \$13.04 respectivement, j'estime qu'il ne peut arriver à ces chiffres qu'en utilisant une base différente de frais de transport. Le coût du charbon criblé de Sydney: \$9.30; frais de transport à Moncton, \$2.80; total \$12.10. Pour arriver à \$13.04, c'est qu'il utilise un tarif O.C.S. (*On Company's Service*) de onze millièmes. Le charbon américain à la mine coûte \$3.90, transport à la frontière, \$4.65, plus douane cinquante cents, moins le change 20 cents, ce qui porte le taux de transport de la frontière à Moncton à \$3.48 pour 314.7 milles, donnant un tarif O.C.S. de 5.6 millièmes contre les 11 millièmes utilisés à l'égard du charbon de Sydney. Il existe présentement une entente portant que le National-Canadien n'exigera pas plus que 5 millièmes, ce qui devrait porter le coût de transport à Moncton à \$1.71, lequel, ajouté au coût à Sydney de \$9.30, devrait établir le coût du charbon déchargé à Moncton à \$11.01 au lieu de \$13.04, prix mentionné par M. Gordon. Sauf erreur, une décision sera prise mercredi relativement à la commande de Drummond.

A. H. McKinnon, ministre des Mines.

Or, si les chiffres cités par M. McKinnon dans son télégramme sont exacts, le charbon de Sydney peut être déchargé... c'est-à-dire depuis n'importe quel endroit en Nouvelle-Écosse, et je crois qu'il a dit que ce serait jusqu'à Sydney, et cela ferait un assez grand écart dans les chiffres pour la région en cause, en ce qui concerne les petits exploitants.

Même si nous expédions le charbon de la Nouvelle-Écosse de Sydney à Moncton, aux conditions que M. McKinnon expose ici, notre prix à Moncton serait de \$2 inférieur à celui de votre charbon américain. Je ne saurais dire si tout ceci est exact. Je demanderais à M. Gordon d'examiner la question, car s'il a raison de dire que le coût est l'unique facteur, alors il n'y a pas de problème et, naturellement...

M. GORDON: Vous voulez dire qu'il n'y a pas de problème d'après ces chiffres.

M. GILLIS: Précisément et, bien entendu, si c'est l'adoption des diesels, comme je le crois... J'ai insisté là-dessus hier et M. Gordon a promis d'y voir. La réponse que M. Gordon devait me donner aujourd'hui se rattacherait à cette question. Je voudrais savoir avec quelle rapidité disparaît le marché des petits exploitants.

M. GORDON: Je ferais peut-être bien de répondre à la première question. Vous m'avez demandé hier de vous dire combien de tonnes le National-Canadien a achetées des petits exploitants de la Nouvelle-Écosse, c'est-à-dire de tonnes déchargées à Moncton en 1951 et 1952, ce qui vous donnerait une idée de la rapidité avec laquelle le marché s'affaisse.

Je n'ai pas encore ces chiffres; je ne peux donc pas répondre à votre question en ce qui concerne le charbon déchargé à Moncton et provenant de telle ou telle houillère; nous vous procurerons ces chiffres, mais ce ne sera pas au cours de la présente réunion. Je communiquerai avec vous plus tard.

Une des difficultés qui surgissent lorsqu'on veut comparer nos frais n'est autre que les désaccords qui existe au sujet d'un tarif de cinq millièmes par tonne-mille de transport O.C.S. . . .

M. GILLIS: Cinq millièmes?

M. GORDON: Ces cinq millièmes ne sont que la base servant à une demande de subvention. Nous ne nous en servons pas. Nous prenons le coût réel du transport O.C.S. qui, vous le comprendrez facilement, varie d'un point à l'autre, d'une mine à l'autre, et aussi suivant le trafic. Nos acheteurs utilisent le total de nos frais de transport O.C.S. et lorsqu'ils reçoivent le prix d'un charbon à la mine, ils appliquent le chiffre des frais O.C.S., ce qui donne le prix du charbon déchargé au point de consommation. Ce chiffre n'est pas connu du public et nous ne croyons pas devoir le faire connaître au public, car il embrouille d'autres éléments du prix en ce qui concerne les tarifs généraux du trafic-marchandises parce que nous n'alourdissons pas ce chiffre en y ajoutant les frais généraux d'administration. Nous cherchons à appliquer ce chiffre des frais O.C.S. le plus possible au profit des houillères canadiennes, et nos acheteurs ont reçu des instructions dans ce sens. Nous leur accordons tous les avantages possibles en matière de trafic. Ce que je me proposais de dire hier, c'est que lorsqu'on nous offre au Canada un prix à la mine de \$9.30 et qu'aux États-Unis ce prix est en moyenne de \$4.14 la tonne, le charbon américain a au départ un immense avantage qui lui permet d'absorber des frais de transport qui devraient militer contre lui.

En d'autres termes, si le prix à la mine du charbon américain approchait le moins du prix du charbon canadien, nous n'achèterions pas de charbon américain, pourvu qu'il nous soit possible de l'obtenir au Canada. L'unique raison pour laquelle le charbon américain soutient la concurrence est que son prix à la mine est tellement bas qu'il a un immense avantage, celui de surmonter les obstacles géographiques.

Le PRÉSIDENT: Puis-je poser une question sur un sujet qui ne m'est pas très familier. Si le National-Canadien acceptait le tarif arbitraire O.C.S. établi par l'Office du charbon, le charbon des Maritimes pourrait-il alors être utilisé?

M. GORDON: Cela dépendrait des circonstances. En certains cas, le tarif de 5 millièmes est plus élevé et en d'autres plus bas que nos frais réels. Je m'engage dans un sujet de controverse, monsieur le Ministre. Pouvez-vous m'éclairer là-dessus?

L'hon. M. CHEVRIER: J'aurai quelque chose à dire à ce propos lorsque l'occasion se présentera.

M. GORDON: Je ne sais si je dois m'engager dans cette controverse au sujet du tarif O.C.S. et du tarif subventionné. Ce n'est pas une controverse . . . j'allais dire qu'il s'agit plutôt d'une divergence d'opinion, mais cela revient peut-être au même. Nous sommes d'avis qu'il nous faut tenir compte de nos frais réels lorsque nous achetons du charbon. L'Office fédéral du charbon est, je crois, l'organisme qui a pour mission d'aider le plus possible l'industrie charbonnière du Canada; pour simplifier les choses et pour mieux établir la formule servant aux subventions, il statue que, lorsque nous faisons une demande de subvention, nous devons utiliser le coefficient de 5 millièmes par tonne-mille. Voilà qui produit des résultats fort étranges, car en certains cas nos frais peuvent être inférieurs à ce chiffre, mais nous recevons quand même les 5 millièmes par tonne. D'autre part, lorsque nos frais tendent à dépasser ce chiffre, il est clair que la subvention ne nous est d'aucun avantage.

L'hon. M. CHEVRIER: Il serait bon maintenant, en toute équité peut-être pour les députés qui ont fait partie de la délégation dont M. Gillis a fait mention dans le télégramme qu'il a lu et dont le ministre des Mines et moi-même faisons partie, de dire un mot des exposés qui ont été présentés à cette occasion. On a

fait des instances auprès de moi et de mes collègues, M. Winters et M. Prudham, surtout afin que le National-Canadien remette à plus tard la réalisation de son programme de diésélisation. J'ai eu l'impression qu'en général on attachait à ce problème une importance sociale surtout, en ce sens qu'il intéresse les mineurs et les exploitants et qu'il n'est pas essentiellement un problème du ministère des Transports. Cependant j'ai informé les membres de la délégation que je communiquerais avec le président des chemins de fer Nationaux pour ce qui a trait à différer le programme, mais c'était là une affaire de régie interne. En toute équité pour mes collègues, je crois devoir affirmer que j'ai fait part de ces instances au président du National-Canadien par l'entremise des hauts fonctionnaires du ministère. Or je n'ai pas eu l'occasion depuis lors de discuter plus à fond cette affaire avec le président du National-Canadien. On pense peut-être que la déclaration du président devrait être communiquée directement aux délégués par le ministre, mais elle a été provoquée, comme vous le savez, par la question de M. Gillis et celle de M. McCulloch.

Ces instances ont été suivies d'une discussion sur les prix du charbon, à laquelle prit part, en plus du ministre des Mines et Relevés techniques, le président de l'Office du charbon, M. Uren, qui exprima son opinion sur ces prix. Je sais que M. Prudham étudie actuellement la question. Naturellement le problème peut être résolu par une augmentation des subventions. Cela ne regarde pas mon ministère, mais plutôt l'Office fédéral du combustible. Il peut aussi se régler en partie par une étude des prix et, sauf erreur, M. Prudham s'intéresse actuellement à cette solution. Je regrette de ne pouvoir vous donner plus amples renseignements sur cette question et j'hésite à en donner, car ce n'est pas une question qui relève du ministère des Transports mais bien d'un autre ministère. Il existe une autre solution possible et elle consiste à modifier le mode de paiement; il n'est pas impossible d'accorder de cette façon quelque assistance aux exploitants et aux mineurs. Je ne veux pas en dire davantage, car je m'aventure dans un domaine qui n'est pas le mien.

M. GILLIS: Je comprends cela. Ce problème relève à vrai dire du ministère des Mines et Relevés techniques ainsi que de l'Office du charbon, qui a été institué aux fins de régler ce problème. Si j'ai abordé cette question aujourd'hui, c'est que le National-Canadien achète ce charbon et M. Gordon est l'homme à qui il convient d'en parler. Mais, en dernière analyse, il appartient à l'Office du charbon d'aplanir les difficultés.

Monsieur le président, puis-je poser une autre question à M. Gordon?

Le PRÉSIDENT: Mon intention n'est pas de vous en empêcher, mais ne serait-il pas avantageux de nommer un petit sous-comité qui étudierait la chose avec M. Gordon et vous-même ainsi qu'avec des fonctionnaires attitrés de son organisation. Nous avons parmi nous aujourd'hui un groupe important de témoins et nous ne pouvons pas, en toute justice, accorder à votre problème toute l'attention qu'il mérite et terminer notre travail avant six heures ce soir. Cela vous conviendrait-il?

L'hon. M. CHEVRIER: J'hésiterais, soit dit très respectueusement, à accepter cette suggestion, car déjà M. Prudham m'a proposé de le voir à ce propos. Cet entretien réunirait M. Gordon et d'autres.

M. GILLIS: Je ne poserai plus de questions sur ce sujet.

La question suivante que j'allais poser s'écarte entièrement de ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

M. GILLIS: Hier M. Gordon m'a dit, au sujet de la chaussée Canso, que la compagnie avait élaboré un programme visant à déplacer leur terminus si la chose est nécessaire et si l'on en vient à cela. J'ai ici un petit mémoire de la ville de Canso,—les problèmes engendrent d'autres problèmes,—et les gens de

cette localité craignent que la chaussée de Canso ne fasse disparaître complètement leur petite ville de la carte. Je n'ai pas l'intention de vous donner lecture du mémoire. M. Chevrier l'a lu. La Commission des transports ou le National-Canadien ont-ils envisagé quelque solution au problème des 298 personnes employées là-bas par les chemins de fer?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. Lorsque j'assistai aux cérémonies d'inauguration à Canso, je causai avec un délégué de la Chambre de commerce de Canso et M. Macdonald, premier ministre de la province, était présent à l'entretien; tous deux m'ont mis au fait des difficultés qu'ils auraient à résoudre si l'on venait à terminer les travaux de cette chaussée, et nous avons pensé alors qu'une déclaration sur ce problème s'imposait. En d'autres termes, combien de gens sont actuellement à l'emploi du National-Canadien et combien à l'emploi du ministère des Transports et que pourrait-on faire pour venir en aide à ces deux groupes. Nous avons étudié la chose et nous savons à présent que nous pouvons occuper une partie de ces gens. Malheureusement nous ne pouvons pas tous les caser. Nous pouvons en employer un certain nombre aux écluses; j'oublie quel nombre a été mentionné. Le National-Canadien peut en embaucher un certain nombre à Port-Hawkesbury et à Mulgrave. Nous sommes à étudier vos problèmes. Je ne dis pas que nous pouvons embaucher tous ces gens, mais je puis affirmer à mon ami que la question est actuellement à l'étude.

M. GILLIS: Cette réponse me satisfait. Je n'attends pas une réponse définitive à la question aujourd'hui.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous savez qu'il se passera encore quelque temps avant que ce bouleversement ait réellement lieu.

M. GILLIS: Si la question est à l'étude, j'aurai sûrement la chance d'obtenir cette réponse.

L'hon. M. CHEVRIER: Et nous tenons la province de la Nouvelle-Écosse informée, car, dans une certaine mesure, c'est également son problème.

M. BROWNE: J'ai une brève question à poser à M. Gordon à la suite de la réponse qu'il m'a donnée hier soir. M. Gordon peut-il me dire si le National-Canadien songe à disposer du chantier maritime de Terre-Neuve à Saint-Jean?

M. GORDON: Bien, si je vous ai donné cette impression, je ne l'ai certainement pas fait intentionnellement. J'ai répondu à votre question, à savoir... j'ai pensé que vous aviez demandé si la question était actuellement à l'étude?

M. BROWNE: Oui.

M. GORDON: On nous a fait une proposition, ou du moins on nous a demandé si nous consentions à discuter l'affaire. Nous en sommes encore à ce stade pour le moment. Je ne suis pas autorisé à disposer de ces biens. Ce sont des biens de la Couronne. Nous nous sommes seulement entendus pour discuter l'affaire avec cet autre groupe, pour décider si nous sommes consentants à faire une telle recommandation.

M. BROWNE: L'administration consentirait-elle à rencontrer les représentants des syndicats et à discuter avec eux les moyens à prendre pour améliorer l'efficacité du chantier à cet endroit-là?

M. GORDON: Absolument.

M. BROWNE: Les syndicats ont étudié le problème et m'ont montré un programme qu'ils avaient ébauché.

M. GORDON: Il serait parfaitement convenable et normal, comme je l'ai déjà dit, d'avancer devant le Comité ouvrier-patronal toute suggestion que les employés estiment utile. Il nous fera toujours plaisir de les entendre. Pour commencer, je suis d'avis que le meilleur moyen d'aborder le problème est de l'étudier avec le gérant local là-bas, M. Grayston.

M. BROWNE: Nous avons déjà fait cela.

M. GORDON: Alors nous aurons de ses nouvelles.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Grayston est un homme tout à fait remarquable.

M. GORDON: Nous serons très heureux de discuter l'affaire.

M. FULTON: Votre état des revenus indique une augmentation considérable des prêts du gouvernement; ils sont de 4 millions de dollars plus élevés que l'an dernier.

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Bien que le total des emprunts ne soit pas énorme,—\$6,700,000,—il est néanmoins assez considérable pour provoquer une certaine inquiétude, étant donné que nous avons récemment révisé votre organisation financière. Comment avez-vous pu annoncer un petit excédent l'an dernier alors que ces emprunts se répètent?

M. GORDON: Nous n'empruntons que pour le compte de capital.

Le seul intérêt est celui dû au gouvernement. Il monte toujours, mais c'est parce qu'en ce moment nous empruntons de l'État plutôt que sur le marché. Normalement nous ferions appel au marché, nous vendrions nos obligations au public et l'intérêt paraîtrait sous l'en-tête: "intérêt dû au public". Mais durant les deux dernières années nous avons emprunté directement du ministre des Finances parce que, pour diverses raisons, celui-ci désire que nous nous adressions pas au marché. Nos obligations portent une garantie du gouvernement et nous ne pouvons pas faire appel au marché sans le consentement du ministre des Finances.

M. FULTON: Vos emprunts à la fin de cette année seront plus du double de ce qu'ils étaient l'an dernier, parce que l'intérêt a plus que doublé?

M. GORDON: Oui. Dans le rapport annuel, page 34, vous verrez comment cela figure dans notre bilan financier. Cela se trouve en entier dans le compte de capital. Vous y voyez comment nous finançons notre capital. Nous avons obtenu du gouvernement \$18,486,540 pour la vente d'actions privilégiées en vertu des dispositions relatives à la reconstitution de notre capital. Nous avons eu certains rachats d'obligations qui ont atteint la somme nette de \$9,702,206. Nous avons emprunté pour fins d'immobilisations \$94,586,864; et nous avons remboursé une dette de \$12,279,932. Par conséquent notre augmentation nette est de 97 millions de dollars, et l'augmentation de notre capital total est de 115 millions.

M. FULTON: C'est l'intérêt sur les emprunts qui augmente l'intérêt?

M. GORDON: C'est cela.

M. MACDONNELL: M. Gordon a dit hier qu'il nous donnerait à titre d'exemple quelques chiffres comparatifs du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Il me semble qu'étant donné nos immenses placements, qui ont été expliqués très clairement, il nous serait avantageux de disposer d'une certaine mesure commune. Nous reconnaissons que le National-Canadien a des fardeaux qu'il doit supporter.

Le PRÉSIDENT: J'ai pensé que nous verrions cela à la fin, mais voulez-vous que nous nous en occupions maintenant?

M. MACDONNELL: Je pensais que vous alliez maintenant quitter le sujet du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: J'ai dit que nous passerions aux dernières questions après avoir étudié les rapports et les budgets. J'ai pensé que votre remarque entraînait dans la catégorie des dernières questions.

M. MACDONNELL: Peu m'importe quand nous procéderons à ces questions.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous ferions peut-être mieux d'en finir?

M. MACDONNELL: Vous voulez dire que nous quittons définitivement le sujet du National-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Non, je veux dire que nous terminions l'étude de tous les rapports et des budgets et que nous traitons ensuite les questions spéciales qui ont été posées, une après l'autre. Certains membres ici attendent leur tour pour poser des questions sur le rapport.

M. MACDONNELL: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Voici maintenant le rapport annuel de la *Canadian (West Indies) Steamships' Limited*.

MONTRÉAL, le 2 mars 1953.

A L'Honorable Lionel Chevrier, C.R., député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre ici le rapport d'exploitation de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'exercice 1952.

Par comparaison avec l'année précédente les résultats d'exploitation s'établissent ainsi:

Recettes d'exploitation	\$7,449,247	\$6,808,478	\$ 640,769	9.41%
Frais d'exploitation	7,122,971	6,840,054	282,917	4.13%
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	
Profit ou perte d'exploitation	\$ 326,276	\$ 31,576	\$ 357,852	

Le fret a contribué \$5,801,570 de recettes, une amélioration de 9.2 p. 100 due en grande partie au plus fort tonnage de sucre transporté en direction du nord, à de plus hauts tarifs pendant toute l'année et à une augmentation des taux sur les autres cargaisons en direction du sud. En 1952, il a été transporté 351,930 tonnes de fret, soit 3.4 p. 100 de plus que l'année précédente.

Le tonnage en direction du sud a diminué de 11,207 tonnes ou de 8.45 p. 100 à cause surtout d'un moindre tonnage de farine à destination de la Jamaïque. Le tonnage dans l'autre sens accuse un gain de 22,851 tonnes ou de 11.0 p. 100 dû à l'augmentation de 16.4 p. 100 du tonnage du sucre.

Les recettes du service des passagers ont augmenté de \$37,346 ou de 4.5 p. 100, accusant ainsi de plus nombreux voyageurs entre le Canada, les États-Unis et les Antilles, ainsi qu'entre les Îles.

La recette provenant de nolisements s'est élevée à \$633,661, une augmentation de 21.5 p. 100, comme suite de taux plus favorables obtenus au début de 1952 pour les cargos sans système de réfrigération.

L'augmentation de \$282,917 ou de 4.1 p. 100 des frais d'exploitation reflète un plus gros volume de fret transporté et de plus gros frais d'exploitation au cours de l'année ainsi qu'une augmentation de frais par la mise en rade des deux navires du type "Lady" retirés du service et dont on n'avait pas encore disposé à la fin de l'année. Au cours de 1952 il a été complété 64 voyages, soit le même nombre qu'en 1951.

Le profit d'exploitation de \$326,276 se compare à une perte d'exploitation de \$31,576 en 1951. Compte tenu des \$145,065 de revenu du fonds de remplacement des vaisseaux et du paiement des intérêts sur les obligations entre les

mains du public et sur les avances de l'État, le déficit de revenu a été de \$3,909 chiffre que l'on compare au déficit de revenu de \$466,992 en 1951. On remarquera à l'état des revenus qui figure à la page 8 que les intérêts sur les avances de l'État ont diminué de \$90,534. Ceci est dû à l'annulation, à partir du 1^{er} janvier 1952, de la dette envers l'État au sujet d'un reliquat d'avances pour rencontrer les déficits encourus durant la période de développement 1929-1934.

La flotte exploitée à la fin de l'année se composait des navires suivants:

		Jauge brute	Tonnage réel
<i>Canadian Challenger</i>	Moteurs diesel et frigorifique	6,745	7,460
<i>Canadian Constructor</i>	Moteurs diesel et frigorifique	6,745	7,460
<i>Canadian Cruiser</i>	Moteurs diesel et frigorifique	6,745	7,460
<i>Canadian Conqueror</i>	Sans frigorifique	2,930	4,532
<i>Canadian Highlander</i>	Sans frigorifique	2,966	4,532
<i>Canadian Leader</i>	Sans frigorifique	2,930	4,532
<i>Canadian Observer</i>	Sans frigorifique	2,967	4,532
<i>Canadian Victor</i>	Sans frigorifique	2,963	4,532
		34,991	45,040

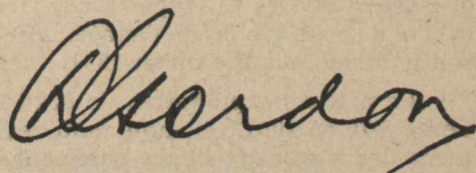
Selon l'intention exprimée dans le rapport annuel précédent, le "Lady Nelson" et le "Lady Rodney", étant devenus pour la Compagnie impropres à l'exploitation, ont été retirés du service à la fin de la saison de 1952 et mis en rade en attendant qu'on en dispose. Les deux vaisseaux ont été vendus en février 1953 et livrés aux nouveaux propriétaires. Ses autres vaisseaux permettent à la Compagnie d'offrir un service de fret régulier et fréquent qui peut être adapté au trafic. Les passagers trouvent encore de bonnes cabines sur les trois navires à moteur affectés au service de l'Est, chaque navire pouvant accommoder douze personnes.

Le reliquat du fonds de remplacement des vaisseaux à la fin de l'année était de \$5,018,229, chiffre que l'on compare à \$4,685,337 à la fin de 1951, l'augmentation étant représentée par la dépréciation accrue pour l'année de \$372,392 moins la somme de \$39,500 affectée à des dépenses capital, soit l'installation d'un appareil de radar sur les cinq cargos sans frigorifique. Les intérêts annuels payés au fonds, soit \$145,065, ont été versés aux comptes généraux de la Compagnie pour rencontrer les frais courants.

A la fin de 1952, le reliquat du fonds d'assurance était de \$2,354,572 contre \$2,046,654 à la fin de 1951. Provision faite pour toutes les pertes s'élevant à \$113,910, le fonds eut un surplus de \$377,918 dont \$70,000 ont été affectés au paiement de l'impôt sur le revenu.

Le Conseil d'administration remercie ici encore une fois les officiers et employés de leurs bons et loyaux services.

Pour le Conseil d'administration,
Le Président,



BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1952

ACTIF		PASSIF	
Immobilisations—		Capital-actions—	
Vaisseaux.....	\$9,883,945	Autorisé et émis: 400 actions à \$100 chacune.....	\$ 40,000
Moins dépréciation courue.....	5,952,174		
	\$3,931,771	Dette consolidée—	
Fonds de remplacement des vaisseaux.....	5,018,229	Obligations 5%, 25 ans, garanties par l'État, échéance le 1er mars 1955.....	9,400,000
	\$ 8,950,000		
Disponibilités—		Avance de l'État—	
Espèces en banque.....	\$803,898	Pour capital d'exploitation.....	150,000
Dépôts spéciaux.....	4,550		
	\$ 808,448	Exigibilités—	
Comptes à recevoir.....	34,658	Comptes à payer.....	\$441,405
Soldes de fret, passagers et agences.....	159,229	Arriérés d'intérêts.....	4,550
Solde dû par l'État au compte déficit.....	3,909	Intérêts courus mais non échus.....	156,667
Inventaires.....	23,377	Impôt sur le revenu (estimatif).....	70,000
Avances aux capitaines, matelots, etc.....	15,004		672,622
Dû à même le fonds d'assurance et de remplace- ment.....	221,818		
	1,266,443	Réserve pour assurance.....	2,354,572
Débts en suspens.....	6,179		\$12,617,194
Fonds d'assurance.....	2,354,572		
Escompte sur capital-actions.....	40,000		
	\$12,617,194		

T. J. GRACEY,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1952.

A notre avis, les Steamships ont tenu les livres de comptabilité requis, et le bilan au 31 décembre 1952, ainsi que l'état des revenus et le compte de profits et pertes s'y rattachant pour l'exercice terminé à cette date, ont été dressés sur une base conforme à celle de l'année précédente et concordent avec les livres des Steamships.

Le bilan ci-dessus, ainsi que l'état des revenus et le compte de profits et pertes s'y rattachant, ont été, selon nous, établis de manière à présenter un tableau fidèle et impartial de la situation financière des Steamships au 31 décembre 1952, et des revenus et dépenses de l'exercice.

A notre avis, les Steamships n'ont pas outrepassé leurs pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance. Nous faisons rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

GEORGE A TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

le 2 mars 1953

ÉTAT DES REVENUS

	1952	1951
Recettes d'Exploitation		
Fret.....	\$5,801,570	\$5,312,191
Passagers.....	869,400	832,054
Diverses.....	57,168	48,141
Subventions.....	87,448	94,649
Affrètement.....	633,661	521,443
Total.....	\$7,449,247	\$6,808,478
Frais d'Exploitation		
Comptes de voyages.....	\$6,394,663	\$6,107,348
Frais des vaisseaux immobilisés.....	46,308	11,978
Dépréciations des navires.....	372,392	371,699
Frais de gérance et de bureaux.....	228,105	224,143
Pensions.....	22,731	1,567
Divers.....	58,772	123,319
Total.....	\$7,122,971	\$6,840,054
Profit ou perte d'exploitation.....	\$ 326,276	\$ 31,576
Revenus du fonds de remplacement des vaisseaux—Cr.....	145,065	130,368
Intérêts sur obligations entre les mains du public.....	470,000	470,000
Intérêts sur avances de l'État.....	5,250	95,784
Déficit de revenus.....	\$ 3,909	\$ 466,992

Note: Une réserve de \$70,000 a été faite à même le surplus de revenu du fonds d'assurance pour l'impôt sur le revenu de 1952.

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

Au 31 décembre 1952

Solde au 31 décembre 1951—Déficit.....	\$3,618,505
Le déficit de \$3,909 de revenus pour l'année a été assumé par l'État canadien.....	—
Annulation des avances de l'État pour déficits (1929-1934)—Crédit.....	3,618,505
Solde au 31 décembre 1952.....	Nil

Le PRÉSIDENT: A la page 13 de la brochure du budget, vous trouverez le budget de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

M. KNIGHT: Combien de navires ont été retirés?

Le PRÉSIDENT: M. Knight propose que nous passions outre à la lecture du rapport.

M. KNIGHT: Je n'ai rien proposé de semblable.

Le PRÉSIDENT: Comme vous vous mettiez à poser des questions, j'ai pensé que c'était une façon de proposer que nous passions outre.

M. MACDONALD: Je le propose, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que nous passions outre à la lecture du rapport. Qui sont pour?

Adopté.

L'hon. M. CHEVRIER: L'étude du budget vous permettra de discuter tout ce qui vous plaira.

M. KNIGHT: J'allais demander à M. Gordon combien de navires ont été retirés du service des Antilles?

M. GORDON: Les deux navires de la classe *Lady*.

M. KNIGHT: Ont-ils été vendus?

M. GORDON: Les deux derniers navires de la classe *Lady* ont été vendus; ils sont maintenant en route pour être livrés à leurs acquéreurs qui s'en serviront pour le transport de pèlerins à la Mecque.

M. FRASER: C'est une tâche qui convient admirablement à une *Lady*.

M. KNIGHT: Quelle était la valeur comptable? On mentionne qu'ils ont été vendus à plus que leur valeur comptable.

M. GORDON: La valeur comptable nette est la valeur inscrite au grand livre, moins la dépréciation. Laissez-moi réfléchir un peu. Le fait est que si ces navires étaient encore à vendre, il y aurait objection à répondre car la réponse pourrait affecter le prix de vente; et comme ils sont vendus leurs acquéreurs peuvent penser qu'ils ont fait un mauvais marché.

M. KNIGHT: Mais il est dit ici qu'ils ont été vendus à plus que leur valeur comptable.

M. GORDON: La valeur comptable nette du *Lady Nelson* était de \$118,400 et celle du *Lady Rodney*, de \$109,450, soit un total de \$227,850.

M. KNIGHT: Ces navires de la classe *Lady* sont-ils de catégorie différente de vos autres navires ou ont-ils été baptisés de ce nom en raison de leur usage seulement?

L'hon. M. CHEVRIER: Les navires *Lady* sont des navires à passagers.

M. GORDON: Ils étaient tous semblables, sauf un qui a été muni d'un local frigorifique pour le transport des bananes.

Le PRÉSIDENT: Et quel en a été le prix de vente?

M. GORDON: Nous les avons vendus \$750,000 et avons en fin de compte réalisé un bénéfice net de \$705,000.

M. KNIGHT: Combien de navires vous reste-t-il à présent?

M. GORDON: Huit. Vous trouverez cela à la page 4 du rapport. Les navires à moteurs diesel peuvent chacun loger 12 passagers.

M. KNIGHT: Si je comprends bien, le retrait de ces navires signifie tout simplement que leur exploitation était déficitaire?

M. GORDON: Nous avons constaté que les frais d'exploitation dépassaient de beaucoup les recettes qu'ils pouvaient nous procurer.

M. KNIGHT: D'après la situation actuelle, croyez-vous qu'il y aura un nouveau fléchissement du commerce?

M. GORDON: Pas nécessairement. Nous avons atteint un certain stade dans notre service des Antilles. Les navires *Lady* avaient le désavantage d'être en premier lieu des navires à passagers et il fallait les soumettre à un horaire régulier. Ils devaient se trouver dans tel port suivant tel horaire et à telle date pour satisfaire les passagers. Mais les autres navires transportent surtout des marchandises; ils peuvent donc se rendre là où les attend une cargaison sans se confirmer à un horaire inflexible.

M. KNIGHT: Voilà pourquoi je vous ai demandé si ces deux navires sont d'une catégorie spéciale.

M. GORDON: Ils étaient avant tout des navires à passagers. Et puis, il n'y avait pas seulement le fait que ces navires n'étaient plus rentables; ils étaient arrivés à un degré d'usure qui aurait exigé des réparations fort coûteuse que nous n'étions pas disposés à entreprendre.

M. KNIGHT: Je crois comprendre que des gens à Trinidad sont fort inquiets des répercussions que le retrait de ces navires aura à cet endroit. Je sais que vous n'avez pas pour mission de subventionner les villes-fantômes des régions houillères et j'imagine aussi bien que vous n'êtes pas chargé, en tant que président de la compagnie, de subventionner Trinidad. Mais je pense que ces gens peuvent invoquer notre politique étrangère qui consiste, entre autres choses, à remplir une espèce de devoir, et ce devoir est celui des peuples qui montrent

la voie du progrès. Il consiste à développer les régions moins privilégiées. Je crois que le maintien de ce commerce serait à l'avantage du Canada au point de vue des bonnes relations et de la réclame.

L'hon. M. CHEVRIER: Toute la question est de savoir si nous pouvons absorber longtemps une si lourde perte. Je compléterai la pensée de M. Gordon en disant qu'Air-Canada dessert tous ces endroits, Trinidad en particulier, et que ce service a accru le déficit d'exploitation des navires de la classe *Lady*. De plus, l'accord commercial conclu avec les Antilles, comme M. Knight le sait, n'a pas été exécuté à la lettre et ce fait a empiré la situation financière.

M. GORDON: Il convient de refaire brièvement l'historique des navires de la classe *Lady*. Ceux-ci ont été mis en service en conséquence du premier accord commercial. Ces navires furent les instruments d'exécution de cet accord. A présent, ces navires ont cessé de servir utilement à cet égard et ils ont rempli leur mission. Je crois que le Canada a fait un bon placement puisqu'il a contribué à développer un commerce que nous voulions encourager à l'époque de la signature de l'accord.

M. BROWNE: Quand cet accord a-t-il été signé?

M. GORDON: En 1927 ou 1928. Les relations commerciales ont été établies, mais les temps ont changé. Nous croyons que les navires *Lady* ne sont plus nécessaires au maintien du commerce avec les Antilles. Il y a suffisamment de navires qui font la liaison entre le Canada et les Antilles à l'heure actuelle pour assurer le transport des marchandises entre les deux pays. De plus nous avons introduit sur les voies commerciales des navires à moteurs diesel et d'autres genres de navires et si les nécessités du commerce ou du trafic entre cette région et le Canada exigent un plus grand nombre de navires et que nous y voyions un certain bénéfice, nous les mettrons sûrement en service et recommanderons l'acquisition d'autres navires.

M. KNIGHT: Êtes-vous d'avis que de bonnes relations, le but à atteindre, sont désormais établies?

M. GORDON: Certainement. Nous avons étudié la question de savoir s'il fallait remplacer les navires de la classe *Lady* ou les retirer du service. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il ne serait pas commercialement profitable de les remplacer. Il y en a d'autres qui sont prêts à fournir des navires de transport, si le besoin se fait sentir. D'autres peuvent assurer ce service et cela me paraît régulier.

M. KNIGHT: Croyez-vous que l'absence d'un avantage pécuniaire pourrait être compensé par le maintien de bonnes relations au prix de l'exploitation d'un système peu économique?

M. GORDON: Voilà une question d'appréciation et votre argument a du bon. Mais nous avons pensé que le commerce n'était pas suffisant pour justifier le paiement de fortes subventions aux navires à passagers, étant donné surtout l'excellent service aérien fourni par Air-Canada.

M. KNIGHT: Ces gens estiment que cela aiderait les régions insuffisamment développées. Et je crois que, du point de vue de la politique étrangère du Canada et du devoir que nous avons de venir en aide à ces régions mal développées, ce serait peut-être une bonne chose. Je voulais cependant connaître votre opinion là-dessus. Je suppose que cette question relève bien plus du gouvernement que du National-Canadien.

M. GORDON: Une bonne proportion des passagers des navires de la classe *Lady* venaient des États-Unis et nous n'avons pas cru que le Canada bénéficierait beaucoup d'une grande réclame à l'égard de ces navires auprès des voyageurs américains. A notre avis, les voyageurs canadiens sont très bien servis par les navires à passagers dont nous disposons et par le service aérien qui est excellent.

M. KNIGHT: Je n'ai pas suggéré que l'on maintienne le service des Antilles; je demande seulement votre opinion en la matière.

M. FULTON: A ce propos, seriez-vous en mesure de nous donner une liste des passagers que vous avez transportés gratuitement aux Antilles en 1951 et 1952? Si vous ne pouvez pas me répondre sur-le-champ, peut-être le pourrez-vous plus tard?

M. GORDON: En 1951 et en 1952?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Vous voulez une liste des noms?

M. FULTON: Oui.

M. BROWNE: La liste ne serait pas longue.

M. GORDON: Elle serait même très courte. Avant de répondre affirmativement, je cherche à comprendre la portée de cette question.

M. McLURE: Une autre question. Les équipages de ces navires ont-ils...

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs, s'il vous plaît. M. Macdonnell a la parole; il y a tellement de bruit ici que M. McLure n'a rien entendu.

M. GORDON: Je ne me souviens pas, monsieur Fulton, mais si l'on constate que certains gestes de courtoisie ont été posés pour des raisons de trafic ou autres, je ne vois pas très bien qu'il soit dans l'intérêt de la Compagnie de les divulguer au public.

Le PRÉSIDENT: Seriez-vous satisfait, monsieur Browne, si le président vous donnait le chiffre total?

M. BROWNE: C'est M. Fulton qui a posé la question.

M. FULTON: Cela ne me satisferait pas entièrement, monsieur le président. Je suis à me demander si je ne pourrais pas formuler autrement ma question de façon à ne pas heurter certains intérêts légitimes.

Le PRÉSIDENT: Alors, pensez-y et, en attendant, nous continuerons le débat.

M. GORDON: Je puis affirmer qu'à ma connaissance aucun voyage gratuit n'a été accordé à quiconque sauf pour le compte de la Compagnie.

M. FULTON: Veuillez donc consulter vos dossiers et me dire ce qui en est. S'il n'y a pas eu de voyages gratuits, ce renseignement est inutile, mais s'il y en a eu je trouverai peut-être quelque autre moyen d'obtenir ce renseignement.

M. MACDONNELL: A l'état des revenus, vous indiquez un crédit de \$145,065 au titre de revenus du fonds de remplacement des vaisseaux. Cela a-t-il quelque rapport avec les ventes?

M. GORDON: Il s'agit ici des bénéficiaires retirés des valeurs dans lesquelles le fonds est placé. En d'autres termes, un montant de dépréciation est imputé sur les dépenses d'exploitation avant le remplacement; nous plaçons ensuite l'argent comptant dans des valeurs et ce placement est maintenu à titre de fonds de réserve.

M. MACDONNELL: Vous avez parlé de la valeur inscrite au grand livre des navires qui ont été vendus et vous mentionnez le prix réel de vente... ce montant est-il compris dans les recettes?

M. GRACEY: Ce montant ne figure pas dans le budget de cette année. La vente a eu lieu en 1953.

M. McLURE: Puis-je poser ma question maintenant? Est-ce que les équipages de ces navires de la classe Lady appartiennent au syndicat des *Seafarers' International Union*?

M. GORDON: Je ne saurais vous donner une réponse définitive, mais je puis vous obtenir ce renseignement. Ces équipages appartenaient à un syndicat, mais je ne me rappelle pas lequel.

L'hon. M. CHEVRIER: Ces marins appartenaient au C.S.U., mais ils ont fait la grève et plus tard ils ont été annexés au S.I.U.

M. McLURE: Si je vous pose cette question, c'est que, à l'époque où vous abandonniez ces navires, on s'était efforcé de faire entrer dans ce syndicat les équipages des transporteurs de wagons, et, naturellement, notre province s'y est opposée parce que cette initiative venait à l'encontre de nos intérêts et du contrat que nous avons passé avec le gouvernement fédéral. C'est la raison pour laquelle j'ai posé cette question.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois pouvoir répondre affirmativement à la question.

M. GORDON: Tout groupe d'employés peut choisir son agent négociateur.

M. McLURE: Mais les équipages du transbordeur Borden n'appartiennent pas à ce syndicat?

M. GORDON: Pas actuellement. Ils appartiennent à la Fraternité canadienne des Employés de chemin de fer.

M. McLURE: Mais l'automne dernier on a cherché à les prendre en tutelle.

M. GORDON: Cela est peut-être dû à l'initiative des organisateurs du S.I.U., je ne saurais dire; quant à nous, nous ne sommes pas libres de décider. Nous devons accepter la décision des employés en ce qui concerne leur agent négociateur.

M. McLURE: Les équipages des deux transbordeurs s'y sont opposés fermement, parce que cette initiative serait à leur désavantage.

M. GORDON: Alors voilà votre réponse, car les employés prennent eux-mêmes leurs décisions. N'est-ce pas, M. Gillis?

M. GILLIS: C'est vrai. Il est difficile de prendre une telle décision dans cette province!

Le PRÉSIDENT: Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* est-il adopté?

Adopté.

Passons maintenant au budget de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

Puis-je vous poser une question M. Gordon. Je vois que la provision pour l'impôt sur le revenu ne vise que les bénéficiaires du revenu. Ne devez-vous pas payer l'impôt sur les bénéficiaires du capital, sur la vente des navires de la classe *Lady*, vu que le prix obtenu est plus élevé que le montant de sa valeur indiquée à l'actif?

M. GORDON: Il s'agit d'un bénéfice réalisé sur le capital. Il n'y a pas d'impôts sur le revenu en ce pays dans les cas de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la loi de l'Impôt sur le revenu contient une disposition relative à l'industrie, lorsqu'il y a vente d'une machine, par exemple...

M. FRASER: Il en est de même dans le cas du cultivateur qui vend un tracteur.

Le PRÉSIDENT: ... à un montant plus élevé que celui indiqué à l'inventaire.

M. GORDON: Alors, s'il en est ainsi, les gens de l'Impôt sur le revenu réclameront. Il faut dire, monsieur le président, que ce chiffre s'applique à 1953; nous devons donc régler ce problème cette année. Lorsque nous ferons nos calculs pour cette année, nos avocats tâcheront naturellement d'établir notre responsabilité en ce qui concerne ces opérations.

M. FULTON: Monsieur le président, ne faites-vous pas allusion en ce moment à l'outillage essentiel?

Le PRÉSIDENT: Non, je veux parler de l'outillage tout court; je crains fort que ce surplus ne soit imposable.

M. GORDON: Monsieur le président, M. Gracey m'informe que la question a été portée à l'attention du ministère de l'Impôt sur le revenu et sa première décision a été que cet article n'est pas imposable.

M. FRASER: Vous devez avoir un bon représentant au ministère!

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser sur le budget?

M. BROWNE: Oui. Je remarque dans le budget de 1953 que l'on s'attend à une baisse des revenus et des dépenses. Ce fait est-il dû au retrait de ces deux navires?

M. GORDON: Oui. Les deux navires de la classe *Lady* nous ont coûté très cher.

M. BROWNE: Néanmoins ils ont dû rendre des services. Avez-vous l'intention de les remplacer un de ces jours?

M. GORDON: Nous n'avons pas immédiatement l'intention de fournir un service semblable à celui des navires *Lady*. Le service que nous assurons en ce moment est un service régulier à destination de ports bien déterminés, et nous faisons aussi escale à d'autres ports, selon les besoins du trafic.

M. BROWNE: Trouvez-vous que ce commerce augmente ou diminue?

L'hon. M. CHEVRIER: Il diminue considérablement. Les navires de la classe *Lady* perdent beaucoup de leur clientèle au bénéfice des lignes aériennes.

M. BROWNE: Je comprends bien cela, mais je pense aux autres navires en ce moment.

L'hon. M. CHEVRIER: Ils sont dans le même cas.

M. BROWNE: Je veux parler du commerce des autres navires, indépendamment de ceux de la classe *Lady*.

M. GORDON: Autrement dit, vous voulez savoir quelles sont les perspectives d'avenir. Est-ce à quoi vous pensez?

M. BROWNE: Oui.

M. GORDON: Bien, en ce moment même, le revenu réel provenant des exportations en janvier et février de même que le revenu estimatif de mars, sont légèrement au-dessous des prévisions établies à la fin de l'année. Cela est dû en partie aux exportations vers certaines colonies qui ont été inférieures à celles de l'an dernier et au fait que la Jamaïque achète sa farine en grande partie aux États-Unis. Voilà un élément du commerce qui est à la baisse.

Du côté des importations, nous y voyons également une baisse des revenus en raison de l'énorme réduction du tarif de transport du sucre provoquée par l'affaissement du marché de l'affrètement. Nous croyons qu'il a pu se produire une certaine amélioration de ce côté-là vers la fin de l'année, mais en ce moment la situation n'est guère prometteuse. Ensuite, il nous a été possible d'affréter plusieurs de nos navires hors saison, mais la demande d'affrètement a été très pauvre cette année.

M. BROWNE: Ces navires partent d'où, d'Halifax ou de Saint-Jean?

M. GORDON: En été, ils partent de Montréal et d'Halifax; en hiver, d'Halifax seulement.

M. FRASER: Je note ici qu'un montant supplémentaire d'impôt sur le revenu frappant le surplus du fonds d'assurance était de \$70,000 l'an dernier et, cette année, il est de \$144,000. Voulez-vous m'expliquer cela?

M. GORDON: M. Gracey peut vous renseigner.

M. GRACEY: Vu le déficit d'exploitation l'an dernier, l'impôt sur le revenu payable au titre des recettes réunies des navires et du fonds d'assurance a diminué, mais, cette année, il y a un surplus estimatif et, par conséquent, tout le fonds d'assurance est imposable.

M. FRASER: Le tout sera imposable?

M. GRACEY: Oui, comme l'an dernier d'ailleurs, mais les recettes sont réduites en raison des pertes.

Le PRÉSIDENT: Le budget de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* est-il adopté?

Adopté.

Maintenant je prends pour acquis que le rapport sur le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada est adopté. M. Matthews n'est pas parmi nous, et il est le seul qui puisse nous donner les explications, comme vous le savez.

Adopté.

M. GILLIS: Ce rapport ne prête pas à controverse.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Montréal, le 9 février 1953.

L'honorable Lionel Chevrier, C.R., député,
ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre leur rapport sur les transactions, en 1952, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, appelé ci-dessous "Trust des titres", telle qu'effectuées en vertu de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1952.

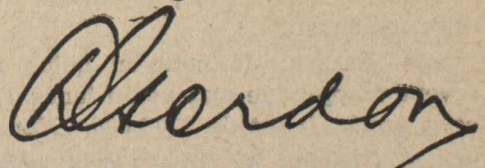
Les transactions mentionnées aux clauses 5 et 13 de la Loi ont été effectuées de la façon suivante:

- (1) Le ministre des Finances a transporté aux chemins de fer Nationaux du Canada le capital-actions du Trust des titres représenté par cinq millions d'actions sans valeur nominale ayant une valeur initiale de \$378,518,135.02.
- (2) Les valeurs en nantissement mentionnées dans la clause 5 de la Loi sont transportées par le ministre des Finances au Trust des titres. Ces valeurs figurent maintenant à l'annexe A.2 du bilan du Trust des titres.

Au cours de l'année aucune autre transaction n'a affecté les valeurs détenues par le Trust des titres.

Les régisseurs soumettent ici le bilan au 31 décembre 1952.

Pour les régisseurs,



TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1952

ACTIF

PASSIF

<i>Créances pour capital des emprunts—</i>	
Chemin de fer Canadian Northern.....	\$ 312,334,805.10
Chemin de fer Grand Trunk.....	118,582,182.33
Chemin de fer Grand Trunk Pacific....	116,006,599.08
Canadian National Railway Company..	96,936,971.75
	<hr/>
	\$ 643,860,558.26
 <i>Créances pour intérêt des emprunts—</i>	
Chemin de fer Canadian Northern.....	\$ 309,702,897.65
Chemin de fer Grand Trunk.....	103,250,802.95
Chemin de fer Grand Trunk Pacific....	107,326,622.84
Canadian National Railway Company..	54,501,313.57
	<hr/>
	574,781,637.01
 <i>Transactions des chemins de fer Nationaux du Canada du 1er janvier 1937 au 31 décembre 1951, intéressant la valeur comptable du capital-actions du Trust des titres.....</i>	
	108,480,697.14
 <i>Valeurs en mains—</i>	
Valeurs en nantissement—Voir Annexe A.1.....	.....
Autres valeurs—Voir Annexe A.2.....	.....
	<hr/>
	\$1,327,122,892.41
	<hr/> <hr/>

<i>Capital-actions détenu par les chemins de fer Nationaux du Canada—</i>	
5,000,000 d'actions sans valeur nominale:	
valeur initiale au 1er janvier 1952.....	\$ 378,518,135.02
 <i>Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt excède la valeur indiquée au 1er janvier 1937.....</i>	
	948,604,757.39
	<hr/>
	\$1,327,122,892.41
	<hr/> <hr/>

Le contrôleur,
T. J. GRACEY

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 1952.

Les valeurs en nantissement et autres valeurs figurant aux Annexes A.1 et A.2 ci-jointes ont été soumises 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 1952, conformément aux dispositions de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1952.

GEORGE A TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

Le 9 février 1953

72991-15

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

225

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ANNEXE A.1

226

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES

Emprunts

Billets et nantissements

CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—

Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099.68
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000.02
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000.00
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000.00
Emprunt provisoire, 1918, remboursé par des émissions sub-séquentes de valeurs garanties et des emprunts.....	.....
†Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077.00
†Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806.42
†Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000.00
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821.16
†Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000.82
Dette remboursée par l'État en vertu du chapitre 24, 1917 et du chapitre 11, 1918.....	.....
†Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....	.....

Total Canadian Northern..... \$ 312,334,805.10

CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—

Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435.18
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747.15
Emprunt 4% du G.T.Pacific, chapitre 23, 1913, garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000.00
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ultérieures de titres et emprunts garantis.....	.....

Total Grand Trunk..... \$ 118,582,182.33

CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC:

Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000.00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783.45
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053.72
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399.93
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162.35
Intérêt garanti par l'État.....	8,704,662.65
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan.....	2,898,536.98
Traité avec l'État en vertu du chapitre 71, 1903.....	.....

Total Grand Trunk Pacific..... \$ 116,006,599.08

Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.
Aucun.
Aucun.
Hypothèques en date des 23 et 26 juin 1916.

Billets à vue 6%.....	\$ 497,566.80
Billets à vue 6%.....	33,012,414.32
Billets à vue 6%.....	27,203,003.65
Billets à vue 6%.....	40,031,122.27
Billets à vue 6%.....	53,008,779.65
Billets à vue 6%.....	50,259,312.47
Billets à vue 6%.....	46,691,634.60
Billet à vue 6%.....	5,700,000.00
Actions-déventures 3½% et 4½%.....	5,109,999.99
Billets à vue 6%.....	56,858,496.44
Diverses actions-déventures et déventures.....	14,097,470.59
Diverses actions-déventures.....	10,783,564.86
Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	.....

Billets à vue 6%.....	\$ 25,479,226.97
Billets à vue 6%.....	56,646,816.12
Billets à vue 6%.....	23,288,747.15
Billet à vue 4%.....	15,000,000.00
Déventures 4% G.T.P.....	15,000,000.00
Actions-déventures 4%.....	60,801,700.00
Obligations 6% comportant 2ème hypothèque sur matériel.....	1,693,113.33

Obligations 1ère hypothèque 3%.....	\$ 33,048,000.00
Obligations sterling 4%.....	7,499,952.00
Hypothèque, 28 juin 1916.....	.....
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	.....
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	.....
Certificats du séquestre.....	53,339,162.74
Certificats de création, coupons détruits.....	8,698,170.42
Certificats de création, coupons détruits.....	2,925,723.88
Capital-actions de la G.T.P. Development Company, Limited.....	2,999,000.00

COMITÉ SESSIONNEL

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 (certificats de créma- tion.....	1,530,831.96
Emprunt 5%, crédit 137, 1924.....	10,000,000.00		Billets 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 (certificats de créma- tion.....	1,530,822.24
Emprunt 5%, crédit 377, 1925.....	10,000,000.00		Billets à vue 5% Canadian Northern.....	9,496,718.21
			Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	Cr. 1,422,425.17
			Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific (certificats de créma- tion.....	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 (certificats de créma- tion.....	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
Emprunts 5¼%, chapitre 6, 1932.....	11,210,815.56		Billets à vue 5¼% Canadian National Railway Company....	11,210,815.56
Emprunt provisoire, 1930, remboursé par des émissions sub- séquentes de valeurs garanties et des emprunts.....	.....		166,877.6376 parts du capital-actions du Grand Trunk Western Railroad Company.....	4,171,940.94
			Obligations-or provisoires 5% du Central Vermont Railway, Inc., comportant première et générale hypothèque, éché- ance 1er janvier 1960.....	8,609,000.00
Moins: mise au point autorisée par la Loi sur la revision du capital, 1937.....	Cr. 1,666,897.57			
Total Canadian National Railway Company.....	\$ 96,936,971.75			
Total des Emprunts.....	\$ 643,860,558.26			

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Valeurs transférées de l'État canadien au Trust des titres conformément aux dispositions de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1952

DESCRIPTION DES ÉMISSIONS	Montant	
	Sterling	Dollars
Obligations sterling consolidées, 1ère hypothèque, 4%, Canada Atlantic Rly. Co., échéance 1er janvier 1955.....	£1,245,300	
Obligations garanties, 20 ans, 4½%, Canadian National Rly. Co., échéance 1er septembre 1951.....		\$ 1,978,000.00
Obligations garanties, 25 ans, 4¾%, Canadian National Rly. Co., échéance 15 juin 1955.....		1,504,000.00
Obligations garanties, 25 ans, 4½%, Canadian National Rly. Co., échéance 1er février 1956.....		2,632,000.00
Obligations garanties, 30 ans, 4½%, Canadian National Railways Co., échéance 1er juillet 1957.....		864,000.00
Obligations garanties, 40 ans, 5%, Canadian National Rly. Co., échéance 1er juillet 1969.....		3,317,000.00
Obligations garanties, 40 ans, 5%, Canadian National Rly. Co., échéance 1er octobre 1969.....		2,271,500.00
Obligations garanties, 40 ans, 5%, Canadian National Rly. Co., échéance 1er février 1970.....		662,000.00
Actions-déventures garanties, 2%, 1927, Canadian National Rly. Co.....	3,813,250	
Actions-déventures, 1ère hypothèque, 3½%, Canadian Northern Alberta Rly. Co., échéance 4 mai 1960.....	534,097	
Actions-déventures, 1ère hypothèque, 3½%, Canadian Northern Ontario Rly. Co., échéance 19 mai 1961.....	6,294,345	
Actions-déventures consolidées, 4% perpétuelles, Canadian Northern Ontario Rly. Co.....	1,609,832	
Actions-déventures garanties, 1ère hypothèque, 4%, Canadian Northern Pacific Rly. Co., échéance 2 avril 1950.....	3,208,545	
Actions-déventures (Terminal), 1ère hypothèque, 4½%, Canadian Northern Pacific Rly. Co., échéance 2 avril 1950.....	1,533,131	
Actions-déventures garanties, 4% perpétuelles, Canadian Northern Quebec Rly. Co.....	983,183	
Actions-déventures, 25 ans S.F., 6½%, Canadian Northern Rly. Co., échéance 1er juillet 1946.....		145,000.00
Actions-déventures, 1ère hypothèque, 3%, Canadian Northern Rly. Co., échéance 10 juillet 1953.....	1,684,362	
Actions-déventures, 1ère hypothèque, 3½%, Canadian Northern Rly. Co., 20 juillet 1958.....	359,869	
Actions-déventures, 1ère hypothèque, 3½%, Canadian Northern Rly. Co., échéance 20 juillet 1958.....		508,666.00
Actions-déventures consolidées, 4% perpétuelles, Canadian Northern Rly. Co.....	8,414,402	
Actions-déventures, 1ère hypothèque, 4½%, Canadian Northern Western Rly. Co., échéance 22 octobre 1943.....	187,937	
Obligations-déventures, 1ère hypothèque, 4½%, Canadian Northern Western Rly. Co., échéance 22 octobre 1943.....		6,000.00
Obligations sterling hypothécaires, 4%, Séries "A" (section de la Prairie), Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1er avril 1955.....	1,364,500	
Obligations sterling hypothécaires, 4%, Séries "B" (section des montagnes), Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1er avril 1955.....	1,402,900	
Obligations sterling, 1ère hypothèque, 4%, Embranchement L.S., Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1er avril 1955.....	1,107,200	
Obligations sterling, 1ère hypothèque, 3%, Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1er janvier 1962.....	1,754,500	
Obligations sterling, 4%, Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1er janvier 1962.....	90,900	
Actions-déventures, capital emprunté, 5% perpétuelles, Grand Trunk Rly. Co. of Canada.....	3,967,602	
Actions-déventures consolidées, 4% perpétuelles, Grand Trunk Rly. Co. of Canada.....	23,401,438	
Actions garanties, 4% perpétuelles, Grand Trunk Rly. Co. of Canada.....	12,500,000	
Obligations, 1ère hypothèque, 4%, Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1er juillet 1950.....	649,500	
Obligations, 1ère hypothèque, 4%, Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1er juillet 1950.....		1,293,500.00
Obligations et actions déventures, capital emprunté, 5% perpétuelles, Great Western Rly. Co. of Canada.....	2,548,750	
Actions-déventures, 4% perpétuelles, Northern Rly. Co. of Canada (G.T. Rly. Co. of Canada).....	302,573	
Troisièmes obligations privilégiées, 6% perpétuelles, Northern Rly. Co. of Canada.....	14,400	
Actions-déventures, 1ère hypothèque, 4% perpétuelles, Quebec & Lake St. John Rly. Co.....	815,170	
Actions-déventures, 1ère hypothèque, 4%, St. John & Quebec Rly. Co., échéance 1er juin 1962.....	432,600	
Obligations, 1ère hypothèque, 7%, Wellington, Grey & Bruce Rly. Co., échéance 1er juillet 1891—prolongées.....	6,100	

M. GORDON: Puis-je faire un commentaire sur le rapport. Il s'agit ici d'une pure formalité qui découle de la Loi sur la revision du capital, laquelle accorde aux chemins de fer Nationaux du Canada la propriété du trust. Je ne vois pas en quoi la présentation de ce rapport puisse être de quelque utilité. Cependant, il faut dire que la loi l'exige et je demanderais au Comité de me dire si, afin de réaliser une petite épargne de frais d'impression, il ne serait pas tout aussi satisfaisant de le présenter sous forme polycopiée et d'en restreindre la distribution, de sorte que nous aurons satisfait aux exigences de la loi.

Le PRÉSIDENT: M. Gillis le propose.

Adopté.

M. BROWNE: Le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada ne pourrait-il pas être un peu plus détaillé qu'il ne l'est actuellement? Ne pourrions-nous pas obtenir plus de renseignements sur ses divers chapitres?

M. GORDON: Un peu plus détaillé?

M. BROWNE: Il s'agit ici d'une grosse entreprise, une entreprise représentant quelque 670 millions de dollars par année et le rapport me paraît bien mince.

M. GORDON: On aura tout entendu. Nous voulons bien donner au Comité tous les renseignements possibles, mais il me semble que l'an dernier on avait laissé entendre que le rapport était beaucoup trop long.

L'hon. M. CHEVRIER: Faites-vous allusion au rapport annuel?

M. BROWNE: Oui.

M. GORDON: Vous estimez qu'il n'est pas assez long?

M. BROWNE: J'estime qu'il n'est pas aussi long que celui du ministère des Transports.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Browne, je constate que vous n'avez pas donné le chiffre exact de l'actif des chemins de fer Nationaux du Canada. Voulez-vous s'il vous plaît corriger ce chiffre.

M. BROWNE: Je n'ai pas parlé de l'actif, mais bien des dépenses et des recettes qui s'élèvent à quelque 600 millions de dollars par année.

M. GORDON: Oui, notre revenu d'exploitation s'élève à près de \$700 millions par année, en outre de nos immobilisations.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon, nous avons terminé la partie officielle de nos travaux. Voulez-vous maintenant passer aux questions et réponses?

M. KNIGHT: M. Gordon désire-t-il que le Comité formule une recommandation?

Le PRÉSIDENT: Cette recommandation a été proposée et adoptée.

M. KNIGHT: Cela s'est fait très vite.

Le PRÉSIDENT: Passons maintenant au rapport des vérificateurs. M. Fraser propose que nous passions outre à la lecture de ce rapport. Qui sont pour?

Quelques VOIX: Oui.

GEORGE A. TOUCHE & CO.
 CHARTERED ACCOUNTANTS
 LEWIS BUILDING
 465 St. John Street
 Montreal 1

Le 5 mars, 1953

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

A L'Honorable Ministre des Transports,
 Ottawa, Canada.

Monsieur le Ministre,

Nous avons vérifié les comptes du Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1952 en vertu de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1936, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement admises en vérification, et il a comporté telles épreuves des registres de comptabilité et tels autres procédés de vérification que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances. A cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables et financiers au quartier général du Réseau dans le but commun d'assurer à celui-ci un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Le Réseau est également protégé au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur. Les preuves de vérification ont été pratiquées aux bureaux du quartier général du Réseau, ainsi que dans les régions et propriétés exploitées séparément au Canada, aux États-Unis, à Londres (Angleterre) et à Paris (France).

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan consolidé et de l'état consolidé du revenu.

Sauf dans le cas des Lignes aériennes Trans-Canada et de la Marine marchande du Gouvernement canadien Limitée qui n'est pas en cours d'exploitation, le Réseau National ne possède pas suffisamment d'actions de ces filiales pour exercer un vote majoritaire. En conséquence, ces compagnies ne sont pas considérées comme parties intégrantes du Réseau, et nous ne vérifions pas leurs comptes. Dans la majorité des cas, ces comptes sont vérifiés par des comités mixtes composés de comptables du Réseau et de représentants d'intérêts extérieurs.

LOI SUR LA REVISION DU CAPITAL
 DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, 1952

Dans les rapports précédents, nous avons signalé, entre autres, la disproportion qui existe entre les frais généraux du Réseau et ceux d'autres chemins de fer de l'Amérique du Nord, et nous ajoutions qu'il serait opportun d'uniformiser la comptabilité des chemins de fer canadiens.

En date du 4 juillet 1952, la Loi sur la revision du capital des Chemins de Fer Nationaux, 1952, recevait la sanction royale. Cette loi porte sur la revision de la structure financière de la Compagnie des Chemins de Fer nationaux du Canada et sur certaines autres questions d'ordre financier. Le bilan consolidé au 31 décembre 1952 a été établi en fonction de la revision de la structure financière, et l'état consolidé du revenu reflète la diminution des intérêts payables au Gouvernement du Canada, par suite de la conversion en actions privilégiées de capital d'emprunt portant intérêt.

Conformément à la section 6 de la Loi, le ministre des Finances a acheté au pair de la Compagnie, au cours de l'exercice, 18,486,540 actions privilégiées, à 4%, d'une valeur nominale d'un dollar égale à trois pour cent des revenus bruts d'exploitation du Réseau pendant les onze mois terminés le 30 novembre 1952. En janvier 1953, on acquérait 1,770,042 actions privilégiées additionnelles à 4%, d'une valeur nominale équivalent à 3% des revenus bruts d'exploitation pour le mois de décembre.

ÉTAT CONSOLIDÉ DU REVENU

Dépréciation et Entretien.

En ce qui concerne les propriétés immobilières "sujettes à dépréciation",— et comprenant, d'après la définition de l'Ordonnance de 1943 de l'Interstate Commerce Commission, les ponts, édifices, gares, ateliers, etc., mais non la voie ferrée,—on a créé, au cours de l'exercice, une provision pour dépréciation au taux mixte d'environ 1.5 p. 100 pour les lignes du Réseau aux États-Unis, en constituant les comptes d'entretien appropriés conformément à l'ordonnance précitée, tandis que les Lignes canadiennes débitent à ces comptes la perte de valeur utile au moment du remplacement ou de la désaffectation.

La voie ferrée, composée de traverses, rails, matériaux de la voie et ballast, n'est pas classée par l'Interstate Commerce Commission comme un actif pour la dépréciation duquel on doit créer une provision; par conséquent, la perte de valeur utile a été débitée aux comptes d'entretien de la voie et des constructions au moment du remplacement ou de la désaffectation sur les Lignes du Réseau tant au Canada qu'aux États-Unis.

On a créé une provision pour dépréciation du matériel des Lignes du Réseau au Canada et aux États-Unis. Le taux annuel de dépréciation de 3½ p. 100 employé pour le matériel ferroviaire des Lignes au Canada est à peu près le même que le taux mixte le plus récent adopté par les chemins de fer de première classe aux États-Unis.

Outre les frais de dépréciation et de perte de valeur utile débités au moment du remplacement ou de la désaffectation, les comptes d'entretien comprennent, d'une façon générale, le coût des réparations au jour le jour et les renouvellements partiels sur les Lignes au Canada et aux États-Unis. Ces réparations et ces renouvellements partiels sont admis comme frais d'entretien, que la comptabilité tienne compte, ou non, de la dépréciation.

Nous avons reçu des officiers préposés à l'exploitation et à l'administration des certificats à l'effet que les propriétés immobilières et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice; que, dans la mesure permise par les exigences du trafic, on a effectué toutes les désaffectations nécessitées, au cours de l'année, par l'usure et la vétusté, et qu'on a communiqué avis de toutes ces désaffectations au service de la comptabilité.

La Commission Royale des Transports a recommandé qu'on donne à la Commission des Transports du Canada les pouvoirs et les instructions lui permettant de désigner aussitôt que possible les catégories de biens dont la dépréciation peut à bon droit être imputée sur les comptes ferroviaires de tous les chemins de fer de sa juridiction, ainsi que le taux ou les taux de dépréciation visant chaque catégorie. Incorporée dans les amendements à la Loi des chemins de fer en date du 30 novembre 1951, cette recommandation est encore à l'étude devant la Commission des Transports.

Opérations du Fonds d'Assurance

Le 15 juillet 1952, le pavillon principal de Jasper Park était détruit par un incendie, et comme le versement spécial de \$500,000 effectué par le chemin de fer au fonds d'assurance n'était pas suffisant pour compenser le retrait de

caisse au montant de \$1,257,000 occasionné par ce sinistre, le fonds a été réduit au cours de l'année. En fin d'exercice, il se montait à \$12,843,000. Cela constitue un changement de principe. En effet, au cours des années précédentes, les remboursements pour dommages étaient généralement faits, pendant l'année même du sinistre, par le chemin de fer, jusqu'à concurrence du montant nécessaire pour éviter une diminution du fonds. Autorisé par le Conseil d'Administration, ce changement de principe est, à notre avis, justifié, et nous approuvons la procédure qui a été suivie pendant l'exercice sous revue. Nous avons noté que la Compagnie a l'intention de créditer annuellement le fonds de \$500,000 (ou de toute somme complémentaire inférieure qui pourrait être nécessaire) pour lui faire atteindre son objectif de \$15,000,000.

Frais de pension

Ces frais se sont élevés à \$20,070,000, soit une augmentation de \$7,473,000 au regard de l'exercice précédent. Cette augmentation provient principalement des premiers frais résultant de la révision du plan de pension du Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada au 1^{er} janvier 1952, révision comportant des allocations plus substantielles.

BILAN CONSOLIDÉ

Actif

Les immobilisations des compagnies incorporées dans la comptabilité du Réseau National au 1^{er} janvier 1923 ont été soumises, comme il convient, aux réductions autorisées par la Loi sur la révision du capital des Chemins de Fer Nationaux, 1937, mais aucune réduction semblable ne fut alors autorisée sur les immobilisations de la Couronne dans les chemins de fer du gouvernement canadien. Depuis le 1^{er} janvier 1923, les additions et améliorations du Réseau, moins les désaffectations, figurent en général au prix coûtant.

Les divers fonds spéciaux, y compris fonds de capital et autres fonds de réserve, fonds d'assurance et fonds de pension, au montant global de \$90,376,000, consistent en valeurs du Gouvernement du Canada, obligations du Réseau National et obligations émises ou garanties par les provinces, ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. A la fin de l'exercice, les titres du Réseau compris dans ces fonds spéciaux s'élevaient à \$15,551,000, dont une valeur au pair de \$11,573,000 porte la garantie du Gouvernement du Canada. Ces titres ont été évalués au pair. Les obligations du gouvernement fédéral et celles émises ou garanties par les provinces, au montant de \$69,417,000, ont été établies au prix coûtant, lequel excède la valeur marchande de 7.05 pour cent.

Les placements dans les filiales comprennent des actions, obligations et avances relatives à des compagnies qui sont affiliées au Réseau National sans en faire partie. A l'exception des Lignes aériennes Trans-Canada, ces placements ont été effectués, conjointement avec d'autres chemins de fer, dans le but d'obtenir principalement les avantages découlant de l'échange du trafic et de l'usage des termini. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix coûtant ou, dans le cas de certains titres des États-Unis, sur des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par l'Interstate Commerce Commission. On a déduit du montant figurant au bilan sous ce poste, des dépôts au montant de \$13,500,000 versés au Chemin de Fer par les Lignes aériennes Trans-Canada. Les états financiers publiés par les compagnies faisant l'objet des principaux placements, à l'exception des Lignes aériennes Trans-Canada accusent des profits d'environ \$1,595,000 et des pertes d'environ \$145,000 pour l'année 1952.

Les autres placements consistent en partie en divers placements hors liste, y compris des placements dans des compagnies d'hôtels et d'élévateurs à grain, effectués principalement en vue du trafic et évalués au prix coûtant ou à

un prix inférieur. Le reste comprend des titres du Gouvernement du Canada et du Réseau National (garantis par le Gouvernement), dont la valeur comptable est basée sur le prix coûtant dans le cas des obligations du Gouvernement et sur la valeur au pair dans le cas des titres du Réseau National. Le prix coûtant des titres du Gouvernement du Canada compris dans ces placements excédait la valeur marchande de 5.74 pour cent.

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

Le Chemin de Fer n'a procédé à aucun inventaire de ses matériaux et approvisionnements au cours de l'exercice. Ces inventaires au 31 décembre 1952, tels que représentés par les soldes au grand-livre, sont basés sur le prix coûtant des nouveaux matériaux une fois posé et sur une estimation de la valeur utile ou marchande des matériaux usagés encore utilisables et de ceux qui sont hors d'usage et au rebut, compte tenu de leur état. De plus, ils sont confirmés par les registres d'inventaire perpétuel et des épreuves périodiques de vérification interne.

Les divers avoirs réalisables à long terme consistent surtout en montants à recevoir sur des contrats de vente de terrains et en divers comptes recouvrables plus tard.

Les divers comptes d'ordre comprennent le coût non amorti de la mise en exploitation des carrières de ballast, dont l'amortissement s'effectue au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur approximative de récupération des matériaux non périssables dans les carrières de ballast et sur d'autres voies temporaires; les réclamations de fret acceptées et réglées avant enquête auprès d'autres voituriers et d'autres comptes débiteurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Passif

Les exigibilités comprennent un montant de \$13,956,000 payable au Gouvernement du Canada. Ce montant se compose de a) \$11,500,000 reçus en mars 1952 en vertu de la section 9 de la Loi de finance et de garantie des Chemins de Fer Nationaux, 1951; b) \$2,314,000 d'intérêts payables sur des emprunts auprès du Gouvernement, et c) \$142,000 de dividendes payables sur les actions privilégiées en raison de l'excédent des bénéfiques de l'exercice.

Après la fin de l'année, on a conclu une entente avec la Fraternité des chauffeurs de locomotives et un accord de principe avec la Fraternité des employés de trains entraînant des augmentations de salaires rétroactives au 1^{er} avril 1952, lesquelles n'ont pas été incluses dans les comptes sous revue. Estimé à \$4,500,000 pour les neuf mois terminés le 31 décembre 1952, l'engagement résultant de ces ententes a été débité aux frais d'exploitation ferroviaire en 1953.

Les autres exigibilités à long terme consistent surtout en soldes à payer sur les indemnités pour accidents de travail adjugées par les provinces d'Ontario et de Québec, ainsi qu'en pourcentages retenus des entrepreneurs jusqu'à ce que les travaux en cours soient complétés.

Réserves et Comptes d'Ordre

La réserve pour dépréciation du matériel des Lignes canadiennes se chiffre par \$171,768,000. Pendant l'exercice, on a débité à cette réserve la pleine valeur au grand-livre du matériel désaffecté, moins sa valeur de récupération.

Le solde de la réserve pour l'amortissement des projets de défense exécutés de 1941 à 1945 inclusivement a été crédité aux frais d'exploitation, le maintien de cette réserve n'étant plus jugé nécessaire; il s'élevait à \$3,051,000.

Les comptes d'ordre comprennent la portion approximative des ports payés sur des marchandises en transit; l'excédent des revenus sur les prévisions de fin d'année portées en suspens; le montant estimé pour les blessures corporelles; le montant estimé pour responsabilité en cas d'excédents de réclamations, et d'autres comptes créditeurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont généralement converties comme suit dans les comptes du bilan du Réseau:

- a) Dollars des États-Unis
—au pair du change du dollar.
- b) Livres sterling
—à l'ancien taux nominal 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 359 francs par dollar pour les comptes du fonds de roulement.

Les montants mentionnés au présent rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

GEORGE A. TOUCHE & CO.
CHARTERED ACCOUNTANTS
LEWIS BUILDING
465 St. John Street
Montreal 1

Le 3 mars 1953.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

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

Monsieur le ministre,

Nous avons vérifié les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited pour l'exercice clos le 31 décembre 1952, et soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement admises en vérification, et il a comporté telles épreuves des registres de comptabilité et tels autres procédés de vérification que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances. A cet égard, nous avons collaboré avec les chefs de services comptables dans le but commun d'assurer aux Steamships un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. La Compagnie est également protégée au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur.

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan, de l'état des revenus et du compte de profits et pertes.

ÉTAT DES REVENUS

La provision pour la dépréciation des navires a été effectuée au cours de l'année sur les bases suivantes:

- a) les trois navires frigorifiques à moteur Diesel—5 p. 100;
- b) les deux navires "Lady" et les cinq navires non frigorifiques—3 p. 100.

Nous avons reçu des fonctionnaires compétents un certificat à l'effet que tout le matériel a été bien entretenu et maintenu en bon état de fonctionnement au cours de l'exercice; qu'on a procédé à toutes les désaffectations nécessitées, au cours de l'exercice, par l'usure et la vétusté, et que le service de la comptabilité a été dûment avisé de toutes les désaffectations.

BILAN

Les immobilisations en vaisseaux ont été établies, d'une façon générale, au prix coûtant moins la dépréciation accumulée. Le *Lady Nelson* et le *Lady Rodney* ont été désaffectés vers la fin de 1952; en fin d'exercice, ils étaient en vente. Ils furent subséquemment vendus à des prix sensiblement supérieurs à leur valeur nette aux livres.

Les fonds d'assurance et de remplacement sont constitués par des titres du Gouvernement du Canada, des Chemins de Fer Nationaux du Canada (garantis par le Gouvernement du Canada), de la province d'Ontario, ainsi que par des espèces et diverses disponibilités. A la fin de l'exercice, la valeur marchande de ces titres était de 7.94 p. 100 inférieure à leur prix coûtant.

Le fonds de remplacement a augmenté de \$333,000 au cours de l'année par suite du versement de la provision pour dépréciation débitée au compte de revenus. Une somme de \$39,000 a été prélevée sur le fonds pour couvrir le coût de l'installation d'équipements de radar sur les cinq cargos non frigorifiques.

Le fonds d'assurance a augmenté de \$308,000 au cours de l'exercice, après prélèvement sur l'excédent des bénéfices du fonds pour l'année, d'une provision de \$70,000 pour l'impôt sur le revenu. Ce fonds sert à l'assurance de tous les navires.

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

L'escompte sur le capital-actions représente le montant fixé au moment de la constitution en compagnie et égale la valeur au pair des actions émises en retour de la garantie des obligations des Steamships par le Gouvernement du Canada.

Avances du Gouvernement du Canada

En vertu de la Loi des Subsidés n° 2, 1952, les avances consenties par le Gouvernement du Canada pour combler des déficits s'élevant à \$3,619,000 ont été annulées à compter du 1^{er} janvier 1952. La réduction qui s'ensuit dans les intérêts payables au gouvernement se manifeste dans l'état des revenus.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont généralement converties comme suit dans les comptes du bilan des Steamships:

- a) Monnaie des États-Unis
—au pair du change du dollar.
- b) Autres monnaies étrangères
—aux taux en cours.

Les montants en dollars mentionnés dans ce rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez bien maintenant passer aux trois crédits. Le crédit 467: service de transbordement de wagons et terminus de l'Île du Prince-Édouard.

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1953-1954	1952-1953	Comparaison avec le budget de 1952-1953	
					Augmentation	Diminution
			\$	\$	\$	\$
467	Service de transbordement de wagons et terminus de l'Île du Prince-Édouard— Paiement dans l'année financière 1953-1954, à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après dénommée "compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées de temps à autre au ministre des Finances par la compagnie du National, d'une somme à affecter par cette dernière au déficit d'exploitation (certifié par les vérificateurs comptables de la compagnie du National) du service de transbordement de wagons et des terminus de l'Île du Prince-Édouard durant l'année civile 1953...	530	1,459,000	1,485,000	.....	26,000

Le PRÉSIDENT: Si M. McLure a quelque chose à dire, je lui cède la parole.

M. McLURE: Il s'agit ici d'un service relevant du fédéral?

Le PRÉSIDENT: Le crédit 467, intitulé: service de transbordement de wagons et terminus de l'Île du Prince-Édouard.

M. McLURE: Le montant ne figure pas là en tant que déficit, n'est-ce pas? Je m'opposerai toujours à cela, car il ne s'agit pas d'un déficit, c'est un service; et je vois que cette conception gagne toujours du terrain. On a presque entièrement effacé le mot déficit. Il figure encore à un endroit, mais je veux qu'on en vienne à l'effacer.

Le PRÉSIDENT: Vous remarquerez que le déficit est réduit de \$26,000.

M. McLURE: Si nous réalisons les recettes que nous sommes en droit d'attendre du service, le montant serait bien davantage réduit. Par exemple, le service est d'un grand secours au National-Canadien, qui ne débourse pas un sou pour les bienfaits qu'il en reçoit alors qu'un très faible montant nous est crédité. Voici un exemple: mettons qu'une wagonnée de pommes de terre est transbordée; on nous crédite la somme d'environ \$2, mais il y a des milliers de wagons vides pour lesquels nous ne recevons aucun crédit et au sujet desquels nous ne recevons aucun état de compte. C'est peut-être ma faute, je devrais en faire la demande au ministre des Transports.

L'hon. M. CHEVRIER: Il vous arrive de poser des questions de temps à autre à la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT: Vous avez réussi cette fois à faire consigner votre point de vue au compte rendu.

M. McLURE: Je félicite le ministre, et je me dois quelques félicitations à moi-même, pour avoir à nous deux assez bien réglé la situation des wagons frigorifiques. Et quand nous aurons les 500 wagons qui ont été commandés par le National-Canadien,—nous en avons déjà quelques-uns,—je crois que, tout compte fait, nous aurons réglé toutes les difficultés en ce qui concerne les wagons frigorifiques.

Le PRÉSIDENT: Le crédit 467 est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le crédit 471: Service de transbordement et des terminus de North-Sydney (Nouvelle-Écosse) et de Port-aux-Basques (Terre-Neuve).

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1953-1954	1952-1953	Comparaison avec le budget de 1952-1953	
					Augmentation	Diminution
471	Paiement dans l'année financière 1953-1954, à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après dénommée "compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées de temps à autre au ministre des Finances par la compagnie du National, d'une somme à affecter par cette dernière au déficit d'exploitation (certifié par les vérificateurs comptables de la compagnie du National) du service de transbordement et des terminus de North-Sydney (N.-É.) et de Port-aux-Basques (T.-N.) durant l'année civile 1953.....	530	\$ 1,870,000	\$	\$ 1,870,000	\$

M. GILLIS: A l'étude...

M. BROWNE: Quand vous attendez-vous à finir les travaux au terminus de North-Sydney et à celui de Port-aux-Basques?

L'hon. M. CHEVRIER: Celui de North-Sydney est presque complètement terminé à présent; il sera achevé en 1953. Celui de Port-aux-Basques sera terminé en juin 1954.

Le PRÉSIDENT: Le crédit 471 est-il adopté?

Adopté.

Le crédit 476: Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: paiement sur les 20 p. 100 de réduction aux chemins de fer Nationaux du Canada et à nos chemins de fer desservant le territoire prescrit par la loi.

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1953-1954	1952-1953	Comparaison avec le budget de 1952-1953	
					Augmentation	Diminution
			\$	\$	\$	\$
476	Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Paiement aux compagnies ferroviaires assurant un service dans le territoire choisi désigné par la loi, pendant l'année financière 1953-1954, de la différence, occasionnée par l'application de la Loi, entre les taxes de tarif et les taxes normales sous le régime des tarifs approuvés (évaluée par la compagnie du National), certifiée au ministre des Transports et approuvée par les vérificateurs de ladite compagnie relativement aux lignes de l'Est de chemins de fer Nationaux du Canada, et, dans le cas des autres chemins de fer, par la Commission des transports du Canada pour tout mouvement du trafic pendant l'année civile 1953 (ch. 79, Statuts de 1927, modifié).....	532	10,453,000	9,910,000	543,000	
	<i>Crédit non requis pour 1953-1954</i>	532	.....	734,000	.....	734,000
			31,682,415	22,817,700	8,864,715	

Le PRÉSIDENT: Le crédit 476 est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant aux questions et réponses.

M. GORDON: J'ai pris note des questions posées, monsieur le président. M. Pouliot a demandé le montant total qui a été dépensé pour remettre en état la ligne de Témiscouata. Au 31 décembre 1952, le total était de \$947,677.13, dont \$423,325 ont été imputés sur le capital. Le total estimatif pour 1953 est de \$678,222, dont \$374,912 sont imputés sur le capital. Le total autorisé des immobilisations affectées à la remise en état de cette ligne a été fixé à \$1,069,555.

M. BROWNE: Combien de milles de chemin de fer y a-t-il?

M. GORDON: La ligne relie Rivière-du-Loup à Edmunston et l'embranchement relie Edmunston à Connors, au Nouveau-Brunswick; la distance totale est donc de 112.8 milles, y compris 11.9 milles assujétis à un droit de parcours sur notre ligne.

J'ai pris note également de la question posée par M. Thomas. Il demande un tableau détaillé pour le Canada et les États-Unis des divers genres de wagons en voie de fabrication, par exemple les wagons à bagages, les wagons-lits, les voitures de première classe, et ainsi de suite.

Je puis peut-être donner rapidement lecture du tableau et le remettre ensuite au sténographe, ou bien vous suffirait-il de le retrouver dans le compte rendu?

M. THOMAS: Oui.

M. GORDON:

	Canada	États-Unis
	(En commande le 18 mars 1953)	
Wagons à bagages	118	—
Wagons-lits	—	104
Voitures de première classe	161	5 (G.T.W.)*
Wagons-salons	—	17
Wagons-restaurants	—	20
Postes et messageries	5	—
	284	146

*Grand Trunk Western, filiale du National-Canadien.

L'hon. M. CHEVRIER: Le total pour le Canada est de 284 wagons et, pour les États-Unis, de 146. Le détail est indiqué au tableau.

M. FRASER: La valeur en dollars y est-elle indiquée?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, ce détail n'a pas été demandé.

M. GORDON: M. Knight. Est-il ici?

Le PRÉSIDENT: Il m'a dit que si la réponse était consignée au compte rendu, cela lui suffirait. Il a demandé quel était le tarif de transport des voitures automobiles venant du Royaume-Uni.

M. GORDON: C'est pour des motifs de concurrence que nous avons décidé de réduire le tarif domestique en ce cas. Autrement dit, nous voulions satisfaire aux exigences du commerce. Ainsi les tarifs du trafic-automobiles sont fondés sur la concurrence surtout du camion, laquelle n'existe pas en ce qui concerne les automobiles importées de l'étranger.

M. DINGLE: J'ai ici la réponse à une question posée par M. McLure en ce qui concerne l'emploi du diesel dans l'Île du Prince-Édouard.

En nous fondant sur le trafic de 1952, nous constatons que les économies réalisées par le diesel sur la vapeur se sont élevées à \$235,000 environ, soit un rendement d'un peu plus de 13 p. 100.

M. GORDON: Il y a ici une question de M. Browne au sujet de Terre-Neuve qu'il m'est impossible de répondre de la manière demandée. J'ai les réponses à toutes ces questions et la dernière, je l'ai prise dans mes notes, mais la situation à Terre-Neuve est beaucoup plus difficile, et je ne sais pas comment y répondre de la façon demandée. Nous n'établissons pas nos chiffres sur une base qui nous permette de répondre à cette question. Vous saisissez la difficulté, monsieur Browne. Répondre à votre question exigerait une analyse économique très compliquée du trafic d'aller et de retour, et il nous faudrait établir des tarifs proportionnels à l'égard des milles parcourus par le trafic entrant et sortant qui s'applique à Terre-Neuve.

M. BROWNE: Vous songez en ce moment à la question qui a été inscrite au feuilleton.

M. GORDON: Oui, elle y ressemble. Je puis vous dire ceci: je peux vous obtenir facilement le chiffre des dépenses faites directement à Terre-Neuve, ce serait facile; mais ce chiffre ne renfermerait aucune proportion des dépenses du bureau central, y compris le traitement du président si vous voulez, et je vous prie de croire qu'il s'occupe aussi de Terre-Neuve. Pour obtenir un chiffre assez exact en ce qui concerne Terre-Neuve, il nous faudrait analyser tout cela et établir une proportion entre les différentes provinces, mais c'est une tâche tellement compliquée que nous n'avons jamais essayé de l'entreprendre.

M. BROWNE: Vous avez là le montant réel des dépenses?

M. GORDON: Oui, nous l'avons.

M. BROWNE: Pouvez-vous nous le donner?

M. GORDON: Je puis vous le donner, sous réserve de la remarque que je viens de faire, savoir que ce chiffre ne représente pas le coût réel de l'exploitation à Terre-Neuve. L'exploitation à Terre-Neuve, sur cette base, est de \$20,081,000 en 1952.

M. BROWNE: Cela comprend-il les immobilisations?

M. GORDON: Ce chiffre ne comprend que les dépenses d'exploitation. Les immobilisations en 1952 ont été de \$2,631,000.

M. BROWNE: Il faut croire que ces 20 millions de dollars ont servi à refaire une foule de rampes et à remplacer beaucoup de rails et le reste.

M. GORDON: Les immobilisations au montant de \$2,631,000 que je vous ai mentionnées n'ont servi qu'au matériel. Je n'ai pas le chiffre des additions et améliorations.

M. BROWNE: Que comprennent ces 20 millions?

M. GORDON: Les frais d'exploitation, y compris l'entretien du matériel, les frais de transport, l'administration des chemins de fer et d'autres articles.

M. BROWNE: L'élargissement des voies?

M. GORDON: Qu'entendez-vous par élargissement des voies?

M. BROWNE: Je sais que sur la côte occidentale les voies ont été considérablement élargies.

M. DINGLE: L'élargissement du remblai.

M. BROWNE: Oui, le terre-plein a été élargi.

M. GORDON: Comprenez-vous maintenant qu'il soit difficile de donner des chiffres. D'après la comptabilité en usage, il nous faut déterminer à l'égard de chaque entreprise ce qui ressortit aux immobilisations et ce qui tient à l'entretien. Si nous remplaçons une certaine partie de la voie par quelque chose de mieux, alors cela est considéré en partie comme des immobilisations, mais si nous ne la remplaçons pas, cette partie de voie aurait été quand même entretenue durant l'année. Voilà comment on calcule ces choses et comment on les inscrit en comptabilité.

M. BROWNE: C'est ce que je veux dire. C'est pourquoi nous devrions avoir un rapport plus complet, car nous ne savons pas où obtenir les renseignements au sujet de Terre-Neuve si l'on veut savoir ce qui se passe là-bas. Voilà la raison pour laquelle j'ai posé la question.

M. GORDON: Nous ne pouvons pas entreprendre une analyse dispendieuse et interminable pour donner en détail les chiffres applicables à une région particulière du pays. Si nous le faisons pour Terre-Neuve, il nous faudrait le faire également pour la province d'Ontario.

M. BROWNE: La chose est facile là-bas.

M. GORDON: Si nous essayons de traiter Terre-Neuve à part, nous ne verrons plus la fin de nos ennuis.

M. BROWNE: Mais il vous est possible d'établir un déficit régional.

M. GORDON: Oui, c'est possible, mais les déficits ou surplus régionaux entraînent des analyses sans fin et ne produisent rien. Nous ne pouvons donner de chiffres que pour le Canada en général. Si nous essayons de donner le détail d'une région, nous nous exposons à des difficultés comptables sans fin.

L'hon. M. CHEVRIER: Comme vous l'avez expliqué, les frais que vous avez mentionnés, en plus des 20 millions de frais annuels d'exploitation à Terre-Neuve, ressortissent au compte de capital.

M. GORDON: C'est exact. Les additions et améliorations, les voies ferrées, les hôtels et ainsi de suite. C'est tout ce qu'il vous faut.

M. BROWNE: Oui.

M. GORDON: Si vous faites l'estimation de nos dépenses totales de 1952, vous constatez que la portion des dépenses en additions et améliorations s'élève à \$2,823,000.

M. BROWNE: Ce montant est-il compris dans les 20 millions?

M. GORDON: C'est une dépense au compte de capital. Les 20 millions sont des dépenses d'exploitation seulement. Le prix de revient initial du nouveau matériel destiné spécialement à Terre-Neuve est de \$2,631,000.

M. BROWNE: Pardon, ces dépenses sont-elles les dépenses réelles de 1952?

M. GORDON: Oui. Maintenant, pour étayer l'argument que j'ai présenté tout à l'heure, à savoir qu'il m'était impossible de donner les chiffres par région, il m'arrive maintenant, par pur hasard de pouvoir identifier le matériel de Terre-Neuve, car la voie y est étroite et ne peut être utilisée ailleurs. Je ne saurais le faire à l'égard d'une autre province. Je ne puis l'identifier dans l'Île du Prince-Édouard puisque nous y amenons nos wagons et nous les en ramenons, mais j'ai ici le chiffre de Terre-Neuve.

M. BROWNE: Avez-vous aussi le revenu?

M. GORDON: Non, je ne suis pas en mesure de vous indiquer le revenu. Il est établi sur une base proportionnelle.

Le PRÉSIDENT: Il dépend, évidemment, d'éléments extérieurs.

M. GORDON: Nous pourrions vous indiquer le revenu de Terre-Neuve d'après les seules sommes perçues à Terre-Neuve, mais cela ne serait pas juste; par exemple, un expéditeur de Toronto qui envoie de la marchandise à Terre-Neuve en acquitte les frais à Toronto et, naturellement, le montant est crédité à Toronto, mais une part en revient à Terre-Neuve.

M. BROWNE: Je comprends votre point. Je n'y avais pas pensé. Comment calculez-vous la valeur du service donné à Terre-Neuve en comparaison des recettes que vous en retirez?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Browne, je ne cherche pas indûment à vous interrompre, mais nous avons encore à répondre à la question de M. Macdonnell et cette question est sûrement très importante à mon avis.

M. BROWNE: Le sujet que nous discutons est, aussi, très important.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de finir ma remarque. Je crois que M. Gordon a déjà répondu à la question, en indiquant les renseignements qu'il peut et ne peut donner en réponse à la question posée par M. McLure il y a un an. Vous trouverez cela dans le compte rendu.

M. BROWNE: La question qu'il a posée ne m'intéresse pas.

Le PRÉSIDENT: Sa question était exactement la même que la vôtre. Il avait demandé le détail du revenu et des frais d'exploitation dans l'Île du Prince-Édouard. Il estimait que, cette île étant séparée du continent, la chose pouvait se faire. Mais, compte tenu des raisons invoquées par M. Gordon, la comptabilité du chemin de fer étant ce qu'elle est et comme la comparaison ne peut pas commencer et finir à Terre-Neuve, la chose est impossible. Si vous voulez bien lire le compte rendu, il est imprimé et je verrai à ce que vous l'obteniez.

M. BROWNE: Je veux savoir s'il peut me dire si l'exploitation est profitable ou déficitaire à cet endroit?

M. GORDON: En nous basant sur les chiffres de l'an dernier, nous estimons que les déficits d'exploitation à Terre-Neuve s'élèvent à plus de 5 millions.

M. BROWNE: Ce chiffre tient compte de toutes les créances?

M. GORDON: Du moment que vous révoquez en doute le chiffre que je vous donne, il faut immédiatement entrer dans les détails. Si vous me dites: "Si vous avez à transporter de Vancouver à Terre-Neuve, en traversant tout le pays, de la marchandise, quelle part attribuez-vous à Terre-Neuve?", je

vous répondrais "une certaine part". D'autres diront: "Mais s'il n'y avait pas Terre-Neuve, vous n'auriez pas ce trafic." Et si vous exigez plus de détails sur l'ensemble de la situation au Canada, vous ouvrez le champ à la discussion. Nos chiffres purs et simples accusent un déficit d'exploitation à Terre-Neuve de plus de 5 millions de dollars par année.

M. BROWNE: Où sont ces chiffres?

M. GORDON: Ils sont inclus dans les chiffres du réseau. Il n'y a pas de détails par région. Nous les portons aux revenus généraux.

M. BROWNE: Vous n'avez pas de chiffres régionaux?

M. GORDON: Aucun de ceux que vous essayez d'obtenir.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous la réponse à la question que M. Macdonnell a posée au sujet du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Les seuls chiffres que nous ayons à cet égard sont ceux qui ont été publiés. Les seuls chiffres qui aient été portés à mon attention au sujet du programme d'immobilisations font voir une dépense annuelle estimative d'environ 95 millions répartie sur une période quinquennale.

M. MACDONNELL: Quel est l'actif de cette compagnie à comparer au vôtre.

M. GORDON: L'actif total au 31 décembre 1951 est de \$1,860,037,600.

M. FULTON: \$2,493,000.

M. GORDON: \$2,768,000,000 dans notre cas. Je vous parle de 1952. Ses chiffres s'appliquent à 1951.

M. MACDONNELL: Je désire à ce point poser la question de privilège. Voici le commentaire que je désire formuler. Il est extrêmement malheureux que le Comité soit venu à la conclusion, en ce qui concerne l'affaire Pitt, affaire qui s'est terminée dans la confusion, que la population ne devait pas en connaître tous les détails. Tout le monde croit que les deux lettres de M. Pitt à M. Sommerville, dont je n'ai pu donner lecture, renfermaient des détails que le Comité, en refusant de convoquer M. Sommerville, a tus au public qui aurait eu avantage à les connaître. J'estime qu'il y a eu emploi arbitraire et injuste de la majorité du parti et négation de la liberté d'expression et de la justice la plus élémentaire; cela démontre une fois de plus que le gouvernement se servira de son pouvoir pour se protéger par tous les moyens, sans le moindre égard pour l'intérêt public.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'espère que vous m'excuserez si je commente de nouveau le même sujet. Tous les membres du Comité ont le droit, et j'espère qu'ils l'auront toujours, d'exprimer leur opinion et librement. C'est ce que M. Macdonnell a fait en toute liberté. Je ne partage pas son opinion et je crois que la grande majorité des membres du Comité sont du même avis que moi. Je crois que nous venons de poser un geste très important en ce qui concerne l'exploitation des compagnies de la Couronne. J'estime que le Comité a fait preuve d'un très bon jugement en confirmant, comme il l'a fait, la décision prise par le gouvernement du pays lorsqu'il a constitué en société les chemins de fer Nationaux du Canada au lieu d'en faire un ministère. M. Macdonnell, je désire souligner, si vous me le permettez,—j'espère que vous ne m'en voudrez pas de faire cette remarque,—qu'au vote définitif du Comité hier, ce n'est pas le parti libéral en opposition au parti conservateur qui a décidé de cette importante question, car les deux autres partis, le parti du Crédit social et le parti C.C.F., se sont unis pour adopter cette décision.

M. FULTON: En l'absence de M. Knight.

Le PRÉSIDENT: Le parti était bien représenté. M. Gillis était ici.

M. GILLIS: Bravo!

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons terminé nos travaux. En tant que président, je désire vous remercier une fois de plus de la collaboration que vous m'avez toujours accordée en ce qui concerne nos travaux et je sais que vous vous unissez à moi pour remercier sincèrement M. Gordon et son personnel de l'aide très précieuse qu'ils ont donnée au Comité dans l'étude de l'activité des chemins de fer Nationaux du Canada au cours de l'année écoulée et leur budget de l'année courante.

M. McLURE: Vous pourriez ajouter, monsieur le président, que nous avons, pendant un bon nombre d'années, reçu les administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada, et il conviendrait qu'à leur tour ils invitent le Comité à Montréal durant la prochaine session et nous reçoivent à leurs frais.

M. GORDON: Cela serait de l'ingérence des chemins de fer auprès des politiciens.

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajourne jusqu'à 11 heures demain matin.

APPENDICE A

REVENUS MOYENS PAR TONNE-MILLE DES CHEMINS DE FER
EN DIVERS PAYS

Année 1951

(Source: "International Railway Statistics—Publication de
l'International Union of Railroads)

Pays	Cents par tonne-mille
Algérie	2·2779
Allemagne	2·2993
Autriche	1·8028
Belgique	2·8144
Danemark	2·2471
Espagne	5·1542
Finlande	2·1599
France	1·9323
Grande-Bretagne	6·2771
Grèce (Chemins de fer de l'État)	4·0536
(Franco-helléniques)	9·1550
Iran	3·2931
Italie	1·6692
Liban	4·7038
Luxembourg	4·7213
Maroc (Chemins de fer marocains)	12·9538
(Société ferroviaire Tanger-Fez)	1·8650
Norvège	2·4548
Pays-Bas	1·6135
Portugal	2·6468
Suède	1·7817
Suisse (Chemins de fer fédéraux)	5·2178
(B.L.-S.R.)	5·4679
Syrie (Chemins de fer de l'État)	4·1422
Tunisie	2·1643
Turquie	2·1928
Année 1952	
Chemins de fer Nationaux du Canada (lignes canadiennes)	1·366
États-Unis, chemins de fer de première classe (10 mois) (monnaie américaine)	1·420

Remarque: Tous les chiffres sont exprimés en monnaie canadienne, sauf
indication contraire.

CHAMBRE DES COMMUNES

Septième session de la vingt et unième Législature

1952-1953

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCES DES

JEUDI 26 MARS 1953

et

VENDREDI 27 MARS 1953

Lignes aériennes Trans-Canada—Rapport annuel de 1952, Budget de 1953 et
Rapport des vérificateurs au Parlement

TÉMOIN:

M. G. R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1953

COMITÉ SPÉCIAL DES CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. HUGHES CLEAVER

Vice-président: M. H. B. McCULLOCH

Messieurs

Benidickson	Fraser	Macdonnell
Browne (<i>Saint-Jean- Ouest</i>)	Fulton	(<i>Greenwood</i>)
Carter	George	McCulloch
Cavers	Gillis	McLure
Chevrier	Healy	Mott
Churchill	Helme	Mutch
Cleaver	James	Picard
Dumas	Knight	Pouliot
Follwell	Macdonald	Thomas
	(<i>Edmonton-Est</i>)	

Le secrétaire du Comité,

R. J. GRATRIX.

ORDRES DE RENVOI

JEUDI 12 mars 1953.

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

LUNDI 16 mars 1953.

Il est ordonné, Que les rapports annuels pour 1952 des Chemins de fer nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, et le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, déposés ce jour, soient renvoyés au comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, avec les articles ci-après du Budget de 1953-1954:

Crédit n° 467—Service de transbordement de wagons et terminus de l'Île du Prince-Édouard—Déficit d'exploitation.

Crédit n° 471—Service de transbordement et des terminus de North-Sydney (N.-É.) et de Port-aux-Basques (T.-N.)—Déficit d'exploitation.

Crédit n° 476—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Versement au National-Canadien et aux autres chemins de fer assurant un service dans le territoire désigné par la Loi, à l'égard d'une réduction de 20 p. 100 dans les taxes de tarif.

Et que la résolution adoptée par la Chambre le 28 janvier 1953, et renvoyant certains crédits au comité des subsides, soit abrogée dans la mesure où elle, ladite résolution, vise les articles 467, 471 et 476.

MARDI 17 mars 1953.

Il est ordonné,—Que le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1952, le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1952, ainsi que le budget d'exploitation et le budget d'établissement pour l'année civile 1953, en ce qui concerne les Lignes aériennes Trans-Canada, déposés plus tôt aujourd'hui, soient renvoyés audit comité.

MERCREDI 18 mars 1953.

Il est ordonné,—Que le quorum dudit Comité soit réduit de quatorze à huit membres.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 200 en français du compte rendu de ses délibérations et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cet égard.

JEUDI 19 mars 1953.

Il est ordonné,—Que le budget d'établissement des chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'exercice expirant le 31 décembre 1953, déposé aujourd'hui, soit renvoyé audit Comité.

Il est ordonné,—Que le budget d'établissement de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année finissant le 31 décembre 1953, déposé aujourd'hui, soit renvoyé audit Comité.

VENDREDI 20 mars 1953.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Chevrier soit substitué à celui de M. Bourget sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,

LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 27 mars 1953.

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

Conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre des communes les 12, 16, 17 et 19 mars 1952, le Comité a étudié les documents suivants:

1. Le rapport annuel pour l'année 1952 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, ainsi que le rapport au Parlement des vérificateurs chargés d'examiner les comptes 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 civile 1952 ainsi que le rapport au Parlement pour l'année civile 1952, des vérificateurs chargés d'examiner les comptes des Lignes aériennes Trans-Canada;
3. Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1952;
4. Le budget des dépenses de premier établissement des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année se terminant en 1953, ainsi que le budget des dépenses d'exploitation et le budget des dépenses de premier établissement des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1953;
5. Le crédit n° 467—Service de transbordement de wagons et terminus de l'île du Prince-Édouard, déficit.
6. Le crédit n° 471—Service de transbordement et terminus de North-Sydney (N.-É.) et de Port-aux-Basques (T.-N.), déficit.
7. Le crédit n° 476—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Paiement aux chemins de fer Nationaux du Canada et autres sociétés de chemins de fer assurant un service dans le territoire désigné par la loi, d'une somme égale à la réduction de 20 p. 100 des droits de passage.

Le Comité a tenu dix séances, au cours desquelles il a étudié les questions énumérées ci-dessus et entendu les témoignages apportés à cet égard.

Les rapports annuels des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1952 révèlent un revenu net de \$24,305,448, comparativement à \$31,783,119 en 1951. Cependant, comme le service des intérêts s'est établi à \$24,163,121 en 1952, au regard de \$46,815,115 en 1951, l'année s'est soldée par un excédent de \$142,327 comparativement au déficit de \$15,031,996 en 1951. Ledit rapport annuel a été adopté.

Les rapports annuels de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année 1952 révèlent un bénéfice net d'exploitation de \$326,276 comparativement à un déficit net d'exploitation de \$31,576 pour 1951. Après avoir inscrit les recettes de la Caisse de remplacement des navires s'élevant à \$145,065 et acquitté les intérêts sur les obligations détenues par le public et

sur les avances consenties par l'État, les comptes accusaient un déficit au chapitre du revenu de \$3,909, comparativement à un déficit de \$466,992 en 1951. Le solde de la Caisse de remplacement des navires à la fin de l'année 1952 était de \$5,018,229, comparativement à \$4,685,337 à la fin de l'année 1951. Le solde de la Caisse d'assurance était de \$2,354,572, comparativement à un solde de \$2,046,654 à la fin de 1951. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour 1952 révèle un revenu net d'exploitation de \$2,757,879; on y voit qu'après versement des intérêts s'élevant à \$750,000 sur les capitaux placés et de \$1,200,000 pour acquitter l'impôt sur le revenu, il restait un excédent de \$807,879, comparativement à un excédent de \$3,890,957 en 1951 alors qu'aucun impôt sur le revenu n'était payable à l'égard de cette société. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport que les vérificateurs ont présenté au Parlement concernant les chemins de fer Nationaux du Canada, la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* et les 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 1952, ont été étudiés et adoptés séparément.

Les prévisions budgétaires des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* et des Lignes aériennes Trans-Canada, pour l'année civile 1953 ont été examinées et adoptées.

Les postes 467, 471 et 476 du budget des dépenses pour l'année qui se terminera le 31 mars 1954 ont été étudiés et approuvés.

La tâche du 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 président du National-Canadien; de M. S. F. Dingle, vice-président, et de M. T. J. Gracey, contrôleur, également du National-Canadien; et de M. G. R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada, et de M. W. S. Harvey, contrôleur.

On trouvera en appendice à la présente une copie des témoignages fournis sur ces questions.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HUGHES CLEAVER.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 26 mars 1953.

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

Présents: MM. Benidickson, Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Carter, Churchill, Dumas, Follwell, Fraser, George, Gillis, Healy, Helme, James, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, McLure, Mott, Mutch et Pouliot.

Aussi présents: MM. G. R. McGregor, président, W. S. Harvey, vérificateur général, S. W. Sadler, vérificateur, et M. R. C. McInnis, directeur des Relations extérieures, tous des Lignes aériennes Trans-Canada, et MM. Frank P. Turville, J. D. Morison et D. T. G. Padley, experts comptables de la maison de comptabilité *George A. Touche & Company*.

Le Comité étudie les rapports suivants concernant les Lignes aériennes Trans-Canada:

1. Le rapport annuel de 1952.
2. Le budget d'exploitation et d'immobilisations pour 1953.
3. Le rapport des vérificateurs au Parlement, 1952.

M. McGregor, secondé par M. Harvey, est interrogé au sujet de chacun desdits rapports.

M. McGregor ayant été interrogé sur toutes les questions concernant les Lignes aériennes Trans-Canada renvoyées au Comité, les rapports susmentionnés sont adoptés et le président, au nom du Comité, félicite M. McGregor et tout son personnel des succès remarquables d'Air-Canada en 1952.

A 12 h. 40 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
R. J. GRATRIX.

27 MARS 1953.

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 de M. Cleaver.

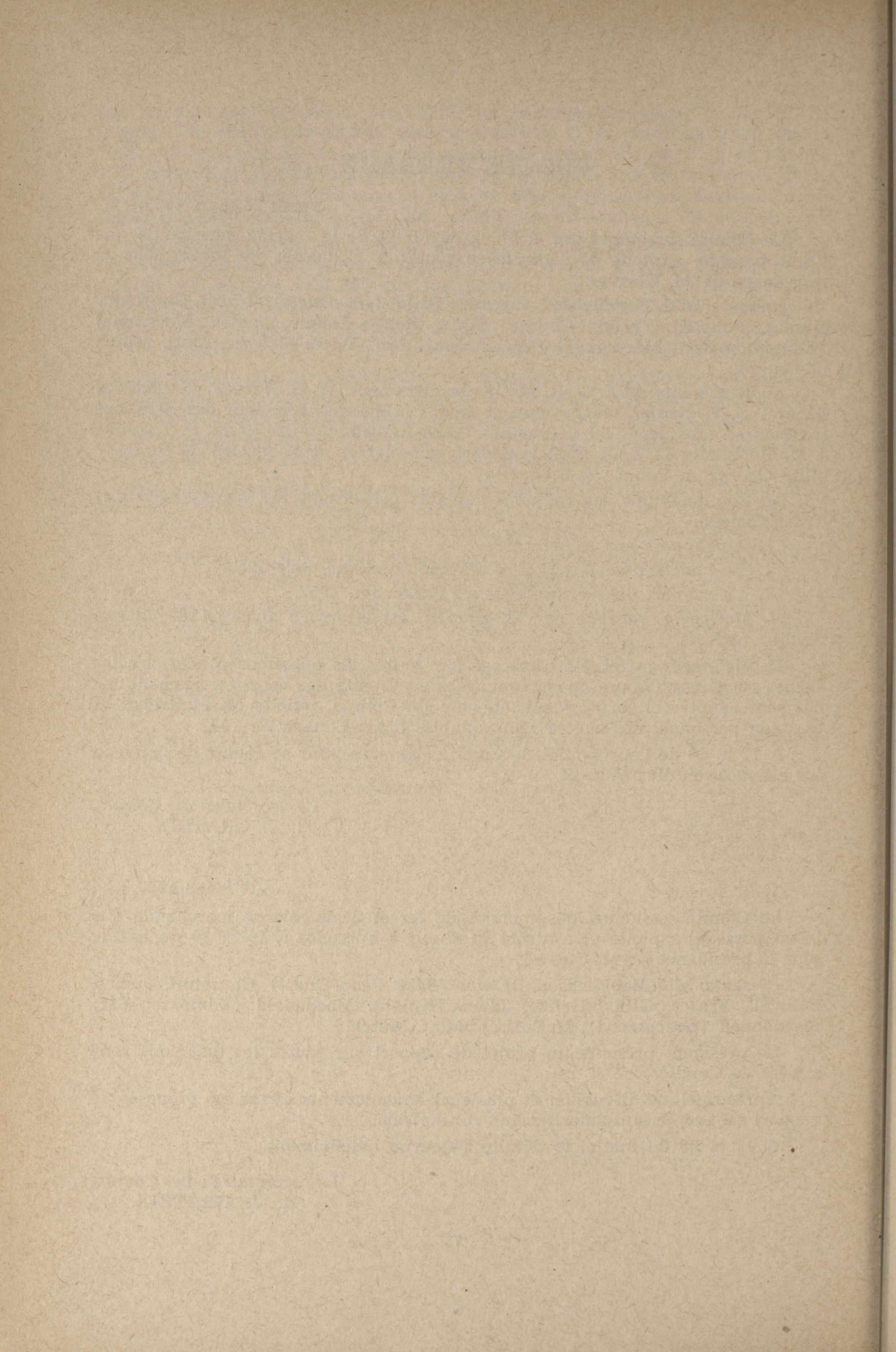
Présents: MM. Benidickson, Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Churchill, Dumas, Follwell, Fraser, Gillis, Helme, James, Knight, Macdonald (*Edmonton-Est*) Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch, Mott, Mutch.

Le président présente un projet de rapport sur toutes les questions renvoyées au Comité.

Après quelque discussion et plusieurs amendements ayant été proposés, le rapport est adopté sans amendement, *sur division*.

A 11 h. 05 du matin, le Comité s'ajourne indéfiniment.

Le secrétaire du Comité,
R. J. GRATRIX.



TÉMOIGNAGES

26 MARS 1953.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons à étudier ce matin le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada. Il nous fait plaisir d'accueillir encore une fois parmi nous M. G. R. McGregor, qui est accompagné de M. W. S. Harvey, contrôleur de M. S. W. Sadler, vérificateur général des comptes et de M. R. C. MacInnis, directeur des Relations extérieures. M. McGregor doit-il donner lecture du rapport?

Convenu.

M. MCGREGOR:

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

MONTRÉAL, le 28 février 1953.

Au très honorable Ministre du Commerce,
Ottawa.

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'administration soumet le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année 1952.

Le développement rapide du potentiel de revenu de la Compagnie et de l'espace destiné au public voyageur, caractéristique des dernières années, se poursuit à un rythme soutenu. Pour la première fois dans l'histoire de TCA, plus d'un million de passagers ont été transportés. Le nombre des passagers a augmenté de 20 p. 100; le transport des marchandises et l'express aérien, de 30 p. 100; le courrier, de 8 p. 100.

Les services ont connu une expansion considérable, et l'on prévoit encore davantage pour l'avenir. Pour la quatrième année consécutive, la Compagnie a pu poursuivre ses opérations sans avoir recours à du nouveau capital.

Il nous est extrêmement agréable qu'en une année de hausse générale, la Compagnie puisse montrer un revenu net substantiel, soit \$807,879 pour tous ses services, après déduction d'environ \$1,200,000 d'impôts.

Revue financière

Suit un relevé des opérations de 1952 comparées à celles de 1951:

	1952	1951	Augmentation ou (Diminution)
Revenus d'exploitation	\$55,057,708	\$48,010,301	\$7,047,407
Frais d'exploitation	52,744,741	43,336,120	9,408,621
Revenu d'exploitation	\$ 2,312,967	\$ 4,674,181	(\$2,361,214)
Revenu d'autres sources—net	444,912	33,224	478,136
	\$ 2,757,879	\$ 4,640,957	(\$1,883,078)
Intérêt sur capital investi ..	750,000	750,000	—
Revenu	\$ 2,007,879	\$ 3,890,957	(\$1,883,078)
Provision pour impôts sur le revenu	1,200,000	—	1,200,000
Revenu net	\$ 807,879	\$ 3,890,957	(\$3,083,978)

En 1952, les bénéfices avant les impôts ont été inférieurs de \$1,883,078 à ceux de 1951. Le réseau domestique a accusé une diminution de \$1,019,024 alors que le revenu net transatlantique a baissé de \$864,054.

Les revenus d'exploitation du réseau ont augmenté de 15 p. 100. Cette augmentation est due principalement à l'accroissement du nombre des passagers. L'express et le transport des marchandises ont, cependant, fortement contribué au revenu. Sur l'Atlantique-Nord, toutefois, les passagers ont donné \$939,283 de moins à cause des importantes réductions de tarifs mises en vigueur le premier mai dernier. L'accroissement considérable du trafic sur cette ligne n'a pas été suffisant pour compenser la diminution des tarifs.

Les frais d'exploitation ont augmenté de 22 p. 100. Cette hausse est principalement attribuable aux parcours prolongés et aux vols plus fréquents, au plus grand nombre de passagers transportés et à l'augmentation consécutive de la liste de paye qui, à elle seule, s'est chiffrée par près de \$5,000,000. Le programme d'expansion de la flotte aérienne de TCA a aussi influé sur les dépenses de 1952.

Cette augmentation des dépenses ne tient aucunement à une baisse d'efficacité. Le coût de production a quand même baissé à 39.6 cents par mille-tonne disponible grâce à la somme de travail des employés et à l'utilisation intensive du matériel, grâce aussi à un chiffre d'affaires plus élevé.

Nous souhaitons que cette tendance se maintienne, mais les coûts sur lesquels la Compagnie n'exerce aucun contrôle font que l'avenir ne peut être envisagé qu'avec circonspection.

Le bilan de l'exercice qui vient de se terminer atteste une situation financière et des disponibilités satisfaisantes. La Compagnie s'est engagée à de fortes dépenses de capital au cours des prochains dix-huit mois. Il lui sera possible de rencontrer ces paiements en rappelant les fonds qui ont été prêtés temporairement aux Chemins de fer nationaux. Les dépenses de capital auxquelles Air-Canada s'est engagé d'ici à deux ans et demi sont de quelque \$35,000,000, dont \$5,600,000 sont déjà versés.

Revue des opérations et du trafic

La croissance soutenue de la Compagnie en matière de transport se reflète dans les statistiques suivantes:

	1952	1951	Augmen- tation %
Total de milles parcourus	28,600,919	25,090,068	14
Voyageurs transportés	1,132,518	973,337	16
Milles-voyageurs parcourus	653,961,415	545,160,296	20
Milles-voyageurs disponibles	881,585,954	745,279,573	18
Tonnes-milles de courrier	4,843,052	4,468,093	8
Tonnes-milles de transport des marchandises	5,643,920	4,237,880	33
Tonnes-milles d'express	1,398,507	1,174,096	19
Tonnes-milles parcourus	77,497,093	65,173,848	19
Tonnes-milles disponibles	133,177,327	108,705,797	22

Expansion des services

En 1952, Air-Canada a parcouru 14 p. 100 de milles d'envolées régulières de plus qu'en 1951. La fréquence des vols a été augmentée sur plusieurs routes, particulièrement sur les routes transcontinentales où un cinquième service quotidien a été ajouté au cours des mois d'été. Le service transatlantique a connu une liaison quotidienne tous les mois, sauf en novembre et décembre, alors que ces vols ont été appliqués aux horaires du sud pour la saison d'hiver.

Les *North Star* ont été mis en service entre Montréal et Terre-Neuve avec arrêts réglementaires à Moncton, Sydney et St-Jean, Terre-Neuve.

La première liaison directe entre le Canada et l'Allemagne a été inaugurée le 5 novembre. Ce premier horaire prévoit un vol aller-retour par semaine. Dusseldorf est bien situé pour intéresser le voyageur de la région industrielle de la Rhur et pour répondre aux besoins de transport aérien des troupes canadiennes en service dans la république fédérale allemande.

Au Canada, le premier février dernier, Fredericton s'est ajouté au réseau domestique. Un vol hebdomadaire de Montréal dessert maintenant Goose Bay, qui jusqu'ici dépendait entièrement des services transatlantiques.

La Compagnie a réalisé un tel progrès dans l'agencement de ses horaires saisonniers en fonction de la demande qu'il fut bientôt avantageux d'augmenter de 8 p. 100 le service domestique pendant les mois d'hiver 1952-1953. Cette amélioration est due, dans une large mesure, à la réputation d'exactitude et de sécurité acquise par Air-Canada, qui a établi un record en parcourant 97 p. 100 des milles prévus dans ses horaires.

Trafic-passagers

Air-Canada a transporté 1,132,518 passagers, chiffre qui indique bien la croissance de la Compagnie lorsqu'on le compare aux 443,782 passagers d'il y a cinq ans, en 1947, et aux 104,446 passagers de 1942.

Pour faire face à la demande sans cesse croissante de service aérien, Air-Canada a augmenté de 20 p. 100 le nombre des sièges disponibles au cours des mois les plus achalandés en modifiant ses avions et en effectuant des vols additionnels. On a alors mené une vigoureuse campagne auprès des employés en vue de promouvoir l'efficacité dans tous les services de la Compagnie, mais plus particulièrement aux réservations et dans les relations avec les passagers.

Les taux n'ont aucunement augmenté en 1952, de fait, les tarifs-passagers d'Air-Canada n'ont pas changé depuis le premier avril 1947, condition à peu près unique dans la période de vie chère que nous traversons.

Sur la ligne transatlantique, une réduction de près de \$200 sur un billet aller-retour a été appliquée le premier mai alors qu'Air-Canada s'est jointe aux autres transporteurs internationaux pour inaugurer la classe touriste. En vue de son petit nombre d'appareils, la Compagnie a choisi de s'en tenir à la classe touriste en attendant la livraison d'avions plus grands présentement en production.

Le transport d'immigrants des Îles Britanniques et d'Europe en vertu d'un contrat avec le gouvernement canadien s'est terminé le 30 avril. Depuis l'inauguration de ce service en décembre 1950 jusqu'à sa conclusion, Air-Canada a transporté plus de 10,000 immigrants, dont 3,000 au cours des quatre premiers mois de 1952.

La popularité des Bermudes et des Caraïbes comme endroits de villégiature, et l'amélioration des liens commerciaux avec ces îles ont augmenté de 41 p. 100 le nombre des voyageurs sur cette ligne.

Transport des marchandises

Le transport des marchandises sur tout le réseau d'Air-Canada a connu une hausse soutenue. La Compagnie a maintenu son service de fret à chaque envolée et a offert de plus le service express sur le réseau domestique.

Malgré cela, il est resté beaucoup d'espace disponible sur le continent nord-américain. Le premier juillet, la Compagnie a offert une réduction de 10 p. 100 sur les tarifs de fret, un premier jalon dans le programme à longue portée qui vise à utiliser à pleine capacité l'espace disponible et à justifier éventuellement la création d'un service d'avions entièrement consacrés au transport

des marchandises. Ce programme prévoit également une réduction progressive des taux d'expédition à cette fin.

Pour le transport des marchandises au-dessus de l'Atlantique-Nord, Air-Canada l'emporte toujours sur tous ses concurrents ayant accès à Montréal. Les cargaisons ont presque toujours comblé l'espace disponible dans les deux sens, ce qui est loin d'être le cas des services domestiques.

La levée partielle des restrictions commerciales aux Antilles anglaises a sensiblement amélioré les envois aériens sur les routes du sud. Les envois de marchandises en direction de l'Amérique du Sud ont également augmenté en 1952.

Le courrier

Air-Canada a continué le transport de la poste de première classe au Canada partout où cela amenait une livraison plus rapide. Conséquemment, le Canada a bénéficié d'un des services postaux les plus rapides du monde.

L'accroissement du volume et des revenus du courrier a été modéré sur le réseau domestique. Le coût de transport d'une tonne-mille de courrier est passé de \$1.45 en 1951 à \$1.39 en 1952; il diminue constamment depuis quelques années.

Le premier février, le ministère des Postes a offert une réduction substantielle du tarif des colis postaux, ce qui a amené une hausse de ce trafic.

Le courrier sur l'Atlantique-Nord a augmenté de 26 p. 100, surtout vers l'Europe. Les autorités postales du Royaume-Uni ont confié peu de courrier à cette ligne. Sur les envolées des Bermudes et des Caraïbes, le volume du courrier a été minime. Le rapport du revenu-courrier au revenu total est tombé à 14 p. 100 alors qu'il était de 15 p. 100 en 1951 et de 48 p. 100 il y a 10 ans.

Le réseau aérien

À la fin de 1952, Air-Canada possédait un réseau domestique de 9,916 milles et un réseau transatlantique de 8,999 milles, soit une augmentation de 1,586 milles ou de 9 p. 100 sur l'année précédente.

TCA dessert maintenant 50 centres au Canada, aux États-Unis, dans les îles Britanniques, en France, en Allemagne, aux Bermudes et aux Caraïbes. Non seulement les principales villes du Canada sont-elles liées par les airs, mais un important réseau transatlantique dessert maintenant son commerce international et pourvoit aux besoins de voyage de ses citoyens. Sur ses routes, la Compagnie a maintenu une moyenne quotidienne de 74,149 milles parcourus et de 2,404,538 milles-passagers disponibles.

La carte aérienne des pages 12 et 13 illustre la portée du réseau de la Compagnie.

Matériel et équipement

Trois autres *North Star*, achetés en 1951, ont été mis en service au début de l'année, portant à 23 le nombre de ces appareils au parc de TCA.

En vue d'ajouter encore à la capacité de ses avions, la Compagnie a fait poser huit sièges additionnels à chacun de ses *North Star* à 40 passagers du réseau domestique. Ceci fut fait sans perte de temps à l'horaire et sans sacrifice d'espace pour les passagers. La modification des appareils se poursuit à Winnipeg; 65 p. 100 du travail était terminé en fin d'exercice.

La performance des *North Star* demeure toujours aussi élevée. Ces avions servent en moyenne 10 heures par jour au cours des mois les plus occupés, une utilisation sans précédent dans l'industrie.

Les 26 DC-3 à passagers et le cargo DC-3, qui servent depuis mars 1947, continuent leur travail efficace en tout temps.

Dans l'intérêt de la Défense nationale, TCA a continué son programme d'entretien des avions d'entraînement du CARC, en vertu d'un contrat avec le ministère de la Production pour la Défense. Cette entente a été conclue pour dégager le personnel expérimenté afin qu'il puisse être assigné à des opérations strictement militaires. Ce programme, concentré à la base de Winnipeg, a comporté l'entretien de 1,395 appareils au cours de l'année.

Un contrat a été accordé pour la construction à l'aéroport de Malton du plus grand hangar aérien commercial au Canada. Cette construction est rendue nécessaire par les besoins grandissants de la flotte aérienne et par l'accroissement rapide des opérations à Toronto.

Pour faciliter les communications de la Compagnie, tant pour les réservations que pour les opérations, un certain nombre de circuits téléphoniques ont été prévus pour relier divers postes et bureaux. Ajoutées aux circuits de télétype, ces communications sont d'une importance capitale.

Aéroports et pistes d'atterrissage

Quoique les conditions des principaux aéroports du Canada laissent fort à désirer et qu'ils soient débordés par un trafic aérien intense, un certain progrès a quand même été réalisé. La Compagnie continue à soumettre ses recommandations au ministère des Transports sur ces questions, et ces deux organisations coopèrent très étroitement à maintes fins.

La construction d'un nouvel aéroport près de St-Jean (N.-B.) a permis à TCA, le premier janvier dernier, d'augmenter son service à cette ville. La distance à parcourir entre St-Jean et son aéroport a été réduite de 40 à 10 milles.

La Compagnie a transporté ses opérations de New-York de l'aéroport La Guardia à Idlewild le 2 mars. Ce déménagement a d'abord été décidé dans le but de diminuer la congestion aérienne au premier point; et il permettra à Air-Canada de fournir un meilleur service à ses passagers.

Le ministère des Transports a entrepris la construction de nouveaux immeubles à l'aéroport de Moncton et à celui des Grands lacs. Le terminus de Winnipeg étant très à l'étroit, le ministère y a consenti un prolongement; des modifications ont également été faites aux salles de l'aéroport domestique de Dorval.

D'importants travaux ont été effectués sur les pistes à Regina et à Vancouver.

Personnel

Les Lignes aériennes Trans-Canada comptaient 6,224 employés à la fin de 1952, soit 712 de plus que l'année précédente. Cette augmentation minime des forces actives de la Compagnie est due exclusivement à l'envergure des opérations et à l'accroissement du trafic. Si l'on compare cette augmentation de 13 p. 100 du personnel à l'augmentation de 23 p. 100 de tonnes-milles disponibles et à une hausse de 20 p. 100 du nombre des passagers, on comprendra que c'est là une preuve de l'efficacité du personnel.

Il faut noter que 47 nouveaux pilotes ont été recrutés, portant à 413 le nombre de capitaines et de premiers officiers au service de TCA.

En septembre, M. George S. Cowie a succédé à M. C. D. Cowie, qui a pris sa retraite, comme trésorier de la compagnie.

En novembre, M. W. S. Harvey a été nommé au poste de contrôleur succédant à M. T. H. Cooper, qui s'est retiré.

Développement

En 1952, TCA a terminé sa 15^e année de service, mais le potentiel de l'industrie du transport aérien ne permet aucun changement aux vastes projets d'avenir. Le développement rapide des nouveaux types d'avions donne un nouvel élan à cette phase des opérations de la Compagnie.

Avions de l'avenir

Au cours de 1952, TCA a placé des commandes de plus de 23 millions de dollars pour trois autres *Super Constellation* destinés au service transatlantique, pour 15 *Vickers Viscount* à turbo-propulseurs pour la liaison entre villes et pour 3 avions *Bristol* qui seront consacrés aux cargaisons. Tous ces avions ajoutés aux appareils actuels de la Compagnie, constitueront la flotte aérienne la plus moderne et la mieux équilibrée au monde.

Appareil plus vaste que son célèbre prédécesseur, le *Super Constellation* est, selon la Compagnie, l'avion contemporain le mieux équipé en vue d'un rendement économique sur les lignes long-courrier. Muni de quatre moteurs composés, cet aérobus de 65 tonnes réduira la durée des envolées transatlantiques de plus de quatre heures. La flexibilité de sa disposition intérieure permet plusieurs divisions et laisse la liberté de combiner les services de première classe et de classe touriste. Les premiers *Super Constellation* de TCA porteront 63 passagers. Huit de ces appareils ont été commandés et seront vraisemblablement mis en service au printemps de 1954.

La livraison des *Vickers Viscount*, à la fin de 1954, fera d'Air-Canada la première compagnie d'aviation de l'Amérique du Nord à se servir de turbo-propulseurs sur son réseau domestique. Le *Viscount* est le plus récent appareil commercial à faible rayon d'action. Ses quatre moteurs Dart, de Rolls-Royce, assureront aux voyageurs canadiens un vol rapide, sans vibration et presque silencieux. Le turbo-propulseur est supérieur à la réaction pure sur les envolées de courte et moyenne durée et ne nécessite pas les très hautes altitudes, indispensables à l'économie de rendement de la réaction pure. Les *Viscount* de TCA s'ajouteront à la flotte actuelle sur la plupart des trajets interurbains.

L'avenir du fret aérien

Pendant des années, la section du transport aérien des marchandises a préparé son expansion et ses projets d'avenir. Un plan encore plus vaste pour l'établissement de ce service de livraison a couronné cette étude en 1952. En commandant des cargos aériens *Bristol*, Air-Canada a établi un autre précédent parmi les compagnies aériennes de l'Amérique du Nord: elle a été la première à commander des avions destinés spécifiquement au chargement, au déchargement et au transport des marchandises. Les "avions-cargos" en service aujourd'hui ne sont que des adaptations d'avions à passagers. Des cargos aériens *Britol*, pouvant porter chacun une charge de six tonnes, seront mis en service à la fin de 1953 sur la route Winnipeg-Toronto-Montréal.

La réduction de 10 p. 100 des taux de fret offerte en juillet à titre d'expérience a facilité l'évaluation du potentiel du marché en vue des projets à longue portée édifiés par la Compagnie. Cette expérience a été couronnée de succès, et il a été alors décidé de demander l'autorisation d'accorder une autre réduction de 30 p. 100. Une analyse du marché indique qu'au rythme actuel des opérations d'Air-Canada, et avec la seule exception de la ligne Winnipeg-Toronto-Montréal desservie par les *Britol*, il y aura suffisamment d'espace pour les marchandises même aux nouveaux taux. De toute façon, la ligne de conduite de la Compagnie sera de mettre à la disposition des expéditeurs tout l'espace additionnel requis.

Projets de routes

Plusieurs changements importants au réseau domestique sont prévus et entreront en vigueur le plus tôt possible. Lethbridge et Regina feront partie de la ligne transcontinentale au printemps de 1953. Toutefois, ce service via Regina ne pourra être maintenu pendant les mois d'hiver que si on a terminé les travaux d'aménagement requis à l'aéroport. Ces deux villes sont actuellement desservies par des avions DC-3. De plus, Air-Canada a demandé l'autorisation d'établir un service quotidien entre Sault-Ste-Marie, Sudbury, North Bay et Ottawa, avec correspondance directe entre Toronto et Sudbury ainsi qu'un prolongement vers le nord jusqu'à Timmins. Ce projet, qui améliorerait sensiblement les conditions du transport vers les centres du nord de l'Ontario, doit cependant attendre l'exécution des travaux de base aux aéroports.

L'avenir immédiat

Il suit des projets formulés plus haut que 1953 sera une année de préparation active à l'expansion du service de la Compagnie. Plusieurs des frais encourus au cours de l'année ne rapporteront rien avant 1954. A cause de cela, la situation financière sera probablement moins favorable l'année prochaine.

Malgré cet avertissement, l'avenir du transport aérien du Canada, croissant au sein d'une économie florissante, peut être envisagé avec confiance. Air-Canada aura encore pour ligne de conduite d'offrir le meilleur service aérien qu'il soit possible d'obtenir tout en respectant les facteurs économiques. Le conseil d'administration est d'avis que les résultats obtenus en 1952 démontrent de nouveau l'efficacité, l'industrie et l'habileté du personnel de la Compagnie et reconnaît avec gratitude le travail loyal et sincère qui a été accompli.

Au nom du Conseil d'Administration.

G. R. MCGREGOR,
Président.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1952

ACTIF		PASSIF	
Disponibilités:		Exigibilités:	
Encaisse.....	\$ 1,893,595	Comptes et billets à payer.....	\$ 3,500,348
Fonds de roulement.....	37,642	Reliquats aux autres exploitants, trafic.....	1,712,778
Dépôts spéciaux.....	12,231	Dépôts sur crédits de voyage.....	921,825
Comptes à recevoir:		Traitements et salaires.....	818,570
Gouvernement du Canada.....	\$ 1,427,422	Transport payé d'avance.....	1,498,416
Reliquats à recevoir d'autres exploitants—		Impôts sur le revenu.....	603,514
trafic.....	929,136	Autres exigibilités.....	67,112
Système de crédit de voyage.....	761,207		
Agents.....	345,186		
Autres.....	736,286		
	4,199,237	Réserves:	
Matériaux et approvisionnements.....	3,216,292	Assurance.....	\$ 5,164,992
Autres disponibilités.....	84,525	Revision.....	860,764
	\$ 9,443,522		6,025,756
Placements et fonds spéciaux:		Capital-actions:	
Dépôts aux Chemins de Fer nationaux du		Actions ordinaires entièrement payées.....	25,000,000
Canada.....	\$ 13,500,000		
Fonds d'assurance.....	5,164,992	Surplus:	
Filiales.....	27,427	Surplus au 1 ^{er} janvier 1952.....	\$ 3,890,957
	18,692,419	Revenu net en 1952.....	807,879
Immobilisations:		Surplus au 31 décembre 1952.....	\$ 4,698,836
Propriétés et matériel.....	\$ 31,563,507	Réserve pour remplacement d'immobilisa-	
Moins dépréciation à date.....	20,458,606	tions.....	4,698,836
	\$ 11,104,901		
Paiements progressifs sur achat d'avions.....	5,606,313		
	16,711,214		
	\$ 44,847,155		\$ 44,847,155

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et registres des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1952 et sommes d'avis que les Lignes aériennes ont tenu les livres de comptabilité requis.

Le bilan ci-dessus et l'état du revenu s'y rapportant sont conformes aux livres des Lignes aériennes; à notre avis, ils ont été établis de façon à présenter un tableau authentique et impartial de la situation financière des Lignes aériennes au 31 décembre 1952 et des revenus et dépenses de l'année. A cette fin, on a adopté la même base que l'année précédente, sauf dans le cas de l'état du revenu, ou on a employé une méthode différente pour le calcul de la provision pour dépréciation et assurance.

A notre avis, les Lignes aériennes n'ont pas outrepassé leurs pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance. Nous faisons rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

W. S. HARVEY,
Contrôleur.
GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

le 23 février 1953.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

ÉTAT DU REVENU

Revenus d'exploitation:

Passagers	\$42,022,616	\$36,911,889
Courrier	7,698,641	7,225,149
Express et messageries	3,380,337	2,643,210
Excédent de bagages	350,184	272,713
Nolisement et divers	139,667	91,079
Services imprévus—net.	1,466,263	866,261
Total	<u>\$55,057,708</u>	<u>\$48,010,301</u>

Frais d'exploitation:

Frais de vol	\$11,317,143	\$10,024,720
Frais au sol	8,590,652	6,849,644
Entretien	14,438,386	11,245,130
Dépréciation	4,378,715	3,740,560
Service des passagers	3,281,646	2,676,216
Ventes et réservations	6,512,953	5,234,276
Annonce et publicité	1,183,906	1,137,532
Frais généraux et administration	3,041,340	2,428,042
Total	<u>\$52,744,741</u>	<u>\$43,336,120</u>

Revenu d'exploitation	\$ 2,312,967	\$ 4,674,181
Revenu d'autres sources—net ..	444,912	33,224

	\$ 2,757,879	\$ 4,640,957
Intérêt sur capital investi	750,000	750,000

Revenu	\$ 2,007,879	\$ 3,890,957
Provision pour impôts sur le revenu	1,200,000	—

Revenu net	<u>\$ 807,879</u>	<u>\$ 3,890,957</u>
------------------	-------------------	---------------------

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur McGregor.

Le très honorable M. Howe m'a prié de l'excuser auprès du Comité; il lui est impossible d'être parmi nous ce matin et même durant le reste de la journée. On avait pensé pouvoir étudier le rapport d'Air-Canada hier, alors que M. Howe aurait pu facilement être des nôtres. Mais aujourd'hui il doit assister à une réunion du cabinet dans la matinée et s'absenter de la ville cet après-midi. Néanmoins, il sera ici demain et pourra répondre aux questions que les membres du Comité désireraient lui poser.

Avez-vous des questions à poser à l'égard de la page 3 du rapport?

M. FRASER: Le ministère des Postes vous a-t-il versé un montant proportionné à l'augmentation du volume du courrier?

M. MCGREGOR: Non, l'accord conclu entre le ministère des Postes et Air-Canada fixe un montant pour un certain maximum de transport; le courrier transporté n'a pas atteint tout à fait ce maximum.

M. FRASER: Vous n'avez pas encore atteint ce maximum?

M. MCGREGOR: Non. C'est pourquoi le volume accru de courrier n'a pas augmenté les revenus de la société.

M. FRASER: Combien manque-t-il pour atteindre le maximum?

M. MCGREGOR: Je peux vous trouver ce chiffre, nous l'avons.

Le PRÉSIDENT: La page 1 est-elle adoptée?

Adoptée.

Page 2?

M. BROWNE: Pourriez-vous me dire s'il faut payer un supplément pour le transport express par comparaison au transport ordinaire.

M. MCGREGOR: Oui.

M. BROWNE: Il y a un supplémentaire?

M. MCGREGOR: Oui; ce supplément est fondé sur la priorité accordée aux marchandises express. L'express assure un service à domicile, alors que le transport ordinaire assure un service à l'aéroport.

M. BROWNE: Ces deux services sont néanmoins semblables?

M. MCGREGOR: Fondamentalement, oui.

M. BROWNE: Si vous êtes pressé de recevoir un colis express, vous voudrez qu'il vous soit livré dès l'arrivée de l'avion?

M. MCGREGOR: Oui. Comme l'espace est disponible, d'ordinaire les colis ordinaires, à leur arrivée à l'aéroport, sont placés dans les premiers avions en partance, tout comme les colis express. Mais si l'espace se fait rare, ces derniers ont la priorité.

M. BROWNE: Ce sont vos propres employés qui s'occupent de cela, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BROWNE: Si j'expédie un colis par express, vous le livrez à domicile. Si je poste une lettre, celle-ci est acheminée vers le bureau de poste et vous n'avez pas à vous en occuper?

M. MCGREGOR: Justement.

Le PRÉSIDENT: La page 2 est-elle adoptée?

Adoptée.

M. FOLLWELL: C'est la compagnie des messageries qui s'occupe de vos colis express.

M. MCGREGOR: Oui, nous lui versons une somme forfaitaire.

M. FOLLWELL: Ne disposez-vous pas de camions?

M. MCGREGOR: La question porte-elle sur les colis ordinaires?

Le PRÉSIDENT: Page 5?

M. MACDONNELL: Comment vos colis ordinaires sont-ils livrés?

M. MCGREGOR: Très souvent par l'expéditeur ou le consignataire qui vient les quérir à l'aéroport ou les livrer à l'aéroport. Mais si on veut les faire transporter à l'aéroport ou livrer à domicile, le service des messageries est là pour s'en charger.

Le PRÉSIDENT: La page 5 est-elle adoptée?

M. FRASER: A la page 5, je remarque que les opérations en Amérique du Nord se sont soldées par une perte et que les recettes nettes du service d'outre-mer ont fléchi. Selon vous, quelle sera la situation en 1953? Y aura-t-il une nouvelle baisse?

M. MCGREGOR: Des recettes nettes?

M. FRASER: Oui.

M. MCGREGOR: Oui, je crois que les recettes nettes seront moindres. Notre budget d'exploitation montre un bénéfice net de \$600,000 comparativement à \$800,000 en 1952, pour les motifs indiqués. Une forte proportion des dépenses, y compris l'achat de quelque matériel porteront cette année sur le personnel et les approvisionnements. Le nouveau matériel ne commencera pas à rapporter avant 1954.

M. FRASER: Vous allez dépenser cet argent cette année?

M. MCGREGOR: Précisément.

M. FRASER: Vos immobilisations seront-elles défrayées à même le revenu?

M. MCGREGOR: Non. J'entendais l'embauchage et la formation du personnel.

M. FRASER: Je vois; et aussi au matériel spécial?

M. MCGREGOR: Oui, mais il ne s'agit pas de matériel ressortissant au compte de capital. Voyez-vous, il y aura du matériel qui ne ressortit pas normalement à ce compte.

M. FRASER: Je comprends.

M. BROWNE: Les réductions du prix des places sont-elles saisonnières ou valables pour toute l'année?

M. MCGREGOR: Au service de l'Atlantique-Nord, il y a eu deux réductions bonnes pour toute l'année. Cependant, pour le service domestique, nous avons effectué deux réductions saisonnières, mais aucune réduction annuelle. Durant les mois d'hiver, nous aurons désormais un prix de famille spécial et nous accorderons un rabais aux voyageurs de commerce.

M. BROWNE: Quel est le prix d'une place, mettons de Gander à Londres?

M. MCGREGOR: Je crois que les prix figurent dans l'horaire.

M. BROWNE: Je voulais comparer le prix actuel avec celui d'avant la réduction.

M. MCGREGOR: Il est à peu près de \$110. Il serait bon de vérifier ce chiffre. Est-ce pour l'aller seulement?

M. HARVEY: Vous ne nous avez pas donné l'ancien prix.

M. BROWNE: Vous voulez dire que la réduction est de \$110. Combien coûte une place à présent de Gander à Londres?

M. HARVEY: Billet simple?

M. BROWNE: Oui.

M. HARVEY: \$205.

M. BROWNE: Il était de \$315 avant la réduction?

M. MCGREGOR: Nous pouvons vous obtenir ce montant. Au début de 1952, le billet simple Gander-Londres coûtait \$339.20.

M. BROWNE: Merci.

M. MACDONNELL: Je ne crois pas que vous ayez expliqué la forte augmentation du revenu de sources autres que l'exploitation.

M. MCGREGOR: Non, je n'ai pas donné d'explications là-dessus en donnant lecture de mon rapport.

M. MACDONNELL: Vous plairait-il de nous les donner à présent?

M. MCGREGOR: Je puis vous donner un aperçu de la question. Je dirais que le revenu des intérêts perçus du National-Canadien provient en grande partie du prêt de \$13,500,000 que nous avons consenti au National-Canadien.

M. MACDONNELL: J'ai remarqué ce prêt; pouvez-vous nous l'expliquer?

M. MCGREGOR: Cela tient à ce que le placement de capitaux d'Air-Canada demeure fixe. Nous avons recouvré ces capitaux à même les forts montants de

dépréciation qui n'ont cessé de s'accumuler, mais tout le capital autorisé sera de nouveau requis en 1954 pour payer le matériel déjà commandé.

Dans l'intervalle, la somme de 13 millions et demi de dollars représente le recouvrement de capital provenant de la dépréciation, somme disponible à prêter aux chemins de fer Nationaux du Canada. Cette société nous verse un intérêt de 3 p. 100 sur le capital et notre revenu d'autres sources que l'exploitation augmente d'autant.

M. MACDONNELL: Quel serait ce montant?

M. HARVEY: Il a été de \$377,254 en 1952 et de \$127,000 en 1951.

M. MCGREGOR: Les avances au National-Canadien ont été faites progressivement sur une longue période.

M. MACDONNELL: Pourriez-vous nous faire l'historique de la constitution de votre capital dans ce cas?

M. MCGREGOR: Oui. La compagnie a été autorisée à émettre 25 millions de dollars d'actions, la totalité pouvant être achetée par le National-Canadien qui a effectivement acheté toutes ces actions. En 1948, tous les titres étaient émis et la situation n'a pas changé depuis.

Mais, comme la compagnie a commencé à acquérir du capital par l'accumulation de la dépréciation, il a été convenu que cet argent serait prêté de nouveau au National-Canadien au même taux d'intérêt que celui touché sur les 25 millions. Cet argent ne nous coûtait rien et ne nous rapportait aucun bénéfice net. Mais à mesure que l'argent s'accumulait et était avancé au National-Canadien, il a eu pour effet depuis un an et demi de diminuer nos frais nets d'intérêt sur le capital.

M. MACDONNELL: Vous mentionnez le prêt de 25 millions au National-Canadien; c'était, en somme, un chiffre de base. Veuillez donc à présent nous expliquer les 44 millions de dollars? Votre actif de 44 millions est plus élevé de presque 20 millions. Comment êtes-vous arrivé à ce montant?

M. MCGREGOR: Des montants sont venus s'ajouter au fonds de réserve, surtout à la réserve d'assurance, ce qui ajoute à la valeur nette de la société.

M. MACDONNELL: Assurément.

M. MCGREGOR: Et il y a eu la réserve de dépréciation et une réserve pour réparations de près d'un million de dollars. Ces montants touchés sur les recettes courantes au cours des années ont tous contribué à accroître la valeur nette de la compagnie qui est supérieure à son capital.

M. MACDONNELL: Je voulais seulement obtenir le chiffre exact. Le passif indique que vous avez des réserves de 6 et de 4 millions.

Le PRÉSIDENT: Oui, 6 et 4 millions.

M. MACDONNELL: 13 millions; je n'arrive pas à décomposer entièrement les 19 millions.

M. HARVEY: Au cours des années, nous avons accumulé 20 millions au moyen de la dépréciation et nous avons utilisé ce montant. Nous avons tenu compte aussi de nos excédents.

M. MACDONNELL: Combent-ils la différence entre 25 millions et 44 millions?

Le PRÉSIDENT: Il faut inclure dans ce dernier chiffre les exigibilités.

M. MACDONNELL: C'est exact. Je regarde du côté de l'actif, et je vous demande d'où vient l'écart, ou le degré d'écart? Est-ce dû aux dépenses ou, du côté passif, aux réserves et ainsi de suite?

M. MCGREGOR: C'est cela. La différence est presque toute contre-balancée à l'actif. La compagnie a certaines créances et elles sont contre-balancées au passif par les montants payables à la compagnie.

M. MACDONNELL: J'ai essayé de trouver ce montant de \$13,500,000 dans le bilan du National-Canadien. Pourriez-vous me le montrer? Vous nous avez parlé de vos engagements en matière d'avions. Vous avez dit que vous disposiez de \$12,500,000 au National-Canadien pour les payer. Vous avez en outre quelque 5 millions de dollars?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONNELL: Mais je ne vois rien qui l'indique dans votre bilan. Je ne saurais dire si la chose est nécessaire au point de vue de la comptabilité.

M. MCGREGOR: Le montant de \$5,600,000 figure dans notre bilan. C'est un paiement déjà fait et le reste regarde seulement l'avenir, des engagements à acquitter après la période visée par ce bilan.

M. HARVEY: Le texte de notre rapport mentionne un passif éventuel.

M. FRASER: Je vois une provision pour l'impôt sur le revenu au montant de \$1,200,000, alors qu'il n'y en avait pas l'an dernier. Pourquoi cela?

M. MCGREGOR: Ce n'est que depuis le 1^{er} janvier 1952 que la compagnie a dû commencer à payer l'impôt sur le revenu des sociétés, comme on le note dans le budget de 1952. Avant cela, la compagnie n'y était pas assujétie. Ce chiffre est le montant total de l'impôt.

M. FRASER: N'aviez-vous pas à payer l'impôt sur le revenu en 1951?

M. MCGREGOR: Non.

M. FRASER: Je vois que votre trafic s'est accru du fait que vous avez abaissé le prix des places du service d'outre-mer. Allez-vous ajouter quelques avions à ce service pour le couronnement?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Cela augmentera vos revenus?

M. MCGREGOR: Je le crois.

M. FRASER: Ne craignez-vous pas que vos frais ne dépassent les revenus?

M. MCGREGOR: Non, je ne crois pas qu'il nous en coûte davantage. Cependant les bénéfices nets seront très faibles étant donné que ce trafic est à sens unique.

M. FRASER: Entièrement à sens unique?

M. MCGREGOR: Pour chaque voyage, oui. Tout le monde traverse l'océan dans le même sens, mais il y a peu de voyageurs pour le retour. Après le couronnement, le trafic des voyageurs se fera en sens inverse.

M. FRASER: Ces aérobuses pourront-ils assurer le transport express au retour? Prend-on des dispositions à cette fin?

M. MCGREGOR: Certainement, et c'est là un élément de salut.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. BROWNE: Le couronnement mis à part, pourriez-vous me dire, au sujet de la page 5, si le service nord-atlantique des passagers justifie la diminution des tarifs? Perdez-vous de l'argent de cette façon?

M. MCGREGOR: Le service ne le justifie pas à l'heure actuelle pour les raisons exposées dans notre rapport. Les avions qui assurent actuellement le service de l'Atlantique-Nord ne peuvent pas bénéficier du supplément de passagers dont nous recherchons la clientèle et auxquels les tarifs inférieurs sont abordables. Voilà une situation qui sera corrigée par la mise en service des *Super Constellation*.

M. BROWNE: Alors vous aurez deux prix pour les places?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BROWNE: Est-ce que le service pourra transporter beaucoup plus de monde?

M. MCGREGOR: Un assez bon nombre de plus, bien qu'il ne soit pas impressionnant. Dans les avions à tarif réduit, il y aura cinq places de front, par groupes de trois et de deux sièges, et l'allée sera beaucoup moins large dans la majorité des cas. On acceptera 26 livres de bagages de moins à titre gratuit.

M. BROWNE: Ce qui signifie 40 livres au lieu de 66?

M. MCGREGOR: Précisément. Et ensuite les passagers à bas tarifs payent leurs propres repas et il ne leur est pas servi de breuvages. A tout prendre, il y a une grande différence de service entre les deux tarifs.

M. BROWNE: Quel est l'écart entre ces tarifs?

M. MCGREGOR: Il est à peu près de \$125 entre Montréal et Londres.

M. BROWNE: Y aura-t-il réduction du tarif de \$205?

M. MCGREGOR: Non. Ce tarif est le plus bas.

M. BROWNE: L'autre a été accru?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Vous dites que les breuvages ne sont pas servis aux bas tarifs, mais ces breuvages ne vous sont-ils pas une source de bénéfices?

M. MCGREGOR: J'en doute beaucoup.

M. MACDONNELL: Pourquoi?

M. MCGREGOR: Leur transport coûte cher.

M. BROWNE: Mais ils ne sont pas frappés de droits de douane.

M. MCGREGOR: Je veux parler de leur transport proprement dit, et aussi du transport des autres mélanges qui les accompagnent.

M. McLURE: Et ils s'évaporent rapidement.

Le PRÉSIDENT: Page 6.

M. MCGREGOR: C'est très possible.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Avez-vous des questions à poser sur la "Revue des opérations et du trafic"?

M. MACDONNELL: A la page 6, je lis ce qui suit:

Le coût de production a quand même baissé à 39·6 cents par mille-tonne disponible...

Quel était le montant avant la diminution?

M. HARVEY: 39·87.

Le PRÉSIDENT: La page 6 est-elle adoptée?

Adoptée.

Page 8?

M. CARTER: M. McGregor pourrait-il nous dire si le service des *North Star* de Montréal à Terre-Neuve rentre dans ses frais?

M. MCGREGOR: Oui, et il me fait plaisir d'ajouter que ce service est très prisé.

M. FRASER: Auriez-vous l'obligeance de nous parler quelque peu du service de l'Allemagne?

M. MCGREGOR: Avec plaisir. Ce service est une extension de celui de Londres. Les envolées à destination de Dusseldorf se font via Londres, et l'arrêt à Dusseldorf est assez court. Nos équipages non plus que nos avions ne passent pas la nuit à cet endroit. Bien que le trafic n'ait pas été très volumineux jusqu'à présent, il a été au-dessus de la normale d'un nouveau service. Cela s'explique, je crois, du fait qu'un bon nombre de militaires

canadiens sont en service en Allemagne, à proximité de Dusseldorf, qui est un centre de la région. Nous croyons que le service sera financièrement satisfaisant.

M. FRASER: C'est ce que j'allais vous demander.

M. MCGREGOR: Oui.

M. GEORGE: Avez-vous du trafic entre Londres et l'Allemagne?

M. MCGREGOR: Non, nous n'en avons pas le droit, ni pour l'aller ni pour le retour.

M. MACDONNELL: Cela vaut pour Dusseldorf comme pour Londres?

M. MCGREGOR: Justement. Pour obtenir cette permission, il faudrait modifier la convention aérienne bilatérale conclue entre le Royaume-Uni et le Canada.

M. BROWNE: Monsieur le président, permettez-moi d'interroger M. McGregor au sujet du service entre Montréal et Saint-Jean. Ne trouvez-vous pas que les besoins dépassent les moyens mis en œuvre pour y répondre?

M. MCGREGOR: Oui, à certaines époques et à certains jours de la semaine,

M. BROWNE: Vous proposez-vous d'accroître le service, vu qu'il est plus rapide et plus commode?

M. MCGREGOR: Oui, mais il nous faut d'abord attendre la livraison du matériel commandé.

M. BROWNE: Alors, vous ne ferez rien cette année?

M. MCGREGOR: Je crains que non.

M. FRASER: Est-ce que le transport des immigrants en provenance des Îles Britanniques et d'Europe vous est quelque peu profitable?

M. MCGREGOR: Oui, nous y avons trouvé notre profit. Cela ne se fait plus maintenant, comme vous le savez; le transport des immigrants s'est fait au printemps de l'an dernier.

M. FRASER: Vous y faites mention dans votre rapport; c'est pourquoi je m'en suis informé.

M. MOTT: Votre service de Vancouver à Ottawa était le meilleur avant le changement du nombre des envolées; ainsi l'avion arrive à Toronto à 4 heures du matin pour n'en repartir que 4 heures plus tard.

M. MCGREGOR: Nous sommes à rendre le service plus fréquent. Nous aurons, dès ce printemps, six envolées transcontinentales par jour et nous ne pourrions pas éviter de déranger les horaires et de bousculer les heures les plus favorables au public si nous voulons assurer ce transport accru avec les moyens dont nous disposons. Il en est de même là où nous devons utiliser notre matériel à plein et, naturellement, les heures de départ et d'arrivée en souffrent. Mais, je le répète, cet état de choses disparaîtra avant longtemps, mais il faudra le tolérer jusqu'à la livraison du nouveau matériel.

M. MOTT: Vous avez fait un changement l'an dernier, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui, lorsque nous avons affecté un cinquième avion au service.

M. MOTT: Vous en aviez quatre avant cela?

M. MCGREGOR: Justement.

M. MOTT: Et vous êtes passé à cinq?

M. MCGREGOR: Oui, et nous en aurons six ce printemps.

M. FOLLWELL: La situation empirera alors?

M. MUTCH: Vous proposez-vous d'accroître le service de Toronto à Ottawa, lorsque vous aurez ces six avions transcontinentaux, de façon à supprimer cette longue attente en pleine nuit?

M. MCGREGOR: Oui, je crois que l'horaire qui entrera en vigueur le 26 avril prévoit une meilleure liaison, mais nous devons ménager un bon moment d'attente à Toronto au cas où l'avion transcontinental serait en retard.

M. MUTCH: Il n'y aurait pas lieu, alors, d'accroître le nombre des envolées entre Toronto et Ottawa?

M. MCGREGOR: Je crois qu'actuellement le nombre des envolées entre Toronto et Ottawa est de huit.

M. MOTT: Vous paraissez cesser toute activité à 11 heures du soir.

M. MCGREGOR: Il y a une autre envolée après cette heure-là.

M. MOTT: S'il y a quelque retard pour le voyage de nuit, mieux vaut prendre le train de Toronto à Ottawa car le service est bien mauvais à partir de ce moment-là.

M. GEORGE: Projetez-vous d'inaugurer un service direct entre Ottawa et l'Est? A l'heure actuelle, il nous faut attendre quatre heures à Montréal.

M. MCGREGOR: Oui, sauf dans un cas. Je pense que tout le service inter-urbain sera amélioré dès que nous aurons pris livraison des avions *Viscount*... l'amélioration sera très marquée. Les *Viscount* font 100 milles à l'heure de plus que les *North Star* et 165 milles à l'heure de plus que les *DC-3*. A mesure que le trafic augmente de tel endroit à tel autre, il devient possible d'assurer un service direct entre ces deux endroits.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la vitesse des *Viscount*?

M. MCGREGOR: 305 milles à l'heure à la vitesse de croisière.

M. CARTER: Ils sont d'exploitation économique?

M. MCGREGOR: Nous le croyons, mais nous ne pouvons pas nous prononcer définitivement là-dessus tant que nous n'aurons pas établi les frais d'entretien des moteurs.

M. MOTT: Quand espérez-vous les mettre en service sur les routes aériennes du Canada?

M. MCGREGOR: Nous croyons que la livraison en commencera en septembre 1954 et se poursuivra jusqu'à avril 1955.

M. MOTT: A quelles lignes seront-ils d'abord affectés,—à celles de l'Est canadien?

M. MCGREGOR: Je crois qu'ils entreront en service sur les lignes Montréal-New-York, Toronto-New-York, Montréal-Toronto, directement et via Ottawa, Montréal et les Maritimes. Si la nouvelle route mentionnée dans le rapport est établie d'ici là, ils relieront Ottawa et Montréal à Winnipeg, Sault-Sainte-Marie et la tête des Lacs via Sudbury.

M. MOTT: Vous ne vous proposez pas d'en utiliser sur les routes transcontinentales?

M. MCGREGOR: Non, à cause du rayon relativement faible de ces avions.

M. FOLLWELL: Comment le tableau des accidents ou de la sécurité d'Air-Canada se compare-t-il à celui des autres lignes aériennes?

M. MCGREGOR: Voilà une question à laquelle il n'est pas facile de répondre.

M. FOLLWELL: J'ai toujours pensé que vous teniez le premier rang; je pensais que vous auriez pu me confirmer dans cette opinion.

M. MCGREGOR: Pour répondre à la question, il faut songer au volume total du trafic d'une société. Certaines sociétés n'ont pas eu à déplorer d'accidents pendant une période beaucoup plus longue qu'Air-Canada. D'autre part, leur entreprise a beaucoup moins d'envergure que la nôtre. Il faut donc se fonder sur les vols effectués. L'Association internationale du transport aérien a pour norme le "nombre de passagers tués par million de milles-passagers de vol". La réponse, en ce qui concerne Air-Canada, est zéro.

M. FOLLWELL: Comment votre compagnie règle-t-elle les réclamations en cas de décès consécutifs à un accident?

M. MCGREGOR: C'est le service des réclamations qui s'en occupe en collaboration avec les avocats; les réclamations sont versées aux proches parents, suivant les circonstances.

M. FOLLWELL: Je voulais savoir si vous étiez assurés à ces fins auprès de compagnies d'assurance extérieures ou si vous en répondiez vous-mêmes.

M. MCGREGOR: Nous sommes assurés tant à l'égard des passagers que des avions et des dommages à la propriété à concurrence d'un premier montant déductible d'un million de dollars. Nous assurons nos risques catastrophiques à concurrence de 5 millions chez des assureurs de l'extérieur.

M. FRASER: Est-ce que vous souscrivez vous-même l'assurance que vous rendez aux passagers ou laissez-vous ce soin à une compagnie d'assurance?

M. MCGREGOR: Non, c'est une compagnie d'assurance qui s'en occupe. Air-Canada n'offre pas d'assurance.

M. FRASER: Mais vous en vendez à vos propres bureaux?

M. MCGREGOR: Oui, et nous avons également des distributeurs automatiques de polices d'assurance aux aéroports et à nos bureaux dans certaines villes.

M. FRASER: Vous touchez une commission là-dessus?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Les deux services, Montréal-New-York et Montréal-Toronto, couvrent le même nombre de milles, mais le tarif de l'un est plus élevé que celui de l'autre. Pourquoi cela? Est-ce parce que vous n'avez pas le monopole dans ce dernier cas?

M. MCGREGOR: Non, c'est pour une autre raison, monsieur Fraser. Ou plutôt, c'est pour deux ou trois autres raisons. D'abord le service Montréal-New-York est probablement le plus ancien service de transport aérien du continent. Il fut établi par la société *Canadian Colonial*, absorbée plus tard par la *Colonial Airlines*; le tarif exigé est en vigueur depuis très longtemps et, pour une raison quelconque, il n'a jamais été modifié par cette compagnie. Lorsque la société des Lignes aériennes Trans-Canada a obtenu le droit de desservir cette ligne parallèlement à l'autre société, elle se devait d'imposer le même tarif qui était en vigueur depuis un certain temps.

M. FRASER: C'est l'an dernier que vous avez obtenu la permission d'exploiter cette route?

M. MCGREGOR: Oui, mais les frais réels d'exploitation de la route Montréal-New-York sont bien inférieurs à ceux de la route Montréal-Toronto pour deux ou trois raisons dont la principale est le combustible. L'essence achetée à New-York coûte 19·85 cents le gallon impérial. Le coût du gallon impérial à Toronto est de 28·79 cents. Ces deux prix sont exprimés en monnaie canadienne et la mesure est celle du gallon impérial.

M. FRASER: Ces prix sont-ils taxés?

M. MCGREGOR: Oui, mais la taxe est comprise dans le prix. Le chiffre de Toronto contient une taxe d'essence perçue par l'aéroport sur les achats canadiens.

M. FRASER: De combien?

M. MCGREGOR: Un cent le gallon, si je ne me trompe.

M. FRASER: Alors vous achetez toute votre essence aux États-Unis pour ces deux services?

M. MCGREGOR: Autant qu'il est possible.

M. FRASER: Pouvez-vous faire le trajet de New-York à Montréal et retour avec un seul plein d'essence?

M. MCGREGOR: D'ordinaire, non; tout dépend du vent, du chargement et d'autres facteurs.

M. FRASER: Vous prenez donc un supplément d'essence à Montréal pour le retour?

M. MCGREGOR: Précisément. Ensuite le tarif d'atterrissage à New-York est de \$12 et à Toronto, de \$19.50 par envolée.

M. FRASER: C'est aussi un aéroport de l'État?

M. MCGREGOR: Du ministère des Transports.

M. MACDONNELL: Convierait-il à présent d'interroger M. McGregor sur l'expansion du transport des marchandises? Sauf erreur, les avions d'Air-Canada ne voyagent pas à plein actuellement. J'ai donc deux questions à vous poser: d'abord, avez-vous mis tout en œuvre pour activer ce transport en abaissant les tarifs; ensuite, les nouveaux types d'avions permettent-ils d'espérer une augmentation du transport des marchandises? Auriez-vous quelque chose à nous dire là-dessus?

M. MCGREGOR: Avec plaisir. Nous ne croyons pas qu'un effort suffisant ait été fait en vue d'encourager le transport des marchandises. C'est un secteur dont il faut poursuivre et accélérer le développement. Nous avons opéré des réductions graduées dans nos tarifs-marchandises au cours des ans,—soit dit en passant, nous faisons le transport des marchandises depuis 1948,—et trois réductions ont été mises en vigueur, la dernière datant du 1^{er} juillet 1952, comme en fait foi le rapport. Ensuite, en janvier de cette année, nous avons déposé à la Commission du transport aérien une nouvelle demande de réduction de 30 p. 100, mais sa mise en vigueur a été différée par la Commission qui s'apprêtait à entendre une demande des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. En outre, notre publicité et notre sollicitation directe se sont accrues sans cesse. Nous avons maintenant 47 employés qui consacrent toute leur activité au développement du transport-marchandises et nos frais de publicité n'ont cessé et ne cesseront d'augmenter.

Pour répondre à votre question, je vous reporte au rapport qui mentionne l'achat de trois cargos *Bristol*. Si l'on peut prêter foi aux déclarations du fabricant, et la chose me paraît juste, il en coûtera beaucoup moins pour organiser le transport des marchandises grâce à ces avions que si nous faisons transformer des avions à passagers en avions à marchandises. J'entrevois une expansion continue et accélérée du transport des marchandises.

M. MACDONNELL: A titre d'exemple, pourriez-vous nous donner un ou deux chiffres comparatifs des tarifs à l'égard d'une marchandise en particulier?

M. MCGREGOR: Oui. On peut dire, je crois, que le tarif aérien moyen de toutes les marchandises par tonne-mille revient à 28 cents à l'expéditeur.

M. MACDONNELL: Comment se compare-t-il au tarif ferroviaire et maritime?

M. MCGREGOR: Il est de beaucoup plus élevé que le tarif maritime et il varie considérablement en ce qui concerne le tarif ferroviaire, selon que la voie est plus ou moins directe. Je crois que notre tarif est légèrement supérieur à celui des messageries entre Calgary et Vancouver et peut-être le double entre Montréal et Toronto.

M. MACDONNELL: Recherche-t-on de préférence le transport aérien pour certains produits?

M. MCGREGOR: Oui, les fleurs de saison, particulièrement les fleurs coupées, les remèdes, les fourrures, les vêtements de mode, les appareils photographiques, les pellicules exposées et non développées des appareils photographiques et de cinéma.

M. FRASER: Les poussins?

M. MCGREGOR: Les poussins et les dindonneaux sont transportés en très grand nombre à certaines saisons.

M. BROWNE: Faites-vous le transport de produits exigeant la réfrigération, comme les fruits et le poisson?

M. MCGREGOR: Oui, nous avons déjà transporté le poisson frais avec plus ou moins de succès et on peut en dire autant des autres lignes aériennes, mais les cargos ne sont pas actuellement équipés d'appareils frigorifiques et je doute qu'on en vienne là à cause du poids de ces appareils.

M. BROWNE: Mais on expédie par avion le homard et le saumon frais qui se vendent cher?

M. MCGREGOR: Oui, et, dans une certaine mesure, la truite des lacs.

M. BROWNE: Est-ce que vous transportez de ces produits à partir de Terre-Neuve?

M. MCGREGOR: Non. Nous avons tenté, en guise d'expérience, de transporter des produits de poisson du littoral de l'Est,—filet de morue, homard et huitres,—depuis les Maritimes jusqu'à Montréal et Toronto, mais le trafic, à franchement parler, ne pouvait en supporter les frais à cette époque.

M. CHURCHILL: Monsieur le président, M. McGregor pourrait-il nous renseigner de façon générale sur le développement futur du transport aérien au Canada, du double point de vue du transport des passagers et des marchandises. Je constate qu'au cours de la dernière décennie le trafic-passagers s'est décuplé et, en consultant cette carte-ci, je constate que d'autres lignes aériennes sont en exploitation au Canada. Voici donc une des questions dont j'aimerais avoir la réponse: M. McGregor entrevoit-il le jour où l'augmentation du transport aérien des voyageurs et des marchandises sera telle que d'autres lignes aériennes viendront s'ajouter à celles d'Air-Canada? A ce propos, peut-être M. McGregor voudrait-il commenter une déclaration qu'il paraît avoir faite à Winnipeg il y a quelque temps sur la question du transport aérien des marchandises. Je n'ai pas lu la nouvelle de sa déclaration dans les journaux, mais j'en ai lu un commentaire éditorial dans le *Free Press* de Winnipeg et je me demande si M. McGregor aurait quelque chose à dire à ce propos. Je vais vous donner lecture d'un seul paragraphe. C'est uniquement pour me renseigner que je soulève la question,—je n'ai pas d'opinion arrêtée en la matière,—mais le problème est maintenant d'intérêt public et le moment est peut-être venu de donner des explications supplémentaires. Ce paragraphe dit simplement ceci:

M. McGregor a expliqué pourquoi sa société devrait continuer à conserver le monopole du service aérien transcontinental et pourquoi on devrait rejeter la demande des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien (actuellement en instance devant la Commission du transport aérien) en vue d'obtenir un permis d'exploiter un service transcontinental de transport des marchandises.

Fin de la citation. Vous pourriez peut-être nous éclairer sur ces deux points, nous dire quel est, selon vous, l'avenir du transport aérien au Canada et quelles sont les chances, pour d'autres lignes aériennes, de participer à l'expansion du trafic.

M. MCGREGOR: Oui, je ferai volontiers quelques commentaires sur la citation que vous venez de lire. Je dois dire tout d'abord que je n'ai pas plaidé cette cause à Winnipeg étant donné qu'elle était et qu'elle est encore étudiée par la Commission des transports aériens, mais j'ai cité certains passages des témoignages présentés publiquement à cette audience, et j'avais, je crois, la permission de le faire. Je crois que la cause d'Air-Canada en cette affaire peut se résumer comme il suit: aux États-Unis en particulier, où le transport aérien a pris une avance sur le nôtre du fait que les Américains s'y sont adonnés

avant nous à l'aviation civile, l'expérience a démontré qu'une route peut être économiquement exploitée si la fréquence du service est assez élevée, et cette fréquence, pour une route compte cette condition, varie selon les conditions bien déterminées de la route. Mais il n'est pas douteux que si le transport sur une route quelconque est partagé entre deux voituriers ou plus et que la fréquence du service tombe au-dessous du minimum économique, l'exploitation devient déficitaire pour tout le monde, comme cela s'est vu à maintes reprises. À certaine époque, aux États-Unis, on avait tendance à permettre à quiconque demandait un permis d'exploitation d'une route déjà desservie de tenter sa chance. Aussi, les pertes subies par les compagnies durent-elles être comblées aux États-Unis par des subventions sous forme d'une augmentation de la taxe postale.

Nous estimons qu'au cours de la période de développement de l'aviation civile au Canada il deviendra possible à deux sociétés d'exploiter chacune un service transcontinental assez fréquent pour que l'exploitation en soit profitable à des tarifs raisonnablement bas. Nous croyons que cette conjoncture ne se produira que dans un avenir éloigné. Nous sommes convaincus que l'établissement de deux services concurrentiels de ce genre à l'heure actuelle entraînerait un fléchissement de la fréquence du service des deux jusqu'à un point inférieur au minimum déjà mentionné. Il convient d'ajouter, je pense, que le prétendu monopole transcontinental est plutôt maigre en ce moment. Nous avons des services parallèles depuis le littoral occidental jusqu'à Winnipeg même, malgré l'absence de quelques millions ici et là, et nous devons faire face à la concurrence sur un certain nombre de nos routes maritimes. Ensuite, le transport transcontinental canadien est automatiquement doublé aux États-Unis par des services peu éloignés de la frontière et il n'est pas rare qu'un voyageur quittant Vancouver pour se rendre à Montréal ou Toronto emprunte un de ces services.

M. MACDONNELL: Ces lignes passent-elles au Canada?

M. MCGREGOR: Par les routes frontalières, de Buffalo à Toronto, de Seattle à Vancouver, deux routes exploitées par des voituriers américains.

M. GEORGE: Sur cette route, vos billets se vendent-ils pour tout le voyage?

M. MCGREGOR: Non, pas si l'on voyage dans un avion d'un autre transporteur. Si le voyage commence dans un de nos avions, notre billet couvre tout le voyage.

M. FOLLWELL: Retirez-vous une commission de la vente de billets de ce genre?

M. MCGREGOR: Pas pour les services entre les États-Unis et le Canada, mais pour les services internationaux.

M. FOLLWELL: Mettons que vous vendiez un billet pour le trajet de Toronto à Vancouver en passant par les États-Unis et qu'à partir de Buffalo le passager se rende à Seattle par une ligne américaine, puis de Seattle à Vancouver, touchez-vous une commission pour le trajet entre Buffalo et Seattle aux États-Unis?

M. MCGREGOR: Non. Par suite d'une entente, nous vendons des billets pour les lignes aériennes des États-Unis et réciproquement, sans qu'il soit versé de commissions de part et d'autre.

M. CHURCHILL: Ce que vous venez de dire s'applique-t-il autant au transport des marchandises qu'à celui des passagers?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BROWNE: J'aurais une question à poser au sujet du menu, de la nourriture. Répugne-t-on à servir du poisson le vendredi sur les lignes aériennes? Je n'en ai jamais vu.

M. FRASER: Quoi! Servir du poisson volant!

M. MCGREGOR: On y répugne un peu parce que le poisson répand une odeur déplaisante qui persiste pendant tout le voyage, mais nous passons outre et servons du poisson le vendredi. J'en ai mangé moi-même dernièrement.

M. BROWNE: Sur quelle route?

M. MCGREGOR: Entre London et Toronto.

M. BROWNE: Je n'en ai jamais vu sur le parcours Terre-Neuve-Ottawa. Nous n'en avons jamais eu entre Terre-Neuve et Montréal.

M. MCGREGOR: Je suis persuadé que l'on sert souvent des repas de poisson sur cette route également. Ils ne sont pas obligatoires et, à franchement parler, nous n'aimons pas beaucoup à les servir en raison de l'odeur qu'ils répandent.

M. BROWNE: Lorsqu'on en sert, s'agit-il d'un repas complet?

M. MCGREGOR: Non, le poisson n'est servi que comme plat principal.

M. MACDONNELL: La question de M. Churchill m'intéresse et c'est pourquoi je me permets de vous demander de dire quelques mots sur la concurrence, à commencer par celle que vous livrez aux avions américains. Sur le parcours de Seattle à Toronto, pouvez-vous faire tout le voyage dans le même avion?

M. MCGREGOR: Il faut changer d'avion à Buffalo ou Chicago.

M. MACDONNELL: Pourriez-vous nous donner quelques explications sur l'étendue de la concurrence au Canada. Je crois qu'en général nous tâchons d'éviter les monopoles; d'autre part, vous avez signalé une réelle difficulté et je la vois clairement. Parlez-nous quelque peu de la concurrence. Vous avez dit, par exemple, que même actuellement elle était passablement vive, mais si j'en juge par vos remarques cette concurrence est purement locale; elle apparaît ici, disparaît là et reparait plus loin. Ce n'est pas réellement de la concurrence à l'échelle transcontinentale, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Vous avez raison. La concurrence est assez forte sur les courts trajets, mais elle est inexistante entre Winnipeg et Toronto.

M. MACDONNELL: Pouvez-vous me dire quelle proportion générale de votre revenu actuel émane d'une région où existe la concurrence?

M. MCGREGOR: Ma réponse ne saurait être qu'hypothétique, mais je ne crois pas qu'elle constitue un très grand pourcentage du total.

M. MACDONNELL: Je veux dire: à tout prendre, à l'égard de toute l'entreprise de la région de l'Atlantique.

M. MCGREGOR: C'est une autre affaire. La concurrence est très intense sur l'Atlantique.

M. MACDONNELL: Est-ce que cette région vous rapporte des bénéfices?

M. MCGREGOR: Oui, ils sont satisfaisants. Nous avons des concurrents, pour ainsi dire, presque partout aux Caraïbes. Nous rencontrons la concurrence sur toutes les grandes routes qui franchissent la frontière: Montréal-New-York, Toronto-New-York; nous l'éprouvons également, à des degrés moindres, aux deux extrémités de notre service transcontinental. Je dirais que 45 ou 50 p. 100 environ de notre revenu total provient des routes aériennes où se fait sentir la concurrence.

M. MACDONNELL: Alors, pourriez-vous me dire si vos recettes à ces endroits sont inférieures à celles que vous obtenez là où il n'y a pas de concurrence?

M. MCGREGOR: Elle ne le sont pas, mais là où se fait sentir la concurrence le trafic est très dense. Les routes Montréal-New-York et Toronto-New-York sont de celles où le trafic est le plus abondant pour nous.

M. MACDONNELL: Le trafic est-il assez dense de Montréal à Toronto?

M. MCGREGOR: Oui, là aussi. Mais cette route est à peu près la seule où la densité du trafic pourrait justifier la concurrence.

M. FOLLWELL: Je demanderais à M. McGregor de nous dire ce qu'il pense de ceci: Je remarque, dans le rapport, que le ministère des Postes a grandement réduit ses tarifs de colis postaux par avion et que le transport de ces colis a par conséquent augmenté. Cette augmentation du transport des colis postaux ne vous donne pas plus d'argent?

M. MCGREGOR: Non, elle ne nous en donne pas davantage.

M. FOLLWELL: Vous recevez toujours un montant fixe pour ce service?

M. MCGREGOR: Oui. Cela durera tant que la différence entre le volume transporté et le volume stipulé dans notre contrat ne sera pas comblée.

M. MACDONNELL: Des représentants des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont soutenu que la concurrence était avantageuse. Êtes-vous du même avis?

M. MCGREGOR: Oui, dès que le volume du trafic sera tel que l'on n'exploitera pas à perte un petit nombre de services.

M. FRASER: Votre service aux Bermudes est-il saisonnier?

M. MCGREGOR: Oui, mais pas autant que celui de certains autres endroits de villégiature.

M. FRASER: Votre service d'été à cet endroit est rentable, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui, du printemps jusqu'au début de l'automne, la diminution du trafic n'est pas aussi prononcée qu'à certains endroits dans les Caraïbes.

M. MACDONNELL: Le National-Canadien vous aide-t-il par tous les moyens à transporter le plus possible de marchandises?

M. MCGREGOR: Je ne l'ai pas remarqué de façon particulière.

Le PRÉSIDENT: "Trafic-passagers" et "Transport des marchandises"?
Adoptés.

"Le réseau aérien"?

M. FRASER: Vous n'avez pas encore fait adopter "Le courrier" à la page 11. M. McGregor a dit, je crois, qu'il obtiendrait les chiffres qui permettraient de dire à quel point le volume du courrier transporté se rapproche de la limite stipulée dans le contrat passé avec le ministère des Postes.

M. MCGREGOR: Un instant.

M. HARVEY: Les engagements pour l'année furent de 5,400,000 tonnes-milles et nous en avons transporté 4,217,000.

M. FRASER: Vous dites 4,217,000. La différence dépasse quelque peu le million. Les colis postaux ont-ils été transportés au même tarif.

M. MCGREGOR: Oui, ce montant comprend tout le courrier et il nous importe peu de savoir s'il se compose de colis ou de lettres; nous recevons le tout dans des sacs de dépêches.

M. FRASER: Étant donné la réduction des tarifs, le nombre de tonnes devrait augmenter rapidement?

M. MCGREGOR: C'est bien mon avis. Le service n'est pas encore très connu. Le transport aérien des colis postaux n'a pas fait l'objet d'une grande publicité et, comme en presque tous les autres domaines, le public ne s'en servira largement qu'avec le temps.

M. FRASER: Il s'agit d'y habituer le public?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Le ministère des Postes a fait distribuer des circulaires à ce propos.

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser au sujet du chapitre "Réseau aérien"?

Adopté.

"Matériel et équipement", page 11?

Adopté.

M. FOLLWELL: Sauf erreur, les *North Star* sont excellents.

M. MCGREGOR: Oui, nous en sommes très satisfaits.

M. MACDONNELL: Font-ils moins de bruit à présent?

M. MCGREGOR: Pas encore, mais ce défaut sera corrigé avant peu.

M. FRASER: De grandes modifications ont été apportées au moteur?

M. MCGREGOR: Je pense que M. Macdonnell faisait allusion au projet que j'ai mentionné l'an dernier, à savoir que nous allions installer des tubulures d'échappement diagonales. Une excellente tubulure a été réalisée depuis plus de 18 mois. On en a commandé 122, mais j'ai le regret de vous dire que leur livraison a été retardée. Cependant nous espérons prendre livraison d'un bon nombre de ces tubulures en juin et, si l'on réussit à vaincre complètement les problèmes de fabrication, tous nos avions en seront équipés d'ici septembre prochain. Je dois dire toutefois que nous les attendons depuis deux ans.

M. FRASER: Au cours de ces deux années, il s'est produit beaucoup de changements dans les métaux légers servant à la fabrication de ces tuyaux d'échappement. Cela fait-il partie des changements?

M. MCGREGOR: Oui, et c'est en partie à cela qu'est dû le retard.

M. FRASER: C'est bien mon avis, car en ces derniers mois un nouveau métal a été perfectionné que les fabricants pourraient utiliser.

M. MCGREGOR: Oui, mais il n'est probablement pas disponible en quantité nécessaire.

M. MUTCH: Le principal changement est que nous nous habituons au bruit.

Le PRÉSIDENT: "Matériel et équipement" est-il adopté?

Adopté.

"Personnel"?

M. BROWNE: Avant cela, à la page 14, vous trouverez le chapitre "Aéroports et pistes d'atterrissage", monsieur le président. J'aimerais savoir quelles sont les installations à l'aéroport de Torbay. J'ai vu là-bas des gens qui étaient contraints d'attendre debout, faute de sièges.

M. MCGREGOR: La compagnie d'aviation n'est pas chargée des installations servant à la commodité des passagers dans les aéroports. Dans la plupart des cas, cette charge revient au ministère des Transports, mais elle revient à quiconque administre l'aéroport.

M. BROWNE: Pouvez-vous me dire quelles dispositions vous avez prises pour l'atterrissage de vos avions à Stephenville?

M. MCGREGOR: Nous avons l'autorisation des autorités américaines. Ce service fonctionne depuis plus de deux ans. C'est un arrêt convenu et il est désigné dans l'accord bilatéral que nous avons signé avec les États-Unis.

M. BROWNE: Ce service ne vous coûte rien?

M. MCGREGOR: Seulement les droits d'atterrissage.

M. BROWNE: Quels droits payez-vous là?

M. MCGREGOR: Je pense pouvoir vous donner ce renseignement.

M. HARVEY: Je l'ai ici. Le tarif pour un *North Star* est de \$20.03 par atterrissage; il est de \$5.15 par atterrissage pour un DC-3.

M. BROWNE: Autre question. Avez-vous un système d'atterrissage sans visibilité GCA à Torbay?

M. MCGREGOR: En tant que ligne d'aviation, nous n'avons rien à voir à l'établissement ou au fonctionnement des aides à la navigation aérienne. Ceux-ci relèvent du ministère des Transports ou des services militaires intéressés.

M. BROWNE: Ce service existe-t-il là-bas ou devez-vous continuer votre chemin et revenir lorsqu'il y a du brouillard?

M. MCGREGOR: Nous avons recours au système ILS (atterrissage aux instruments) à Torbay, et non au GCA.

M. MACDONALD: Pour ce qui est des aéroports et pistes d'atterrissage, nous remarquons que la différence est assez marquée entre New-York et Toronto. Vous expliquez que vous ne mettez pas les *Vickers Viscount* en service à l'ouest de Winnipeg à cause des capacités en carburant et ainsi de suite.

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONALD: Serait-ce aussi parce que les installations de terminus à l'ouest de Winnipeg ne conviennent pas à ce genre d'avions?

M. MCGREGOR: Non. Je ne dis pas que ces avions ne serviront pas à l'ouest de Winnipeg. Je dis qu'on ne les utilisera pas pour le service transcontinental. Néanmoins nous nous en servirons probablement pour des trajets plus courts à l'ouest de Winnipeg.

M. MACDONALD: Les tarifs d'atterrissage varient-ils d'un aéroport à un autre, ainsi que le coût du carburant, au point de vous interdire l'emploi de ces terrains?

M. MCGREGOR: Non, je ne crois pas que l'on tienne compte de cela. Mais votre remarque au sujet des édifices administratifs peut valoir grandement pour ce service. Je suis d'avis que Vancouver est la seule ville au Canada qui dispose de suffisantes installations pour les voyageurs à l'heure actuelle, et ce fait est peut-être dû à l'incendie qui a sévi là-bas il y a quelques années.

M. MACDONALD: On a fait d'intéressantes suggestions dernièrement au sujet du déménagement de l'aéroport à Edmonton. Il serait question de laisser le champ municipal d'aviation au club local d'aviation et de choisir un autre terrain pour les plus gros avions. Ne croyez-vous pas qu'une entente pourrait être conclue avec la Défense nationale?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONALD: Comment cela vous conviendrait-il? Vos droits d'atterrissage, le coût de l'essence, du carburant seraient-ils beaucoup plus élevés?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que le coût du déménagement puisse avoir aucun des effets que vous suggérez. Mais en tant que service aérien, ce déménagement ne nous plairait guère, car un des inconvénients de l'aviation est la distance qui sépare la ville du terrain d'aviation et le temps qu'il faut mettre pour la couvrir. C'est pourquoi nous pensons qu'il serait pour nous désavantageux d'accroître cette distance.

Des accidents tels que ceux survenus à Newark, il y a un an, ont soulevé un débat sur cette question, mais je pense qu'il n'est pas beaucoup plus dangereux de placer un aéroport à un mille d'une municipalité qu'à cinq milles.

M. MACDONALD: Certains estiment qu'éventuellement l'aéroport d'Edmonton devra être déménagé.

M. MCGREGOR: Oui.

M. MACDONALD: Prévoyez-vous que votre société utilisera un jour un genre d'avion qui rendra désuet l'aéroport d'Edmonton en ce qui vous concerne?

M. MCGREGOR: Non, pas avec les avions que nous avons en commande ou que nous envisageons pour l'avenir.

M. MACDONALD: Les installations de la base de Namao conviendraient-elles à votre service s'il était décidé que l'aéroport actuel d'Edmonton ne pût servir aux avions lourds et que ceux-ci dussent atterrir en dehors de la ville?

M. MCGREGOR: Pour autant que je sache, elles leur conviendraient.

M. MACDONALD: Merci.

M. FRASER: A la page 14, le rapport mentionne:

“TCA a continué son programme d'entretien des avions d'entraînement du CARC, en vertu d'un contrat avec le ministère de la Production de défense.”

Faites-vous ce travail en régie intéressée?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Quel en est le coût annuel?

M. MCGREGOR: Vous voulez le total en argent?

M. FRASER: Oui.

M. HARVEY: Nous avons inscrit dans nos comptes cette année la somme de \$800,000.

M. FRASER: C'est le montant brut.

M. HARVEY: Non, le montant net. Cela se trouve dans notre compte du revenu, montant net.

M. FRASER: Bénéfice net?

M. HARVEY: Oui. Vous faisiez allusion au contrat?

M. FRASER: Oui.

M. HARVEY: A l'exclusion de tous frais généraux; si nous soustrayions nos frais généraux, le bénéfice net serait seulement de \$165,000.

M. FOLLWELL: S'agit-il d'une entente permanente conclue avec le ministère, ou prendra-t-elle fin dans un an ou plus?

M. MCGREGOR: Nous n'en savons rien. Au début, l'entente devait être de courte durée. Je crois que le CARC le voulait ainsi en attendant de mettre au point son organisation. Mais cela a pris plus de temps qu'on ne prévoyait. A deux ou trois reprises le CARC a fait savoir que ce service serait prolongé. Je dois dire que nous ne savons pas très bien si l'entente durera longtemps encore.

M. FOLLWELL: Vous estimez que ce service vous est de quelque utilité?

M. MCGREGOR: Oui, il nous est utile en ce qu'il nous tient en contact avec la main-d'œuvre expérimentée de Winnipeg.

M. FOLLWELL: Il vous permet de former du personnel?

M. MCGREGOR: Oui.

M. JAMES: Le brouillard dans la région de Malton vous a déjà causé des difficultés. A-t-on étudié la possibilité d'installer l'aéroport à Oshawa si l'on venait à quitter Malton? Oshawa est presque aussi près de Toronto que Malton.

M. MCGREGOR: C'est vrai, et l'on est à étudier ce projet. Il y a deux jours à peine, j'en causais avec le capitaine de groupe Davoud et il se peut fort bien que l'emplacement d'Oshawa, moyennant quelques travaux de surface, pourrait remplacer Malton de façon satisfaisante.

M. FRASER: Au sujet du contrat accordé pour la construction du hangar de l'aéroport de Malton, est-ce Air-Canada qui l'édifie?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: A quel prix?

M. MCGREGOR: \$3,800,000.

M. FRASER: Quand sera-t-il prêt?

M. MCGREGOR: J'espère qu'il sera achevé à la fin de cette année.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur les "Aéroports et pistes d'atterrissage"?

Adopté.

M. FOLLWELL: Je lis ici que la société a transféré le siège de ses opérations à New-York de l'aéroport La Guardia à celui d'Idlewild. Vous dites que l'effet ultime de ce changement sera d'améliorer les conditions de réception des voyageurs. Produit-il en ce moment une augmentation du trafic-passagers?

M. MCGREGOR: Je crois avoir employé le mot "ultime", car l'amélioration ne s'est pas encore fait sentir, mais elle est prévue.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. BROWNE: Sur le chapitre "Personnel", les expéditeurs à l'aéroport de Gander sont-ils sous votre juridiction?

M. MCGREGOR: Nous employons nos propres expéditeurs; ils sont employés d'Air-Canada.

M. BROWNE: N'ont-ils pas eu tout dernièrement un différend au sujet de la compensation qu'ils reçoivent?

M. MCGREGOR: Pas nos expéditeurs.

M. BROWNE: Ce différend a dû surgir au ministère des Transports?

M. MCGREGOR: En effet.

Le PRÉSIDENT: "Personnel"?

Adopté.

"Avions de l'avenir"?

M. FRASER: M. McGregor a-t-il quelque chose à nous dire au sujet des nouveaux *Super Constellation* qu'il met en service?

M. MCGREGOR: Je crois que le rapport traite assez pleinement la question. Au point de vue technique, ces avions ont été grandement modifiés par rapport aux *Constellation* antérieurement ou présentement en usage chez nombre d'importantes lignes aériennes dans le monde entier. Le 1049 C se prête à plusieurs dispositions des sièges et je pense qu'au maximum il peut contenir 98 passagers. L'avion est actionné par un moteur Wright, connu sous le nom de machine compound 3350. Cette machine se compose du moteur à piston auquel on ajoute trois turbines, ce qui donne un supplément approximatif de 450 chevaux-vapeur à sa puissance. La puissance de la turbine est transmise par embrayage à l'arbre principal à vilebrequin du moteur. C'est un moteur qui fonctionne très économiquement. Il assure 3,600 chevaux-vapeur au décollage et il semble être la solution logique à adopter entre le simple moteur à piston et la turbine. Ces avions nous laissent espérer une exploitation fort économique. Avant que nous les introduisions dans notre service, ces appareils, tant la coque que le moteur, auront été utilisés depuis deux ans par l'aviation commerciale.

M. FRASER: Qu'entendez-vous par là?

M. MCGREGOR: Les *Eastern Airlines* s'en servent déjà.

M. FRASER: Vous voulez dire que cette compagnie s'en sert présentement?

M. MCGREGOR: Oui et elle est satisfaite des résultats obtenus. Je ne crois pas qu'elle ait encore essayé le nouveau type de moteur dont j'ai fait mention. Mais la marine américaine l'utilise depuis à peu près un an.

M. FRASER: Vous avez parlé de 98 passagers. Vous ne prendriez pas 98 passagers à bord, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non.

M. FRASER: Combien alors?

M. MCGREGOR: Soixante-trois.

M. FRASER: Vous dites 63. Cela entraînerait-il une réduction des tarifs?

M. MCGREGOR: Oui. Tout tient à la disposition des sièges.

M. FOLLWELL: Y a-t-il des places de première et de deuxième classe dans le même avion?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FOLLWELL: Quelle différence y aurait-il dans le service si l'avion est le même?

M. MCGREGOR: Je crois que nous en avons parlé tout à l'heure. Les sièges sont pas mal rapprochés et il y a moins de commodités.

M. MACDONNELL: On y est plus à l'étroit?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Sauf erreur, ces avions font un peu moins de bruit que les *North Star*?

M. MCGREGOR: Oui, mais pas moins que n'en feront les *North Star* passé septembre.

Le PRÉSIDENT: Au sujet de la puissance du *Vickers Viscount*, de quel genre de moteur est-il équipé?

M. MCGREGOR: C'est un genre de moteur à hélices dépourvu de toutes pièces à mouvement alternatif. Il n'y a pas de pistons qui montent et descendent et il n'y a pas de soupapes; c'est ce qui explique l'absence, à un degré remarquable, de vibrations.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

"Avenir du fret aérien"?

Adopté.

"Projets de route"

Adopté.

"Avenir immédiat"?

M. FRASER: Au sujet de ces projets de route et des routes que vous avez tracées sur cette grande carte, avez-vous là tous les projets que vous entretenez pour l'instant?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FRASER: Ces projets intéressent-ils seulement Air-Canada ou y aura-t-il de la concurrence?

M. MCGREGOR: Vous voulez dire, la route qui passe par Sudbury?

M. FRASER: Oui.

M. MCGREGOR: J'espère que nous serons les seuls sur cette route.

M. FRASER: Mais vous n'en êtes pas encore certains?

M. MCGREGOR: Nous n'avons même pas encore obtenu le permis.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

Adopté.

Allons-nous maintenant passer au budget?

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA
BUDGET D'IMMOBILISATIONS—1953

	A voter de nouveau	Nouveaux articles	Total
Avions	\$	\$ 206,000	\$ 206,000
Moteurs		864,000	864,000
Hélices	57,000	50,000	107,000
Équipement radio	74,000	418,000	492,000
Instruments		72,000	72,000
Équipement du service des passagers		233,000	233,000
Pièces et ensembles de rechange ...	11,000	883,000	894,000
Équipement de communication au sol	6,000	48,000	54,000
Équipement de hangars, ateliers et rampes	94,000	432,000	526,000
Équipement de véhicules motorisés ..	41,000	246,000	287,000
Matériel de bureau	53,000	207,000	260,000
Équipement d'emmagasiner et de distribution	12,000	21,000	33,000
Édifice		4,559,000	4,559,000
Imprévus		200,000	200,000
	<u>\$348,000</u>	<u>\$8,439,000</u>	<u>\$8,787,000</u>

ÉTAT INDIQUANT LA SOURCE DES FONDS
APPELÉS A FINANCER LES IMMOBILISATIONS

Revenu net	\$ 600,000
Dépréciation accumulée	5,200,000
Rappel des dépôts au National-Canadien à concurrence des	3,000,000
	<u>\$8,800,000</u>
Fonds disponibles pour les nouvelles immobilisations ..	\$8,800,000
Nouveau capital requis	NÉANT

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA
BUDGET D'EXPLOITATION—1953

Revenus d'exploitation	\$62,700,000
Frais d'exploitation	60,700,000
	<u>\$ 2,000,000</u>
Revenu d'exploitation	\$ 2,000,000
Dépenses d'autre nature—net	500,000
	<u>\$ 1,500,000</u>
Revenu	\$ 1,500,000
Provision pour impôts sur le revenu	900,000
	<u>\$ 600,000</u>
Revenu net	\$ 600,000

Le PRÉSIDENT: Le "Budget des immobilisations des Lignes aériennes Trans-Canada pour 1953". Avez-vous des questions à poser?

M. MACDONNELL: "Nouveau capital requis—néant".

Le PRÉSIDENT: Voilà qui est très encourageant!

M. FOLLWELL: J'ai une question à poser. J'ai l'impression que les lignes aériennes,—toutes les lignes et les nôtres aussi sans doute,—installent leurs agences dans des locaux fort coûteux. Air-Canada suit-il aussi cet exemple? Je suis porté à le croire. Il me semble que les frais généraux de la société sont plus élevés que de raison si on les compare aux chemins de fer?

M. MCGREGOR: Je suis personnellement d'avis que cette critique peut être adressée en toute justice à certaines lignes aériennes, mais je ne pense pas que nous la méritions. Nous avons toujours refusé de mener grand train et d'installer nos bureaux sur la Cinquième Avenue, à New-York. Nous croyons qu'il suffit que notre bureau de billets dans les villes soit situé assez près des transports terrestres. Nous ne disposons pas de ces emplacements dispendieux à l'angle d'une rue et de ces bureaux extrêmement luxueux. Nous nous sommes toujours abstenus de déployer tant d'apparat.

M. MACDONNELL: Et que dites-vous de l'édifice de la rue Dorchester?

M. MCGREGOR: Le rez-de-chaussée est occupé par cinq compagnies d'aviation.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

"Budget d'exploitation".

M. BROWNE: Je remarque au budget qu'il n'y a pas d'article touchant le revenu d'autres sources compris dans la revue financière. Y a-t-il une raison pour cela?

M. HARVEY: Nous avons soustrait de l'intérêt versé sur les 25 millions l'intérêt perçu sur les dépôts au chemin de fer ainsi que d'autres articles.

M. BROWNE: Le net figure sous les dépenses d'autre nature!

M. HARVEY: Oui.

M. BROWNE: Les \$500,000 comprennent-ils le montant net des deux postes?

M. HARVEY: Précisément.

M. CARTER: Quel genre d'articles sont inclus dans les dépenses d'autre nature? Pourriez-vous me donner cela en gros?

M. MCGREGOR: Les prêts portant intérêt en sont un.

M. HARVEY: Les escomptes au comptant. C'est un article important. Il se chiffre mensuellement par \$5,000 à \$6,000.

M. BROWNE: Qui touche ces montants?

M. HARVEY: Notre société. Il y a ensuite l'intérêt perçu sur les dépôts; c'est l'article le plus important.

M. FRASER: Le budget d'exploitation renferme une provision au montant de \$900,000 pour l'impôt sur le revenu et la page 5 du rapport mentionne une provision de \$1,200,000.

M. HARVEY: C'est exact.

M. FRASER: Comment arrivez-vous à cela?

M. MCGREGOR: Vous voulez dire la différence?

M. FRASER: Oui!

M. MCGREGOR: Pour commencer, en 1953 notre surplus d'exploitation sera inférieur à celui de 1952. Ensuite, grâce au budget, l'impôt sur le revenu des sociétés sera quelque peu réduit.

M. BROWNE: Mais vous avez le même taux pour les deux. Vous ne tenez pas compte des 60 p. 100.

M. MCGREGOR: Dieu merci, ce n'est plus 60 p. 100 dans notre cas. Je crois que le taux est de 52 p. 100.

M. BROWNE: Vous indiquez 60 p. 100 de \$900,000.

M. HARVEY: Lorsque nous avons présenté ces chiffres, nous n'avions pas encore appris la bonne nouvelle; il n'était pas facile d'effectuer le changement.

M. BROWNE: Le montant sera moindre alors?

M. HARVEY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du "Budget d'exploitation"?
Adopté.

M. GILLIS: Avez-vous indiqué dans votre rapport le détail de vos frais d'exploitation, ou le pourcentage de vos frais d'exploitation tenant aux salaires?

M. HARVEY: Ce pourcentage est de 43·86 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Le "Budget d'exploitation" est-il adopté?
Adopté.

Monsieur Macdonnell, auriez-vous l'obligeance de proposer que nous passions outre à la lecture du rapport des vérificateurs.

M. MACDONNELL: Je le propose.

Adopté.

GEORGE A. TOUCHE & CO.
Chartered Accountants
LEWIS BUILDING
465 St. John Street
Montréal 1,

Le 24 FÉVRIER 1953.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Au très honorable ministre du Commerce,
Ottawa, Canada.

Monsieur le Ministre,

Nous avons vérifié les comptes des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1952, en vertu de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada 1937 et de ses amendements, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement admises en vérification, et il a comporté telles épreuves des registres de comptabilité et tels autres procédés de vérification que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances. A cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables dans le but commun d'assurer aux Lignes aériennes un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Les Lignes aériennes sont également protégées au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur.

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan et de l'état du revenu.

ÉTAT DU REVENU

Dépréciation

La provision pour dépréciation a été établie sur les bases suivantes au cours de l'exercice:

a) Matériel volant en service—

North Star M2—durée prévue de 6 ans à compter de la mise en service.
DC-3—aucune provision n'est requise, ces appareils ayant été entièrement dépréciés en 1951.

b) Installations au sol—durée prévue selon le genre de matériel.

A partir du 1^{er} août 1952, la durée prévue des appareils *North Star M2* depuis leur mise en service a été réduite de 7 à 6 ans parce qu'on a tenu compte du fait que les appareils munis de moteurs à pistons sont sujets à un taux élevé de détérioration.

On a accru de \$335,000 la dépréciation du matériel volant indiquée ci-dessus, de façon à faire correspondre approximativement la provision pour l'année avec le montant alloué pour fins d'impôt sur le revenu.

La méthode adoptée en 1951 et dont nous avons fait rapport au sujet des deux appareils usagés *North Star M2* achetés au cours de cette année a été suivie en ce qui concerne les deux appareils usagés *North Star M2* achetés en 1952, leur valeur nette aux livres ayant été ramenée au niveau de la valeur dépréciée d'appareils similaires appartenant déjà à la Compagnie, par un débit au compte de dépréciation du matériel volant.

Intérêt sur capital d'établissement

On a payé un intérêt au taux de 3 p. 100 à la *Canadian National Railway Company* sur son placement en actions de la Compagnie.

Revenu divers—net

Les crédits portés à ce compte comprennent surtout l'intérêt sur les dépôts aux Chemins de fer Nationaux du Canada et les escomptes sur achats.

BILAN

Actif et Passif

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

Un inventaire des matériaux et approvisionnements a été effectué vers la fin de 1952. Les fonctionnaires compétents nous ont remis un certificat attestant:

- a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées, ou déterminées par une estimation prudente quand on ne pouvait les compter, peser ou mesurer, et
- b) Que la valeur d'inventaire est basée sur le prix des plus récentes factures de nouveaux matériaux, et qu'en fixant la valeur des matériaux usagés encore utilisables et de ceux qui sont hors usage et au rebut, on a tenu compte de leur état.

Un crédit de \$14,000 a été porté aux frais d'exploitation pour faire concorder les chiffres du grand-livre avec cet inventaire.

Au cours de l'exercice, on a déposé des fonds de surplus au montant de \$2,500,000, provenant de provisions pour dépréciation accumulées, aux Chemins de fer Nationaux du Canada. Le total des fonds de surplus ainsi déposés aux Chemins de fer atteignait \$13,500,000 en fin d'exercice. Les lignes aériennes ont touché un intérêt de 3 p. 100 sur ces dépôts.

Les placements du fonds d'assurance consistent en valeurs du Gouvernement du Canada, des Chemins de fer Nationaux du Canada (garanties par le Gouvernement du Canada), des provinces d'Ontario et de Québec, et en titres garantis par la province d'Ontario, ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. A la fin de l'année, le cours de ces valeurs était inférieur de 9·36 p. 100 à leur prix coûtant.

Biens immobiliers

Les propriétés et le matériel figurent au prix coûtant moins la dépréciation accumulée.

La classification des pièces semiconsommables a été révisée au cours de l'exercice. En raison de leur remplacement fréquent, on a jugé à propos de les considérer comme matériel et approvisionnements.

Les paiements par anticipation sur l'achat d'avions représentent des avances sur l'acquisition de huit "Super Constellation" Lockheed, dont on doit commencer la livraison vers le début de 1954, et de quinze Vickers-Viscount, dont la livraison est censée débiter vers la fin de la même année.

Réserve pour assurance

La réserve pour assurance, qui s'élève actuellement à \$5,165,000, a augmenté de \$593,000 au cours de l'exercice. Comme il n'est pas permis, pour fins d'impôts sur le revenu, de déduire des bénéfices des provisions pour couvrir les risques que la Compagnie assume elle-même, on a suspendu l'établissement des primes pour l'assurance des appareils. La réserve pour assurance a toutefois été augmentée au cours de l'exercice, selon la règle suivie les années précédentes; une partie de l'augmentation a été effectuée par un transfert de la réserve accumulée pour dépréciation.

Surplus

Après provision de \$1,200,000 pour impôts sur le revenu, le revenu net de l'exercice, qui s'est élevé à \$808,000, a été retenu comme contribution additionnelle au coût accru des futurs achats de biens immobiliers, ce qui porte à \$4,699,000 le montant total réservé à cette fin au 31 décembre 1952.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont généralement converties comme suit dans les comptes du bilan des Lignes aériennes:

- a) Monnaie des États-Unis—au pair du change du dollar.
- b) Livres sterling—au taux de \$2.80 la livre.

Les montants en dollars mentionnés dans ce rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

George A. Touche & Co.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser concernant le rapport des vérificateurs?

Adopté.

Avant de lever la séance, je suis sûr de répondre aux désirs du Comité en vous remerciant, monsieur McGregor, ainsi que vos collaborateurs, des renseignements que vous nous avez donnés. Je sais que vous leur transmettez nos félicitations.

M. MCGREGOR: Merci beaucoup, monsieur le président.

M. BROWNE: Il conviendrait aussi, je pense, de demander à M. McGregor de féliciter, en notre nom, le personnel d'Air-Canada d'avoir très bien fait.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Browne.

M. MCGREGOR: C'est avec plaisir que je transmettrai vos félicitations à nos employés.

M. MACDONNELL: Espérons que votre entreprise grandisse à tel point que la concurrence apparaîtra bientôt partout.

Le PRÉSIDENT: La séance est maintenant levée.

