

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. SESS. DES
H72 CHEMINS DE FER...
1962/63 Procès-verbaux et
C44 témoignages.

J

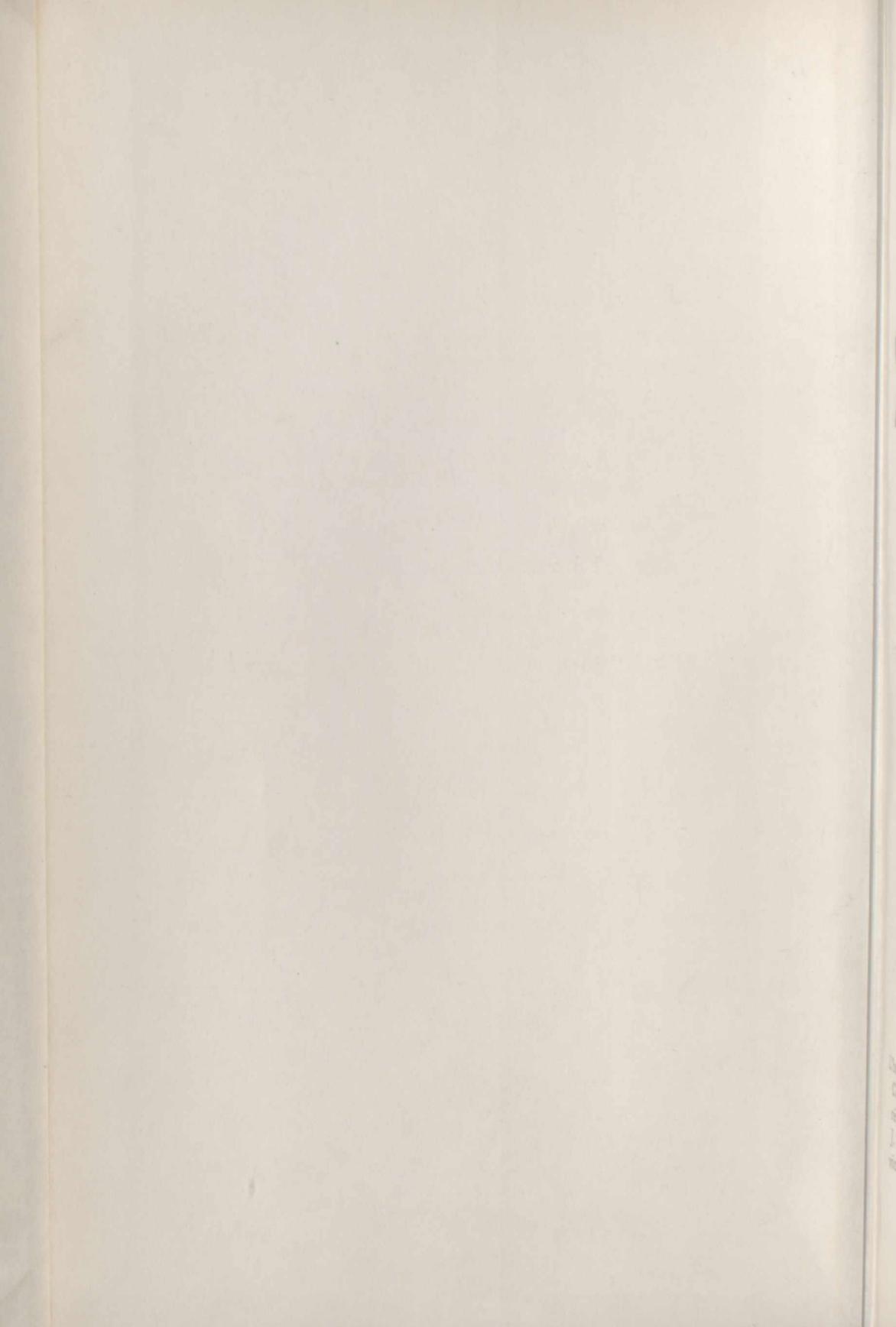
103

H72

1962/63

C44

A4



CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-cinquième législature
1962

COMITÉ SESSIONNEL

DES

**CHEMINS DE FER, DES LIGNES
AÉRIENNES ET DE LA MARINE
MARCHANDE**

que l'État possède et régit

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

SÉANCES DU 19 NOVEMBRE 1962 ET DU
20 NOVEMBRE 1962

Rapport annuel de 1961 des Chemins de fer nationaux du Canada

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports. De la *Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada*: M. Donald Gordon, président du réseau et du conseil d'administration; M. R. T. Vaughan, secrétaire; M. J. L. Toole, vice-président, Comptabilité et finances; M. J. W. Demcoe, vice-président, Transport et entretien.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPIETERIE
OTTAWA, 1962

28042-0-1



1962

COMITÉ SESSIONNEL

COMITÉ SESSIONNEL
DES

CHEMINS DE FER, LIGNES AÉRIENNES ET MARINE MARCHANDE

Président: l'honorable W. Earl Rowe

Vice-président: M. Heber Smith

MM.

Addison	Fairweather	Ouellet
Badanai	Fisher	Pascoe
Baldwin	Foy	Prittie
Belzile	Granger	Pugh
Bourbonnais	Grégoire	Rideout
Caouette	Lamoureux	Rinfret
Chevrier	Mitchell	Robinson
Coates	Muir (<i>Lisgar</i>)	Rouleau

(Quorum—14)

R.-L. BOIVIN,

Secrétaire du Comité.

NOTA: MM. Granger, Belzile, Mitchell, Muir (*Lisgar*) et Baldwin ont été remplacés par MM. Benidickson, English, Carter, Smallwood et Smith (*Calgary-Sud*) avant la tenue de la première séance. M. Prittie a été remplacé par M. Lewis avant la tenue de la deuxième séance. M. Smallwood a été remplacé par M. McDonald (*Hamilton-Sud*) avant la tenue de la troisième séance.

Rapport annuel de 1961 des Chemins de fer nationaux du Canada

TÉMOINS:

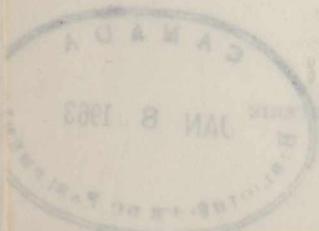
l'honorable Jean Bédard, ministre des Transports. De la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada: M. Donald Gordon, président du conseil et du conseil d'administration; M. R. T. Vaughan, secrétaire; M. J. W. Demco, vice-président, Compagnie et finances; M. J. W. Demco, vice-président, Transport et entretien.

ROGER DUHAMEL, M.P.C.

IMPRIMERIE DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPE

OTTAWA, 1962

1-4-62-1



ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

JEUDI, 8 novembre 1962

Il est résolu: Qu'un comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède et régit soit institué en vue de faire l'examen des comptes, des prévisions de dépenses et des projets de loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada, les *Canadian National (West Indies) Steamships* et Air-Canada, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics; que ledit comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers, et à faire rapport de temps à autre, et que, nonobstant la disposition de l'article 67 du Règlement concernant la restriction du nombre de membres, ledit comité se compose de vingt-six députés.

VENDREDI, 9 novembre 1962

Il est ordonné—Que le comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande soit composé de MM. Addison, Badanai, Belzile, Bourbonnais, Caouette, Chevrier, Coates, Fairweather, Fisher, Foy, Granger, Grégoire, Lamoureux, Mitchell, Muir (*Lisgar*), Ouellet, Pascoe, Prittie, Pugh, Rideout, Rinfret, Robinson, Rouleau, Rowe et Smith (*Simcoe-Nord*); que soient déferés audit comité les rapports annuels pour l'année 1961 des chemins de fer Nationaux du Canada, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air-Canada, les rapports des vérificateurs au Parlement sur la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et sur Air-Canada, documents déposés le 20 mars 1962; le budget de 1962 d'Air-Canada, déposé le 9 février 1962; le budget de 1962 des chemins de fer Nationaux du Canada, déposé le 18 avril 1962; que les crédits n° 80—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus, n° 85—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus, n° 100—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, énoncés au budget révisé des dépenses de 1962-1963, soient retirés du comité des subsides et déferés audit comité, sous réserve des deniers publics.

VENDREDI, 16 novembre 1962

Il est ordonné—Que les noms de MM. Benidickson, English, Carter, Smallwood et Smith (*Calgary-Sud*) soient substitués à ceux de MM. Granger, Belzile, Mitchell, Muir (*Lisgar*) et Baldwin sur la liste des membres du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

LUNDI, 19 novembre 1962

Il est ordonné—Que le quorum du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande soit fixé à 10 membres; que ledit comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre; et qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 800 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et qu'à cet égard l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue.

Lundi, 19 novembre 1962

LUNDI, 19 novembre 1962

Il est ordonné—Que le nom de M. Lewis soit substitué à celui de M. Prittie sur la liste des membres du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

MARDI, 20 novembre 1962

Il est ordonné—Que le nom de M. McDonald (*Hamilton-Sud*) soit substitué à celui de M. Smallwood sur la liste des membres du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
Léon-J. Raymond

Vendredi, 18 novembre 1962

Il est ordonné—Que les noms de MM. Bonidickson, English, Carter, Smallwood et Smith (*Coligny-Sud*) soient substitués à ceux de MM. Grosjean, Boileau, Minihel, Mair (*Lagar*) et Baldwin sur la liste des membres du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine mar-

RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI, 19 novembre 1962

Le comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande, propriété et gestion de l'État, a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Que son quorum soit fixé à 10 membres.
2. Qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre.
3. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 800 exemplaire en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et qu'à cet égard l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue.

Respectueusement soumis,

Le président,
W. EARL ROWE.

NOTA: Le rapport est agréé.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Lundi 19 novembre 1983

Le Comité national des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande, propriété et gestion de l'État, a l'honneur de présenter

PREMIER RAPPORT

à Votre Comité économique

1. Que son mandat soit fixé à 10 années

2. Qu'il lui soit permis de régler pendant les années de la Chambre

3. Qu'il soit autorisé à faire imprimer au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages et qu'il est créé l'application de l'article 68 du Règlement soit suspendue.

Respectueusement soumis

Le président,
W. EARL ROWE

Nota: Le rapport est agréé

PROCÈS-VERBAUX

LUNDI 19 novembre 1962

(1)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 11 heures trente-cinq minutes du matin pour organiser ses travaux.

Présents: MM. Badanai, Carter, Coates, English, Fairweather, Fisher, Foy, Grégoire, Prittie, Pugh, Rideout, Rinfret, Robinson, Rowe, Smallwood—(15).

Le secrétaire du Comité voit à l'élection du président.

M. Smallwood, appuyé par M. Fairweather, propose que l'honorable Earl Rowe soit élu président.

Sur la proposition de M. Carter, appuyée par M. Foy, la présentation des candidats est close.

L'honorable Earl Rowe est déclaré dûment élu président. Il accepte le fauteuil et remercie le Comité de l'honneur qu'on lui fait.

Le président demande qu'on propose des candidats à la vice-présidence.

M. English, appuyé par M. Robinson, propose que M. Heber Smith soit élu vice-président.

Sur la proposition de M. Badanai, appuyée par M. Coates, la présentation des candidats est close et M. Heber Smith est déclaré dûment élu vice-président du Comité.

Le président donne lecture des ordres de renvoi.

Sur les questions soulevées par M. Fisher, le Comité accepte a) de s'assurer que le projet de résolution relatif à la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, inscrit au nom du ministre des Transports, ne sera pas étudié à la Chambre des communes avant que le Comité ait terminé ses séances à ce sujet; b) qu'après avoir terminé ses séances sur les questions relatives aux chemins de fer Nationaux du Canada, il ne commencera l'étude des affaires d'Air-Canada que le lendemain, et c) de ne pas siéger le mercredi soir.

Sur la proposition de M. Rideout, appuyée par M. Carter,

Il est décidé—Que le Comité demande à la Chambre l'autorisation de faire imprimer chaque jour 800 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses délibérations au sujet du bill à l'étude.

Sur la proposition de M. Coates, appuyée par M. English,

Il est décidé—Que le Comité demande l'autorisation de réduire son quorum à 10 membres.

Sur la proposition de M. Foy, appuyée par M. Carter,

Il est décidé—Que le Comité demande l'autorisation de siéger durant les séances de la Chambre.

Le Comité étudie ensuite l'heure de ses futures séances et décide de siéger le mardi 20 novembre, à 10 heures du matin, à 3 heures de l'après-midi (ou après l'appel de l'ordre du jour) et à 8 heures du soir; le mercredi 21 novembre, à 10 heures du matin et à 3 heures de l'après-midi (ou après l'appel de l'ordre du jour) et le jeudi 22 novembre, à 10 heures du matin, à 3 heures de l'après-midi (ou après l'appel de l'ordre du jour) et à 8 heures du soir.

A midi et cinq minutes, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 20 novembre, à 10 heures du matin.

MARDI 20 novembre 1962

(2)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 10 heures du matin, sous la présidence de l'honorable Earl Rowe.

Présents: MM. Addison, Badanai, Benidickson, Carter, Chevrier, Coates, English, Fairweather, Fisher, Foy, Grégoire, Pascoe, Pugh, Rideout, Rinfret, Robinson, Rouleau, Rowe, Smallwood, Smith (*Simcoe-Nord*)—(20).

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; des chemins de fer Nationaux du Canada: MM. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président du réseau et du conseil d'administration, R. T. Vaughan, secrétaire de la compagnie, et J. L. Toole, vice-président de la comptabilité et de la Finance.

Le président ouvre la séance et invite le témoin, M. Gordon, à faire un exposé. Celui-ci fait un premier exposé relatif au rapport annuel du National-Canadien (1961), et répond à des questions relatives à sa nomination et à la portée que pourront avoir sur le National-Canadien les recommandations de la Commission royale d'enquête sur les transports.

Le président propose ensuite que le Comité procède à l'étude de chaque paragraphe du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada. Le Comité accepte cette proposition, mais continue momentanément son interrogatoire général.

A midi et demi, le Comité s'ajourne jusqu'à 3 heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(3)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande reprend ses séances à 3 heures et demie de l'après-midi, sous la présidence de l'honorable W. Earle Rowe.

Présents: MM. Addison, Badanai, Benidickson, Carter, Chevrier, Coates, English, Fairweather, Fisher, Foy, Grégoire, McDonald (*Hamilton-Sud*), Pascoe, Pugh, Rideout, Rinfret, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*) et Smith (*Calgary-Sud*)—(20).

Aussi présents: Les mêmes personnes qui ont été convoquées à la séance du matin.

Le Comité reprend l'interrogatoire général des témoins au sujet du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada (1961).

Le Comité procède ensuite à l'étude du rapport annuel paragraphe par paragraphe.

A 5 heures et demie du soir, le Comité s'ajourne jusqu'à 8 heures du soir.

SÉANCE DU SOIR

(4)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande reprend ses délibérations à 8h.05 du soir sous la présidence de l'honorable W. Earle Rowe.

Présents: MM. Addison, Badanai, Benidickson, Bourbonnais, Carter, Chevrier, English, Fisher, Foy, Lamoureux, Lewis, McDonald (*Hamilton-Sud*), Pascoe, Pugh, Rideout, Rinfret, Robinson, Rouleau, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*), Smith (*Calgary-Sud*)—(21).

Aussi présents: Les mêmes personnes qui ont été convoquées à la séance du matin, ainsi que M. J. W. Demcoe, vice-président, transport et entretien.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel du National-Canadien (1961), examine la première partie: *Aperçu financier*, la seconde partie: *Le réseau*, et passe à la troisième partie: *Exploitation*.

A la demande du Comité, M. Gordon dépose un bilan des dépenses en immobilisations du National-Canadien au cours des dix dernières années (*Voir l'appendice A au procès-verbal d'aujourd'hui*).

A 10 heures et cinq minutes du soir, le Comité s'ajourne jusqu'à 10 heures du matin, le 21 novembre.

Le secrétaire du Comité,
R.-L. Boivin.

Appendice A

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—LE RÉSEAU

Montant brut des nouvelles immobilisations

Année

1952	\$ 144,307,779
1953	145,480,959
1954	177,369,556
1955	82,561,433
1956	204,535,418
1957	255,857,729
1958	298,113,712
1959	222,344,518
1960	172,612,584
1961	118,151,728
Total de 1952 à 1961 inclusivement	<u>\$1,821,335,416</u>

Détail des nouvelles immobilisations

Nouvelles lignes et voies d'évitement	\$ 20,155,227
Améliorations à la voie	348,690,901
Grands centres ferroviaires	96,726,952
Voies de triage et embranchements	27,443,075
Bâtiments	87,030,889
Sécurité aux passages à niveau	4,407,442
Signaux	25,291,831
Machinerie: voie et ateliers	38,301,405
Autres installations	22,760,441
Télécommunications	120,883,107
Lignes secondaires	64,373,256
Hôtels	43,831,116
Matériel	851,275,709
Dépenses du gouvernement canadien afférentes aux chemins de fer du gouvernement canadien	58,406,995
Biens des sociétés acquises	11,757,070
	<u>\$1,821,335,416</u>

Source: Chemins de fer Nationaux du Canada.

TÉMOIGNAGES

MARDI 20 novembre 1962

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous allons donc commencer nos travaux. Nous allons entreprendre l'étude du Rapport des chemins de fer Nationaux du Canada. Le président du réseau, M. Donald Gordon, nous présentera d'abord ses collègues et fera un exposé préliminaire de la question.

M. DONALD GORDON (*Président du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada*): Monsieur le président, je vous remercie. Tout d'abord je désire vous présenter, ici à ma droite, M. Toole, vice-président en charge de la comptabilité et des finances, M. Demcoe, vice-président en charge du transport et de l'entretien, et M. Vaughan, secrétaire de la compagnie, qui est assis près de moi. Ces trois messieurs vont m'aider à donner des réponses plus détaillées aux questions qui me seront posées.

J'ai l'impression, monsieur le président, que vous préférez que je commence par un exposé oral qui vous éviterait l'obligation d'entendre la lecture du rapport.

Le PRÉSIDENT: Comme le rapport est imprimé depuis quelque temps, il a été à peu près convenu, lors de la réunion d'organisation du Comité, que vous nous feriez d'abord un exposé préliminaire, après quoi les membres du Comité pourraient vous poser des questions. Cette manière de faire nous permettra de procéder d'une façon plus expéditive.

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA POUR L'ANNÉE 1961

Conseil d'administration: Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président, Montréal; G. E. Ayers, Lachute Mills; R. A. Brown, fils, Calgary; Guy Charbonneau, Montréal; W. A. Colquhoun, Sydney; J. R. Griffith, Saskatoon; W. C. Koerner, Vancouver; J.-Louis Lévesque, Montréal; A. McD. McBain, Toronto; H. I. Price, Toronto; J. V. Sangster, Regina; W. G. Stewart, C.R., Moncton.

Direction: Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président directeur du réseau; N. J. MacMillan, C.R., vice-président exécutif; S. F. Dingle, vice-président du réseau; R. H. Tarr, vice-président et adjoint exécutif; E. A. Bromley, vice-président (Achats et magasins); O. M. Solandt, O.B.E., M.D., D.Sc., vice-président (Recherches et développement); W. T. Wilson, vice-président (Personnel et relations ouvrières); H. C. Friel, C.R., vice-président (Contentieux); J. L. Toole, vice-président (Comptabilité et finances), A. H. Hart, vice-président (Ventes); F. A. Gaffney, vice-président (Service routier); J. W. Demcoe, vice-président (Transport et entretien); H. C. Grayson, vice-président (Région de l'Atlantique); J. A. McDonald, vice-président (Région du Saint-Laurent); E. Wynne, vice-président (Région des Grands-Lacs); D. V. Gonder, vice-président (Région des Prairies); G. R. Graham, vice-président (Région des Montagnes); H. A. Sanders, vice-président et directeur général (Grand Trunk Western Railroad); R. T. Vaughan, secrétaire de la compagnie; J. R. White, directeur général des télécommunications; C. A. Harris, directeur des relations extérieures; J. C. Kenkel, Directeur général pour l'Europe; H. M. Blaiklock, directeur général des immeubles; S. S. Chambers, directeur général des hôtels; K. E. Dowd, M.D. C.M., F.A.C.S., médecin-chef; E. A. Spearing, M.B.E., directeur des enquêtes; L. J. Mills, O.B.E., contrôleur, E. J. Denyar, trésorier.

SOMMAIRE FINANCIER

	1961	1960	Augmentation ou (diminution)
Recettes d'exploitation du chemin de fer	\$ 710,305,173	\$ 693,141,106	\$ 17,164,067
Dépenses d'exploitation du chemin de fer	722,147,583	705,818,310	(16,329,273)
Perte nette d'exploitation du chemin de fer..	11,842,410	12,677,204	834,794
Autres recettes ..	7,010,548	6,203,472	807,076
Déficit non compris les charges fixes.	4,831,862	6,473,732	1,641,870
Total des charges fixes	72,987,242	69,088,803	(3,898,439)
Moins l'intérêt sur les prêts à Air-Canada	10,511,332	8,065,758	2,445,574
Charges fixes nettes	62,475,910	61,023,045	(1,452,865)
Déficit	\$ 67,307,772	\$ 67,496,777	\$ 189,005

APERÇU FINANCIER

A l'honorable Léon Balcer, C.P., C.R.
Ministre des Transports, Ottawa

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous présenter le rapport des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1961.

Les résultats financiers du Canadien National en 1961 montrent à quel point le volume du trafic ferroviaire est tributaire du mouvement général des affaires au Canada. Le ralentissement de l'activité économique que l'on avait observé en 1960 s'est étendu au premier trimestre de 1961. Durant cette dernière période, le nombre des tonnes-milles commerciales du CN a été inférieur à celui du trimestre correspondant de 1960. Cependant, au cours du deuxième trimestre, la situation économique s'est améliorée et les affaires du CN, comme celles d'autres industries canadiennes, ont commencé à se rétablir. En avril, le trafic dépassa les niveaux de 1960, l'année se soldant par une augmentation totale de 2.1 p. 100 des tonnes-milles commerciales.

Les recettes d'exploitation se sont chiffrées à \$710.3 millions, soit une augmentation de \$17.2 millions ou 2.5 p. 100 par rapport à 1960. Cette amélioration a été annulée en grande partie par la hausse des frais qui, principalement à cause du relèvement des salaires, ont atteint \$722.1 millions, soit \$16.3 millions de plus qu'en 1960. En tenant compte des autres recettes au montant de \$7.0 millions et des frais fixes de \$62.5 millions, le résultat final est un déficit de \$67.3 millions.

Recettes d'exploitation

Les recettes d'exploitation du chemin de fer comprennent une subvention intérimaire de \$27.9 millions de la part du gouvernement fédéral, conformément aux vœux de la Commission royale d'enquête sur les transports. Les

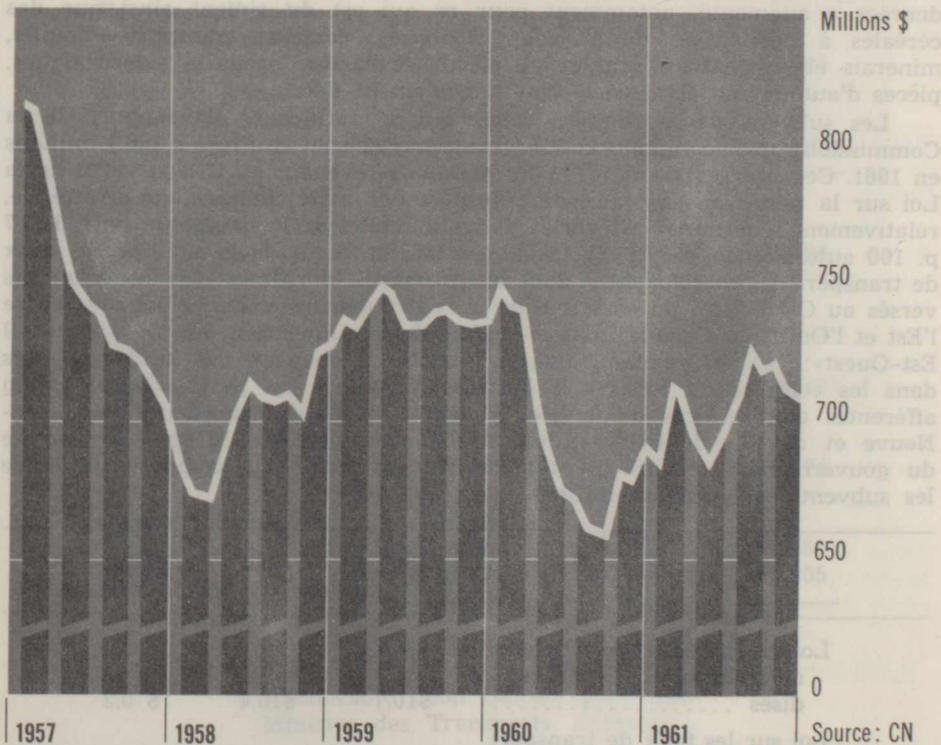
recettes marchandises ont baissé de \$12.3 millions, soit 2.3 p. 100, en dépit d'une hausse de 2.1 p. 100 des tonnes-milles commerciales. Ce fléchissement vient de ce que les recettes par tonne-mille ont baissé de 4.3 p. 100 à cause principalement de l'augmentation des expéditions à faible tarif. Le transport de certaines denrées a augmenté, notamment pour ce qui est du ciment ainsi que des céréales à destination de l'Orient. Toutefois, certains transports—houille, minerais et concentrés, gravier et pierre concassée, produits sidérurgiques, pièces d'automobile et essence—ont sensiblement décré.

Les subventions, y compris celles qui se rattachent au rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, se sont chiffrées à \$66.7 millions en 1961. Ce total représente: (1) les montants revenant au CN en vertu de la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, qui a atténué, relativement à certaines catégories de trafic, l'effet de la hausse de taux de 17 p. 100 autorisée en 1958; (2) la subvention en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes; (3) les montants versés au CN à titre de contribution à l'entretien des voies principales entre l'Est et l'Ouest du Canada, sous le régime de la subvention dite du «pont-rail Est-Ouest»; (4) les remboursements inscrits au chapitre des autres recettes dans les comptes du Réseau et destinés à couvrir les pertes d'exploitation afférentes aux services de navires à vapeur et de transbordeurs de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard exploités par le CN pour le compte du gouvernement fédéral. Le tableau suivant établit la comparaison entre les subventions touchées en 1960 et en 1961:

	1961 Millions	1960	Augmentation ou (diminution)
Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises	\$10.7	\$10.4	\$ 0.3
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	10.0	11.9	(1.9)
Subvention du pont-rail Est-Ouest	3.5	3.0	0.5
	24.2	25.3	(1.1)
Subvention intérimaire	27.9		27.9
	52.1	25.3	26.8
Service de navires à vapeur de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard	14.6	11.0	3.6
Total	\$66.7	\$36.3	\$30.4

Les recettes du service piggyback se sont élevées à \$6.4 millions comparativement à \$6.1 millions en 1960. Les recettes voyageurs ont baissé de \$3.5 millions, soit de 9.2 p. 100 par rapport à 1960. Les recettes des Messageries ont fléchi de \$1.6 million ou 3.5 p. 100. Les recettes des services commerciaux des Télécommunications ont dépassé de 10 p. 100 celles de 1960 pour atteindre un nouveau sommet de \$32.9 millions.

Recettes d'exploitation corrigées des variations
saisonnnières au taux annuel



Dépenses d'exploitation

Un effort résolu, en vue de comprimer les dépenses de toutes natures, a permis de réduire de \$6.0 millions les dépenses d'exploitation (compte non tenu des nouvelles augmentations de salaires), en dépit d'une augmentation de 1.5 p. 100 des tonnes-milles brutes. Cette réduction des dépenses disparaît devant les \$22.3 millions qui se sont ajoutés aux frais de la rémunération du personnel à la suite des ententes conclues avec les syndicats. Les frais d'entretien du matériel ont diminué de façon appréciable pour ce qui est de la réparation des locomotives et des voitures dans les ateliers principaux, à cause d'un meilleur rendement et d'une réduction de la somme de travail à effectuer. Les frais d'exploitation des trains et des triages, par tonne-mille brute, ont continué de baisser, mettant en évidence les avantages de la diesélation, de la Commande Centralisée de la Circulation et des installations de triage améliorées.

Les impôts se sont élevés à \$19.8 millions, soit \$0.5 million de moins qu'en 1960. Ils représentent des paiements de \$5.2 millions à la caisse d'assurance-chômage, \$1.3 million et \$8.5 millions respectivement aux provinces et aux municipalités du Canada, \$2.4 millions à divers États des États-Unies, et \$2.4 millions sous le régime de l'*U.S. Railroad Retirement Act*.

Les locations de matériel versées à d'autres chemins de fer montrent une augmentation de \$0.5 million qui s'explique en grande partie par la pénurie de wagons servant au transport des céréales, du bois d'œuvre et des denrées périssables, durant les périodes de grande activité.

Charges fixes

Les charges fixes nettes ont augmenté de \$1.5 million en 1961 par rapport à 1960, parce qu'il a fallu tenir compte pour l'année entière des immobilisations effectuées en 1960. Aucun nouvel emprunt n'a été nécessaire en 1961 pour financer les immobilisations. A la fin de 1961, la dette du CN portait intérêt à 4.3 p. 100, soit le même taux qu'à la fin de 1960.

Immobilisations

En 1961, le budget officiel des immobilisations était de \$143.2 millions, mais les dépenses à ce chapitre ne se sont élevées qu'à \$117.2 millions, soit \$63.8 millions de moins qu'en 1960. Le tableau suivant indique les immobilisations des deux années, par catégories principales:

	1961	1960
	Millions	
Installations de la voie	\$ 64.4	\$ 82.0
Grands centres ferroviaires	13.3	19.1
Télécommunications	19.2	26.6
Lignes secondaires	1.3	1.2
Hôtels	1.8	3.2
Matériel	11.9	33.6
	<hr/>	<hr/>
	111.9	165.7
Placements dans les compagnies affiliées	5.3	5.3
Capital d'exploitation		10.0
	<hr/>	<hr/>
Total	\$117.2	\$181.0
	<hr/>	<hr/>

LE RÉSEAU

Organisation

De nouvelles étapes ont été franchies dans la réorganisation des cadres administratifs du Réseau, lequel comprend maintenant, au Canada, cinq régions partagées en 18 secteurs administratifs. Tout en continuant d'assurer dans leur région l'exploitation ferroviaire proprement dite, les vice-présidents régionaux—directement ou par l'entremise de directeurs de secteur—ont assumé la direction des services suivants: ventes, comptabilité, relations extérieures, réclamations marchandises, voitures-lits, voitures-restaurants et voitures-salons.

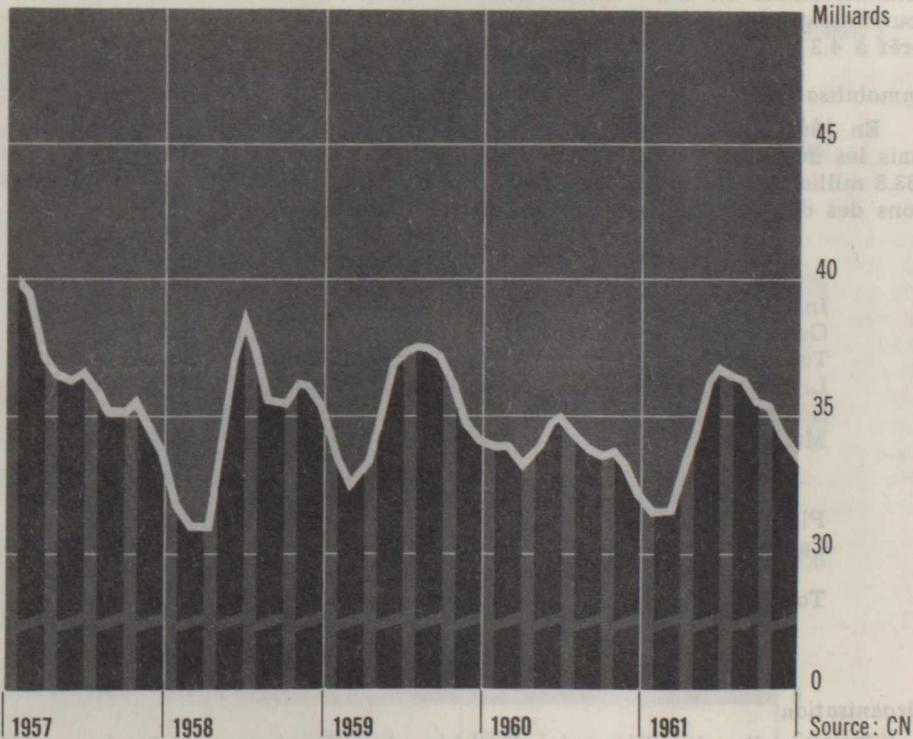
On a poursuivi l'adaptation des services de comptabilité à la nouvelle forme d'organisation, et travaillé à l'amélioration des méthodes de planification et de contrôle financiers de l'exploitation du Réseau, pour établir une corrélation plus précise entre les résultats financiers et statistiques et les décisions administratives qui s'y rattachent. De même, des méthodes ont été mises au point pour la préparation et l'administration des budgets d'exploitation à chaque échelon.

On cherche à déterminer les principes et les méthodes qui permettront de répartir les recettes et les bénéfices entre les régions et les secteurs, pour que la Direction, aux différents niveaux, prenne ses décisions à meilleur escient.

Gestion électronique

L'établissement d'un vaste réseau de gestion électronique, embrassant l'ensemble du CN, a progressé durant l'année avec l'installation, à Montréal, d'un nouvel ordinateur à ruban magnétique, l'IBM 7070. Capable d'emmagasiner d'énormes quantités de données et de les traiter avec une rapidité extraordinaire, l'IBM 7070 est le centre du réseau, lequel comporte également des

Tonnes-milles commerciales corrigées des variations
saisonnnières au taux annuel



ordinateurs satellites combinés à cartes perforées et ruban magnétique, les IBM 1401. A la fin de l'année, quatre IBM 1401 étaient en service, dont deux à Montréal pour le Siège social et la région du St-Laurent, un à Moncton pour la région de l'Atlantique, et un à Winnipeg pour la région des Prairies. Deux autres machines du même type doivent être mises en service à Toronto et à Edmonton, en 1962, pour compléter le réseau. Les nouveaux ordinateurs accéléreront la transmission des informations et des statistiques à travers le pays, en ce qui a trait aux ventes, à l'établissement de la solde, à l'exploitation, au repérage du matériel roulant, à la comptabilité des recettes et des wagons, à la recherche opérationnelle et au contrôle du matériel. L'acheminement des données relative au trafic commence dans les bureaux mécanisés des gares de marchandises et des triages où les données sont enregistrées sur des cartes perforées qui sont ensuite transmises au siège régional. Ces cartes sont ensuite traitées par les ordinateurs 1401 afin de produire les renseignements requis par les bureaux de la région et des secteurs, et elles servent à préparer en même temps un duplicata sur ruban magnétique, pour l'IBM 7070. Cette dernière machine fusionne, traite et emmagasine les informations requises pour l'exploitation du chemin de fer.

Siège social

L'achèvement, en mai dernier, du nouvel immeuble central de 17 étages, à Montréal, a instauré de meilleures conditions de travail et accru l'efficacité de l'organisation du Siège social. Auparavant, les 3,000 membres du personnel

Le dollar-revettes

Le dollar-dépenses

		au bénéfice des employés	
		Salaires	53.0
		Pensions, santé, bien-être	4.7
		Combustible	3.3
		Amortissement	11.6
		Autres dépenses	19.4
		Charges fixes nettes	8.0
Marchandises	74.7		
Voyageurs	6.1		
Subvention intérimaire	3.9		
Messageries	6.1		
Télécommunications	4.6		
Autres	4.6		

étaient logés dans 22 locaux du quartier commercial. Pour la plupart des employés, les nouveaux bureaux climatisés présentent un fort contraste avec leurs locaux antérieurs, puisque à peu près la moitié d'entre eux ont été logés durant de nombreuses années dans des locaux temporaires qui n'avaient pas été conçus à l'origine pour servir de bureaux. Le nouvel immeuble offre ce qu'il y a de plus moderne pour ce qui est des bureaux, des communications et des services de formation du personnel. L'étage de la cafétéria est consacré aux loisirs des employés; on y trouve une salle de repos et une bibliothèque.

Structure sociale

Pour simplifier davantage la structure sociale du CN, trois autres sociétés ont été fondées dans la compagnie principale. Il s'agit de la *Canadian National Rolling Stock Limited*, de la *Montreal Fruit and Produce Terminal Company Limited* et de la *Yukon Telephone Company Ltd.*

EXPLOITATION

Dans le cadre du programme de modernisation du CN, on a continué à accroître le rendement de l'exploitation.

Triages à buttes

La gare de triage de Montréal, l'une des quatre grandes gares de triage automatique à commande électronique dont la construction a été entreprise par le CN, a été mise en service. La première, celle de Moncton, a été inaugurée

en 1960, et la troisième, celle de Winnipeg, doit être achevée en 1962. On a également poursuivi la construction de la quatrième, celle de Toronto. Ces grandes installations disposent des techniques et de l'outillage le plus perfectionné pour la réception, la classification et l'acheminement des trains de marchandises. Le triage de Montréal, qui s'étend sur 834 acres de terrain, peut classer 7,000 wagons par jour. Il comporte un centre d'accueil YMCA des plus modernes construit par le CN pour loger les équipes de train entre les parcours.

Signalisation et radio

La Commande centralisée de la Circulation, système de signalisation qui dirige automatiquement l'acheminement des trains sur les lignes principales et dans les triages, a été installée sur 331 milles de voie en 1961. De la sorte, 2,374 milles de voie sont maintenant pourvus de la signalisation automatique.

On a continué d'étendre l'utilisation de la radio dans les trains et dans les triages. Au printemps de 1962, tous les trains circulant sur les lignes à grand trafic seront pourvus d'appareils mettant en communication la locomotive et le fourgon de queue.

Carburants

Un programme de recherche, poursuivi conjointement par les chemins de fer et le Conseil national de recherches, laisse entrevoir la possibilité d'utiliser le pétrole brut comme carburant dans les moteurs Diesel, ce qui promet des économies substantielles pour l'avenir. Les recherches entreprises dans cette voie se continuent.

Étude des tâches

Le programme d'étude des tâches se continue et les économies annuelles qui en résultent s'accroissent sans cesse. Il vise à porter au maximum l'utilisation de la main-d'œuvre, des matières et du matériel. Les études faites en 1961 dans ce domaine ont produit des économies vérifiables qui se chiffreront chaque année à \$1.6 million. On donne continuellement des cours pour accroître le personnel capable d'analyser et d'améliorer les méthodes de travail.

SERVICE DES MARCHANDISES

Afin d'obtenir sa part du marché du transport en 1961, le Canadien-National a intensifié son effort de vente et a renouvelé ou amélioré ses méthodes et son matériel en ce domaine.

Ventes

A la suite de la décentralisation de l'effectif de vente du Réseau, effectuée vers la fin de 1960, on a organisé des groupes d'études à l'intention du personnel de direction et des représentants des ventes, pour qu'ils puissent plus facilement présenter et « vendre » les services du CN. Ces groupes d'études, qui se multiplieront en 1962, joueront un rôle capital dans la mise au point et la réalisation d'un programme d'ensemble de vente et dans la création d'un effectif de vente spécialisé, capable d'analyser les problèmes de distribution qui se posent dans l'industrie et de répondre à ces besoins au moyen des services du CN dans la plus grande mesure possible.

Horaires

Des horaires de train plus tendus ont été mis en vigueur sur certains services transcontinentaux et interurbains. Un nouveau train quotidien de marchandises, le *Highballer*, a été inauguré au début de l'année afin de fournir aux expéditeurs un service plus rapide sur le parcours Montréal-Toronto ainsi

qu'entre Toronto et les villes de l'Ouest. Avec ce train, les transports entre l'Est du Canada et Vancouver prennent un jour de moins qu'auparavant. Les nouveaux triages automatiques de Montréal et de Moncton, en facilitant la formation et l'acheminement des trains, contribuent à l'accélération des services de marchandises entre la région centrale du Canada et les Maritimes.

Tarifs décroissants

Des tarifs dits «décroissants» pour les marchandises expédiées en wagons complets ont été mis en vigueur entre un certain nombre de centres de l'Ontario et du Québec, afin de faire face à la concurrence intense du camionnage. Ces tarifs, qui favorisent le chargement des wagons à pleine capacité, se fondent sur la possibilité qu'a le chemin de fer de transporter à bon compte les charges lourdes et encombrantes. D'autres tarifs décroissants, mis en vigueur dans l'Ontario et le Québec pour les envois en lots brisés, s'appliquent à toutes les catégories de marchandises sauf à celles qui ne se prêtent pas au service de porte à porte.

Matériel roulant

L'acquisition de 450 wagons de divers types a contribué à la modernisation du matériel roulant du Réseau. La mise au point de wagons spéciaux pour répondre aux besoins particuliers de l'industrie, et l'adaptation de certains wagons aux exigences modernes ont également progressé. Une nouvelle façon de remplacer les bacs à glace par des appareils mécaniques dans les wagons réfrigérants a été étudiée par le CN: l'appareil refroidisseur est installé dans l'une des portes du wagon et le groupe générateur-moteur Diesel est placé sous le wagon.

Deux types spéciaux de wagons ont été mis au point afin de rendre plus économiques le transport, le chargement et le déchargement du bois à pâte et du bois d'œuvre. Cette amélioration résulte de recherches poussées sur les besoins de ces deux industries.

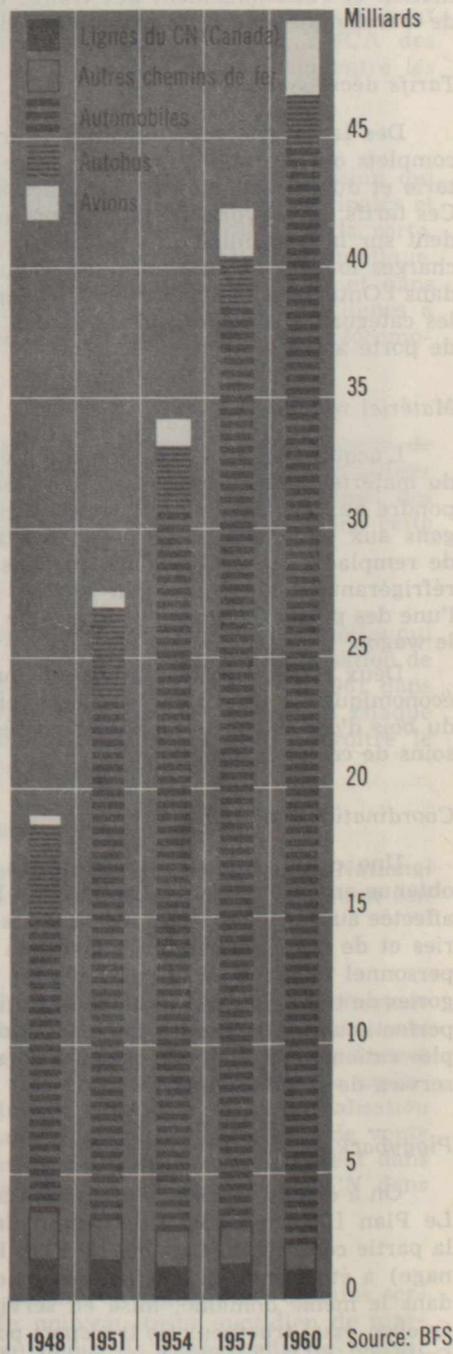
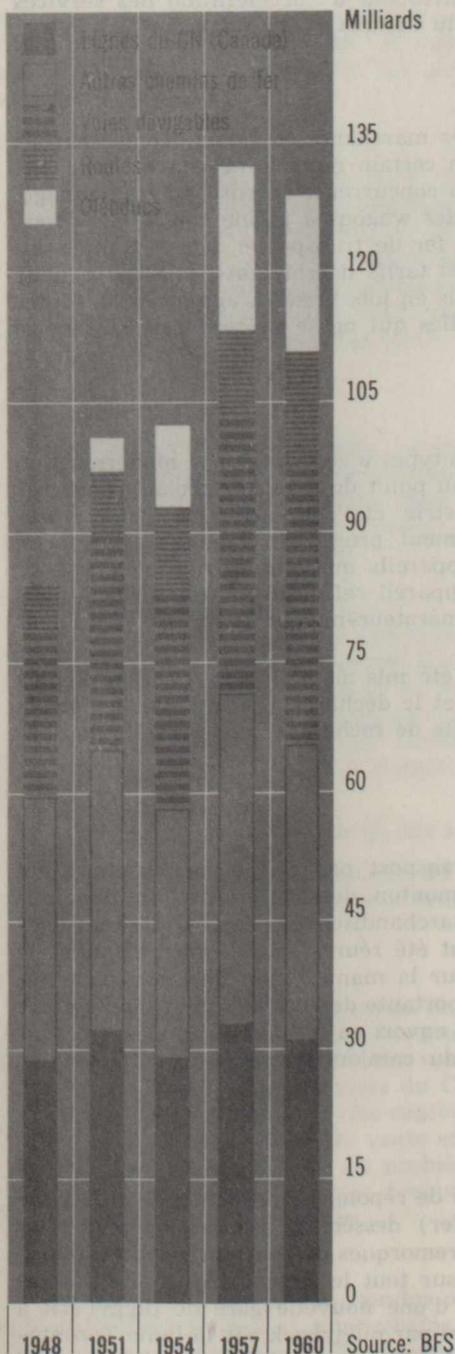
Coordination rail-route

Une coordination plus étroite du transport par rail et par route a été obtenue en 1961 par l'établissement, à Edmonton, de la première gare terminus affectée au service conjoint messageries-marchandises. Les services de messageries et de marchandises en lots brisés ont été réunis sous le même toit et le personnel fusionné en un seul effectif pour la manutention de ces deux catégories de trafic. Il s'agit là d'une étape importante de l'établissement d'un service perfectionné de transport des colis et des envois en lots brisés fondé sur l'emploi rationnel du rail, du piggyback et du camion. L'expérience d'Edmonton servira de modèle ailleurs.

Piggyback

On a étendu le service piggyback afin de répondre à la demande croissante. Le Plan II (remorques du Chemin de fer) dessert 15 centres de plus dans la partie centrale du Canada. Le Plan I (remorques des entreprises de camionnage) a été étendu à 15 villes réparties sur tout le Réseau. Autres initiatives dans le même domaine; mise en service d'une nouvelle gare de piggyback à Québec, essai fructueux de transport postal par piggyback sur la ligne Toronto-Québec, établissement d'un service de remorques isothermes (chauffage et réfrigération) entre les principales villes du centre du pays.

Tonnes-milles commerciales de transports interurbains (à gauche) et voyageurs-milles de transports interurbains (à droite)



SERVICE ROUTIER

Les services routiers du CN ont pris plus d'ampleur au cours de 1961, et ont fait l'objet de nouvelles mesures de coordination sur toute l'étendue du Réseau. Tous les services routiers, y compris l'ancienne division dite du Transport routier et les services de ramassage et de livraison des messageries et des marchandises en lots brisés ont été fusionnés pour constituer le nouveau Service routier. Ce service, qui a été établi en janvier 1961, est également chargé de la direction et du contrôle des entreprises de camionnage acquises par la *Canadian National Transportation Limited*.

Durant l'année, la CNTL a pris de l'ampleur dans la région centrale du Canada par l'acquisition de deux entreprises de camionnage de l'Ontario, la *Hoar Transport Limited* et la *Toronto-Peterborough Transport Company Limited*. Le nombre d'entreprises de camionnage (en plus de deux entreprises connexes de manutention terminale) dont la CNTL est entièrement propriétaire a été de la sorte porté à six. On attendait en fin d'année la décision de la Régie des Transports de Québec avant d'exercer une faculté d'achat d'une septième entreprise, la *Midland Superior Express Limited*. Le capital immobilisé dans les entreprises de camionnage était de \$11.9 millions en fin 1961; une somme additionnelle de \$3.7 millions représentait les montants engagés dans les négociations relatives à l'acquisition d'autres entreprises. Les bénéfices nets d'exploitation de toutes les sociétés de camionnage appartenant en entier ou en partie au CN ont atteint à la fin de 1961 le montant de \$131,170, déduction faite des réserves d'amortissement et des avances consenties par la CNTL à ces entreprises, sous forme de capital d'exploitation ou pour servir à l'achat de propriétés et de matériel.

La coordination du transport par route et par rail comporte des avantages que le bilan d'exploitation ne permet d'évaluer qu'en partie. Ces avantages proviennent de sources diverses: réduction des dépenses d'exploitation par la substitution du service routier aux services ferroviaires non rentables; accroissement des recettes du service piggyback, alimenté par les autres services de camionnage du CN; possibilité accrue, pour le CN, de reconquérir le trafic enlevé au chemin de fer par les transports routiers; et, enfin, possibilité accrue pour le chemin de fer de mieux servir un monde industriel en évolution rapide qui se décentralise pour se rapprocher des marchés, dont beaucoup ne sont pas desservis par le rail.

SERVICE DES VOYAGEURS

Tarifs et billets

Les tarifs spéciaux ont reçu une plus grande extension en 1961 afin d'augmenter le nombre de voyageurs dans les trains principaux. Des tarifs réduits pour les groupes de deux personnes ou plus ont été institués, sans restriction de classes, de temps et de destinations en territoire canadien. Ces nouveaux tarifs comportent une réduction de 40 p. 100 du prix du billet, à compter du deuxième voyageur dans le groupe. Un régime analogue vaut dans le cas des groupes de deux personnes ou plus qui voyagent ensemble avec des billets «tout compris».

À l'automne, la préparation des billets a été considérablement simplifiée; neuf nouveaux types de billets ont remplacé 200 modèles de types et de formats divers. Ces nouveaux billets accélèrent la vente et la perception, tout en simplifiant la comptabilité. Six nouvelles formules ont aussi été mises au point pour remplacer 71 billets divers utilisés auparavant pour les voyages organisés *Maple Leaf* du CN.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

Les Télécommunications ont considérablement étendu leurs services et leurs installations. Par suite de l'utilisation grandissante des services de fils privés et de Télex, ainsi que des circuits de téléphone, de radio et de télévision, les recettes ont atteint un sommet sans précédent. Le réseau s'est accru de 180,000 milles de circuits porteurs téléphoniques et 137,000 milles de circuits porteurs télégraphiques.

Les installations de micro-ondes ont été fortement augmentées par l'inauguration, en juillet, d'un réseau de 1,300 milles entre Grande-Prairie (Alb.) et la frontière Yukon-Alaska. Construit en vue de constituer une liaison d'importance capitale entre l'Alaska et les États-Unis, ce réseau est relié, par ses extrémités sud et nord respectivement, aux réseaux de l'*Alberta Government Telephones* et de l'*Alaska Communications System*. Il comporte l'équipement nécessaire à la mise en service de 600 circuits téléphoniques. Pour le moment, on utilise 120 circuits.

Le nombre des abonnés du Télex a atteint 3,900 à la fin de l'année, soit 600 de plus qu'en 1960. La mise en service de 17 nouveaux postes centraux au Canada en a porté le total à 54.

Les services de télécommunications du National-Canadien ont joué un rôle de premier ordre en fournissant un nouveau système automatique de réservation de places au moyen d'un réseau téléphonique de 9,000 milles d'un océan à l'autre et des installations appropriées et en se chargeant aussi de l'entretien du matériel.

A Terre-Neuve, le réseau public de téléphone a été amélioré par l'extension du service à la région de Gander Bay, par l'installation de nouveaux bureaux automatiques dans trois centres et par l'augmentation du nombre des circuits interurbains dans la province. Dans le Nord-Ouest canadien, le service de téléphone automatique a pris de l'ampleur: expansion à Whitehorse, début à Fort Simpson et adjudication de contrats pour transformer le réseau de téléphone manuel à Yellowknife. On a préparé l'inauguration du service de téléphone à Fort-Résolution, Fort-Providence et Rae, pour le début de 1962.

HÔTELS

Résultats financiers

Les recettes des hôtels exploités par le CN et de l'hôtel Vancouver ont baissé de \$0.6 million par rapport à 1960. L'occupation des chambres a diminué, particulièrement au Fort Garry, à Winnipeg, et au Vancouver, et il a fallu consacrer, à titre extraordinaire, de forts montants à la rénovation du Nova Scotian, à Halifax. Cette baisse de recettes a été partiellement compensée par une augmentation de \$0.3 million dans les recettes du Reine Elizabeth, par rapport à 1960. Voici un résumé des résultats financiers des hôtels en 1960 et en 1961, compte tenu de l'amortissement mais à l'exclusion des intérêts:

	1961	Recette ou (perte)	1960
Canadian National Hotels Ltd.	\$ (97,212)		\$ 458,469
Le Reine Elizabeth	1,718,303		1,401,383
Recette totale des hôtels	\$1,621,091		\$1,859,852

Améliorations

Le programme de rénovation des hôtels du CN s'est poursuivi. On a rénové les salles publiques du Nova Scotian. Au Fort Garry, des appareils de télévision ont été installés dans les chambres et on a meublé à neuf les chambres de trois étages. On a commencé la construction de huit nouveaux chalets au Jasper Park Lodge.

Ventes

Afin de tenir compte de l'évolution du marché de l'hôtellerie, on a créé en 1961 un service des Ventes Hôtels ayant des représentants par tout le Canada. Ce service, au début, fera porter ses efforts sur la clientèle des congrès, tout particulièrement. Il s'occupera par la suite de tous les services offerts par les hôtels. *Hilton of Canada Limited* prêtera son concours, à titre de conseil, à la Direction des hôtels du CN en ce qui touche l'exploitation, le démarchage et l'administration. Cette entente prévoit aussi la coordination du travail accompli par les deux chaînes d'hôtels en matière de vente, et l'intensification des efforts faits par l'organisation mondiale des hôtels Hilton pour accroître la clientèle des hôtels du CN.

PERSONNEL ET RELATIONS OUVRIÈRES

La Direction et les syndicats ont poursuivi leurs efforts pour modifier les règlements de travail afin d'accroître l'efficacité de l'exploitation et de tenir compte des problèmes que posent les fluctuations des effectifs de la main-d'œuvre, la centralisation des ateliers d'entretien et de réparation et l'évolution des techniques.

Une étape importante a été franchie en ce qui touche le groupement des effectifs des Messageries, du Factage et des Marchandises en un ensemble flexible qui répondra aux exigences du futur service unifié des Messageries. A la suite de quatorze mois de négociations d'ordre positif avec la Fraternité

Nombre moyen d'employés (à gauche) et rémunération annuelle moyenne par employé (à droite)

canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, on en est venu à une entente qui servira de modèle pour la mise au point de conventions collectives couvrant 20,000 employés du Réseau. L'entente prévoit la fusion de certaines listes d'ancienneté, pour assurer une plus grande sécurité d'emploi aux employés de longue date.

Des discussions ont également eu lieu avec d'autres syndicats, notamment la *Brotherhood of Maintenance of Way Employees* et l'*Order of Railroad Telegraphers*, en vue de modifier les zones d'ancienneté, de façon à accroître l'efficacité de l'administration et la sécurité d'emploi des employés de longue date.

Le Canadien National a poursuivi activement ses efforts pour renseigner les employés sur les changements d'intérêt général qui se produisent dans l'organisation et l'exploitation du Réseau, ainsi que sur d'autres questions touchant leur situation d'employé, notamment la stabilité et l'endroit. On a tiré parti pour cela des réunions d'employés et de représentants syndicaux et des publications régulières ou spéciales s'adressant aux employés. Dans les cas où des réductions de personnel étaient inévitables, on a fourni aux employés en cause, sur une base individuelle, les conseils et l'aide dont ils avaient besoin pour trouver un nouvel emploi au service du CN ou dans d'autres entreprises.

Les programmes de formation ont continué à aider grandement les employés à améliorer leur compétence. Afin de répondre aux besoins croissants dans ce domaine, des préposés régionaux ont été affectés à la mise en œuvre de programmes de formation plus étendus. Au cours de l'année, 48,000 employés ont bénéficié de ces programmes de formation et de réadaptation.

Négociations

Des négociations collectives ont été entamées au début de l'année avec les employés itinérants. Les principales questions discutées au cours de ces négociations et des séances de conciliation qui ont suivi portaient sur la modification des règlements de travail. Les propositions de la Direction aux trois syndicats (*Brotherhood of Locomotive Engineers*, *Brotherhood of Railroad Trainmen* et *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*) visaient à la modernisation des règlements et des pratiques courantes que la diesélisation du Réseau a rendu inappropriés.

En ce qui concerne la *Brotherhood of Locomotive Engineers*, le rapport de la commission de conciliation, reçu le 30 novembre 1961, a été rejeté par le syndicat. Il recommandait une augmentation des salaires de 6½ p. 100, en quatre étapes, et des modifications aux règlements de travail. La compagnie a accepté ces vœux et les a réalisés à compter du 1^{er} janvier 1962. A la fin de l'année, des commissions de conciliation étudiaient les cas des chauffeurs et des employés de train.

Des augmentations de salaires au montant d'environ 14 cents l'heure sont entrées en vigueur durant la période 1960-61, en vertu d'une entente conclue avec 15 syndicats représentant les employés sédentaires. Cette entente, signée en mai 1961, valait à compter du 31 décembre 1959 et expirait en décembre 1961. Le 20 décembre dernier, les syndicats ont demandé une augmentation de salaires de 5¾ p. 100, plus 11 cents l'heure, soit l'équivalent de 22 cents l'heure; la pleine sécurité de l'emploi, la garantie du niveau de salaire à tous les employés comptant au moins cinq ans d'ancienneté et la stabilisation du nombre d'employés compris dans ce groupe: dans chaque métier ou catégorie, les réductions de personnel ne doivent provenir que de causes «normales» et doivent représenter moins de 1 p. 100 par année; le versement de prestations supplémentaires d'assurance-chômage aux employés qui, comptant moins de cinq ans

de service, sont mis à pied, afin de leur assurer un revenu net inchangé; le relèvement des prestations hebdomadaires au chapitre de la Santé et du Bien-être social; la limitation des travaux d'ordre ferroviaire confiés à l'extérieur; et l'établissement de programmes de réadaptation professionnelle.

La Commission présidentielle créée aux États-Unis au début de l'année pour étudier les demandes présentées par les administrations ferroviaires en vue de changer les règlements qui régissent le travail des employés itinérants (y compris les employés des lignes du CN aux États-Unis) n'avait pas encore présenté de rapport à la fin de l'année.

PENSIONS

A compter du 1^{er} janvier 1961, on a assoupli le régime de pension de 1959, de sorte qu'en quittant la compagnie, par démission ou autrement, un employé participant qui compte au moins 15 ans de service, et dont l'âge et les années de service additionnés donnent un total de 60 ou plus, puisse choisir de recevoir, à compter de l'âge normal de la retraite, la pleine pension correspondant à ses années de service au CN.

Les états financiers de la Caisse fiduciaire de retraite figurent plus loin dans ce rapport. Les dépenses totales imputées sur les recettes du CN au chapitre des pensions (non compris l'impôt de \$2.4 millions sous le régime de l'U.S. Railroad Retirement Act) en 1961, comparativement à 1960, s'établissent de la façon suivante:

	1961 (Millions de dollars)	1960	Augmen- tation
Régimes de pension de 1935, 1952 et 1959	\$22.6	\$20.4	\$2.2
Régimes antérieurs à 1935, etc. (y compris les caisses de bienfaisance des employés des chemins de fer Inter- colonial et de l'Île-du-Prince-Édouard)	7.0	6.8	0.2
Total	\$29.6	\$27.2	\$2.4

En 1961, \$32.8 millions ont été versés aux retraités et à leurs ayants droit sous l'empire des divers régimes de pension du CN. Au 31 décembre, 28,575 personnes touchaient les prestations.

AUTRES RÉALISATIONS

Embranchements

Au cours de l'été, on a commencé la construction d'une ligne de 61 milles conduisant à la région du lac Matagami dans le Nord-Ouest du Québec. Rattachée à une ligne construite il y a quatre ans pour relier la région de Chibougamau au réseau du CN, le nouvel embranchement servira principalement au transport des concentrés de zinc et de cuivre. On a commencé les travaux préliminaires à la construction de la première ligne ferroviaire vers les Territoires du Nord-Ouest. Cette ligne aura son point de départ près de Grimshaw (Alb.) et aboutira aux mines de plomb et de zinc du Grand lac des Esclaves et de Pine Point.

Expansion industrielle

Le Canadien National a continué à favoriser la mise en valeur des ressources naturelles et l'établissement de nouvelles industries et de nouvelles entreprises commerciales le long de ses lignes. De plus en plus, les nouvelles

usines s'installent dans des secteurs désignés sous l'appellation de parcs industriels. Le CN participe à cette activité en assurant la desserte ferroviaire de ces établissements. Au cours de l'année, 708 nouvelles usines, entrepôts et centres de distribution ont été établis dans des secteurs disposant des services de marchandises du CN. Sur ce nombre, environ 250 ont demandé d'être rattachés directement au Réseau, au moyen d'embranchements particuliers.

Immeubles

En vue d'exploiter pleinement les possibilités de ses propriétés, le CN a mis sur pied, en 1961, un vaste programme de collaboration entre les détenteurs de capitaux privés et le chemin de fer pour la mise en valeur de certaines propriétés de choix par tout le Canada. Ce programme s'inspire des principes déjà adoptés pour le réaménagement de plusieurs propriétés du CN, dans les quartiers commerciaux des villes. La plus considérable de ces entreprises est celle de la Place Ville-Marie, à Montréal, dont l'aménagement est assuré par la Corporation de la Place Ville-Marie, en vertu d'une entente avec le CN. A Moncton, une entente a été conclue avec des intérêts privés pour le réaménagement de 25 acres de terrain appartenant au Réseau. On y construira un centre qui groupera divers services de transport, des bureaux, des magasins et des établissements de divertissement. Le projet comprend la construction d'un immeuble-terminus et d'un bureau central pour le CN. La mise au point d'autres réalisations semblables se poursuit à Campbellton (N.-B.) et à London (Ont.).

Flotte du CN

Un nouveau transbordeur Diesel pour automobiles et passagers, le *Confederation*, a été lancé à Halifax en septembre. Ce navire, qui sera exploité par le CN pour le compte du ministère des Transports, assurera le service dans le détroit de Northumberland entre Borden (Î.-P.-É.) et Cape Tormentine (N.-B.).

Un autre navire Diesel, le *Petite Forte*, d'une jauge de 1,000 tonnes, a été affecté au service côtier de Terre-Neuve durant l'année. Il est exploité par le CN pour le compte du ministère des Transports.

Sur la côte du Pacifique, le *Canora*, transbordeur du CN pour trains et automobiles, a commencé ses traversées quotidiennes aller-retour entre l'île Tillbury (C.-B.) et l'île Vancouver, à la suite de la construction d'un nouveau terminus dans l'île Tillbury.

Loi CN-CP

Les secteurs qui se prêtent à une action conjointe ont été explorés au cours de discussions avec le Canadien Pacifique.

Conseil d'administration

Le Conseil d'administration a eu à déplorer le décès, survenu le 2 mai 1961, de l'un de ses membres, M. E. W. Bickle, qui avait rendu de précieux services depuis sa nomination au Conseil le 1^{er} octobre 1957.

Le 30 septembre 1961, MM. Wilfrid Gagnon, J. A. Northey et H. W. Marsh se sont retirés du Conseil après l'avoir servi fidèlement et consciencieusement durant vingt-cinq, vingt-deux et trois ans respectivement.

Une modification à la Loi des Chemins de fer Nationaux du Canada, portant de sept à douze le nombre des membres du Conseil d'administration, est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1961. Le jour même, le Gouvernement a nommé au Conseil, pour remplir les nouveaux postes et les vacances: MM. G. E. Ayers, R. A. Brown, Guy Charbonneau, W. A. Colquhoun, W. C. Koerner, J.-Louis Lévesque, A. McD. McBain, H. I. Price et J. B. Sangster.

PERSPECTIVES D'AVENIR

Les résultats financiers de l'année 1961 inquiètent profondément le Conseil d'administration et la Direction. Au cours des dernières années, et malgré les efforts les plus résolus et les plus soutenus, l'exploitation du Canadien National s'est soldée à plusieurs reprises par des déficits annuels considérables. Toutefois, certains indices encourageants laissent entrevoir la possibilité pour le Réseau d'équilibrer son budget. D'autre part, il faut reconnaître que la réalisation de cet objectif dépend de nombreux facteurs qui ne sont pas tous du ressort de la Direction. Pour l'avenir immédiat, la perspective financière dépend une fois de plus de l'élément «salaires et demandes syndicales», particulièrement en ce qui touche les employés sédentaires.

La plus grande source d'espoir peut fort bien être l'analyse pénétrante contenue dans les deux volumes du rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports. Dans ce rapport, la Commission propose les cadres dans lesquels les divers éléments de l'industrie du transport pourraient travailler le plus efficacement possible à l'essor de cette industrie de même qu'à la croissance du Canada.

Le Canadien National est en mesure de s'adapter à de nouvelles conditions. Les grands programmes de réadaptation et de modernisation des installations matérielles du Réseau et de sa structure administrative ont mis au point une organisation beaucoup plus souple, capable d'offrir au public les services de transport les plus conformes à ses besoins, du double point de vue du prix et du rendement.

Le gigantesque programme de renouvellement poursuivi par le CN depuis dix ans et plus a créé un fardeau écrasant de charges fixes. Certaines dispositions de la Loi de 1962 sur la révision du capital ont atteint leur date normale d'expiration mais ont été prolongées temporairement en attendant les résultats du nouvel examen auquel la structure financière du Canadien National donne présentement lieu, avec la participation de certains services gouvernementaux.

Les prochaines années seront décisives pour l'industrie ferroviaire. Une lourde tâche nous attend, mais elle nous offre de riches possibilités.

Le Conseil d'administration est heureux de rendre hommage à tout le personnel du Réseau pour ses bons et loyaux services.

D. Gordon,

Présenté au nom du Conseil d'administration

Montréal, le 15 mars 1962.

COMPAGNIES COMPRISES DANS LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

Canadian National Railway Company
 Canadian National Express Company
 Canadian National Hotels, Limited
 Canadian National Railways (France)
 Canadian National Realties, Limited
 Canadian National Steamship Company, Limited
 Canadian National Telegraph Company
 Canadian National Transfer Company
 Canadian National Transportation, Limited
 The Canadian National Railways Securities Trust
 The Canadian Northern Quebec Railway Company
 The Central Counties Railway Company
 Eastern Transport Limited
 East-West Transport Ltd.
 Empire Freightways Limited
 The Great North Western Telegraph Company of Canada
 Hoar Transport Company Limited
 The Minnesota and Manitoba Railroad Company
 The Minnesota and Ontario Bridge Company
 Montalta Holdings Limited
 Montreal and Southern Counties Railway Company
 The Montreal Stock Yards Company
 The Montreal Warehousing Company
 Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited
 The Quebec and Lake St. John Railway Company
 Sydney Transfer and Storage Limited
 The Toronto-Peterborough Transport Company, Limited
 Wacos Holdings Limited
 Yellowknife Telephone Company
 Central Vermont Railway, Inc.
 Central Vermont Transportation Company
 Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company
 Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company
 Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company
 Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company
 Grand Trunk Western Railroad Company

En plus, les Chemins de fer du gouvernement canadien ont été confiés aux Chemins de fer Nationaux du Canada et font partie du Réseau.

ÉTATS FINANCIERS ET STATISTIQUES

	PAGE
Bilan consolidé.....	30
Commentaires relatifs aux états consolidés.....	31
État consolidé des revenus.....	32
État des immobilisations.....	33
Dette à long terme et avoir propre des actionnaires.....	34
État de l'amortissement inscrit.....	36
Placements dans les installations ferroviaires et terminales en exploitation conjointe.....	36
Source et affectation des fonds.....	37
Inventaire du matériel roulant.....	37
Longueur en milles des lignes exploitées.....	38
Bilan des caisses fiduciaires de retraite.....	38
État de la réserve des caisses fiduciaires de retraite.....	39
État statistique de l'exploitation du rail.....	40
État statistique des 25 dernières années.....	43

BILAN CONSOLIDÉ ARRÊTÉ AU 31 DÉCEMBRE 1961

ACTIF

<i>Disponibilités</i>	
Encaisse.....	\$ 25,025,136
Dettes actives.....	70,579,937
Fournitures et approvisionnements.....	74,609,162
Autres disponibilités.....	14,791,326
A recevoir de l'État à compte de déficit.....	18,607,772
	\$ 203,613,333
<i>Caisse d'assurances</i>	15,000,000
<i>Placements dans les compagnies affiliées non consolidées</i>	
Air Canada.....	232,671,000
Installations ferroviaires et terminales en exploitation conjointe.....	48,523,266
	281,194,266
<i>Immobilisations</i>	
Voies.....	2,388,557,413
Matériel.....	1,329,020,863
Autres.....	110,760,187
	3,828,338,463
Moins amortissement inscrit.....	681,880,200
	3,146,458,263
<i>Autres valeurs actives et imputations aux années suivantes</i>	
Autres placements.....	3,082,002
Paiements anticipés.....	2,551,208
Escompte non amorti sur dette à long terme.....	24,236,133
Autres valeurs actives.....	28,049,584
Imputations aux années suivantes.....	12,634,915
	70,553,842
	\$3,716,819,704

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

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

J'ai examiné le bilan consolidé du Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1961 et l'état consolidé des revenus pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, compte tenu d'une réserve en ce qui a trait à l'accumulation de l'amortissement avant l'adoption de la méthode d'amortissement expliquée à la note 1, le bilan consolidé précité et l'état consolidé des revenus s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter l'état véritable et exact des affaires du Réseau au 31 décembre 1961 et les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, au meilleur de ma connaissance et selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres du Réseau, et selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente.

De plus, à mon avis, je déclare que les livres de comptabilité requis ont été tenus par le Réseau, et que les transactions dont j'ai pris connaissance ont été effectuées dans les limites de ses pouvoirs.

J. A. de Lalanne,
Comptable agréé.

le 28 février 1962

BILAN CONSOLIDÉ ARRÊTÉ AU 31 DÉCEMBRE 1961

		PASSIF	
<i>Exigibilités</i>			
Dettes passives.....	\$	63,298,494	
Frais courus.....		18,686,912	
Autres exigibilités.....		2,059,406	
			\$ 84,044,812
<i>Provision pour assurances.....</i>			15,000,000
<i>Autres valeurs passives et créances imputables aux années suivantes.....</i>			30,932,262
<i>Dette à long terme</i>			
Titres obligataires.....		1,673,076,941	
Prêts et obligations de l'État.....		164,593,150	
			1,837,670,091
AVOIR PROPRE DES ACTIONNAIRES			
<i>État canadien</i>			
6,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company.....		359,963,017	
946,807,207 actions privilégiées, 4%, de la Canadian National Railway Company.....		946,807,207	
Capitaux fournis par l'État aux Chemins de fer du gouvernement canadien.....		437,903,042	
			1,744,673,266
<i>Capital-actions de filiales détenu par le public.....</i>		4,499,273	
			1,749,172,539
			\$3,716,819,704

Les notes de la page 32 font partie intégrante du présent bilan.

Le contrôleur,
L. J. Mills.

COMMENTAIRES RELATIFS AUX ÉTATS CONSOLIDÉS AU 31 DÉCEMBRE 1961

Note 1. Immobilisations

Les additions survenues depuis le 1^{er} janvier 1923 ont été consignées au prix coûtant cependant que les immeubles et le matériel appartenant au Réseau au 1^{er} janvier 1923, et qui n'ont été ni supprimés ni remplacés par la suite, sont compris pour les valeurs inscrites dans les livres des divers chemins de fer constituant le Réseau.

Amortissement des lignes canadiennes: on a continué à appliquer en 1961 la comptabilité d'amortissement utilisée, depuis 1940 pour le matériel, depuis 1954 pour les hôtels, et depuis 1956 pour les voies, les emprises et les autres biens matériels sauf les terrains. Les taux utilisés sont fondés sur la durée prévue des propriétés, mais ne compensent pas l'amortissement non inscrit antérieurement selon la comptabilité de renouvellement et de désaffectation alors en vigueur, ni le déclassement accéléré dû à l'utilisation de matériel plus moderne.

Amortissement des lignes américaines: on a continué à appliquer cette année la comptabilité de renouvellement pour les voies et la comptabilité d'amortissement pour le matériel et les autres biens matériels à l'exception des terrains, conformément aux règlements de l'Interstate Commerce Commission.

Note 2. Fournitures et approvisionnements

Les chiffres que donne l'inventaire sont fondés sur le prix d'achat moyen pondéré pour les traverses, les rails et le combustible; sur les factures les plus récentes, pour les fournitures neuves des magasins généraux; sur l'évaluation utilitaire ou la valeur de revente, pour les fournitures usagées, désuètes ou hors d'usage.

Note 3. Voie maritime du Saint-Laurent

Les dépenses faites par la Compagnie relativement à la dérivation ferroviaire et au réaménagement des abords du pont Victoria nécessités par la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent sont incluses dans les «autres placements» en attendant que soit réglée, avec l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, la réclamation de la Compagnie au montant de \$13.5 millions y compris les intérêts.

Note 4. Capital-actions

Le capital-actions de la Canadian National Railway Company (à l'exception des actions privilégiées à quatre pour cent) et la mise de fonds de Sa Majesté dans les Chemins de fer du gouvernement canadien sont compris dans la dette nette du Canada et figurent dans l'historique de l'aide de l'État aux chemins de fer comme l'indiquent les Comptes publics du Canada.

*Note 5. Engagements importants**(a) Caisse de retraite:*

La Compagnie a remis une reconnaissance écrite au Fiduciaire des Caisses de retraite pour un montant n'excédant pas \$325,000,000 relativement à la dette ayant trait aux services antérieurs des employés en activité.

(b) Vacances payées:

Conformément à son habitude, la Compagnie n'a pas inscrit sa dette relativement aux vacances gagnées en 1961 qui seront payées en 1962.

(c) Chicago & Western Indiana Railroad Company:

Aux termes d'un bail conjoint supplémentaire en date du 1^{er} mai 1952, la Grand Trunk Western Railroad Company et quatre autres compagnies propriétaires-locataires sont tenues de verser à la caisse d'amortissement, sous forme de loyer, des montants suffisants pour effectuer le remboursement des obligations à leur échéance et de payer l'intérêt dû sur les obligations à fonds d'amortissement, Série A, 4 $\frac{3}{8}$ %, données en nantissement de première hypothèque et venant à échéance le 1^{er} mai 1982. La quote-part de la Grand Trunk Western est d'un cinquième, tant que chacune des autres compagnies locataires tient ses engagements. Le montant des obligations en circulation au 31 décembre 1961 s'élevait à \$49,414,000.

(d) Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company:

La Grand Trunk Western Railroad Company est solidairement responsable, par son cautionnement, du capital, de l'intérêt et des versements au fonds d'amortissement des obligations de première hypothèque de la Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company, Série A, à 3 $\frac{1}{2}$ %, de 30 ans, venant à échéance le 1^{er} décembre 1982, au montant total de \$2,713,000.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES REVENUS

	1961	1960
<i>Recettes d'exploitation du chemin de fer</i>		
Marchandises.....	\$ 513,949,260	\$ 526,211,675
Manœuvres, surestaries, etc.....	16,007,554	15,696,842
Voyageurs.....	34,793,498	38,323,134
Voitures-lits, v.-restaurants et v.-salons.....	8,649,032	9,885,427
Transports postaux.....	11,650,454	11,820,406
Messageries.....	43,256,496	44,835,020
Télécommunications.....	32,930,780	29,933,930
Autres.....	21,190,099	16,434,672
Subvention intérimaire—Commission royale d'enquête sur les transports.....	27,878,000	
Total des recettes d'exploitation.....	\$ 710,305,173	\$ 693,141,106
<i>Dépenses d'exploitation du chemin de fer</i>		
Entretien de la voie.....	166,739,542	157,098,674
Entretien du matériel.....	147,654,575	150,727,161
Ventes.....	16,398,837	15,497,178
Transport.....	311,629,593	308,700,262
Divers.....	6,369,685	6,299,386
Administration générale.....	53,293,780	47,471,631
Impôts courus—chemin de fer.....	19,791,374	20,252,512
Location de matériel et de propriétés exploitées en commun.....	270,197	228,494
Total des dépenses d'exploitation.....	\$ 722,147,583	\$ 705,818,310
Perte nette d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 11,842,410	\$ 12,677,204

Autres revenus

Loyers divers.....	1,680,997	1,604,065
Revenus de biens étrangers au rail.....	1,168,553	1,066,949
Revenus des hôtels.....	1,621,091	1,859,852
Dividendes.....	299,616	239,166
Intérêts.....	1,490,865	1,695,224
Divers.....	749,426	261,784
	<hr/>	<hr/>
Total des autres revenus.....	7,010,548	6,203,472
	<hr/>	<hr/>
Déficit non compris les charges fixes.....	4,831,862	6,473,732

Charges fixes

Intérêts sur les obligations.....	69,055,215	60,349,530
Intérêts sur les prêts de l'État.....	1,480,367	6,538,714
Amortissement de l'escompte sur obligations.....	2,451,660	2,200,559
	<hr/>	<hr/>
Total des charges fixes.....	72,987,242	69,088,803
Moins l'intérêt sur les prêts à Air Canada.....	10,511,332	8,065,758
	<hr/>	<hr/>
Charges fixes nettes.....	62,475,910	61,023,045
	<hr/>	<hr/>
Déficit.....	\$ 67,307,772	\$ 67,496,777

ÉTAT DES IMMOBILISATIONS

Immobilisations au 31 décembre 1960.....\$3,767,316,630

IMMOBILISATIONS EN 1961

Nouvelles lignes et voies de dérivation.....	\$ 5,461,026	
Améliorations à la voie.....	34,999,431	
Grands centres ferroviaires.....	13,340,522	
Voies de triage et embranchements.....	1,728,122	
Bâtiments.....	13,656,850	
Sécurité aux passages à niveau.....	622,120	
Signaux.....	2,860,498	
Machinerie: voie et ateliers.....	1,615,128	
Autres installations.....	3,399,458	
Télécommunications.....	19,196,288	
	<hr/>	
	96,879,443	
	<hr/>	
Lignes secondaires.....	1,331,899	
Hôtels.....	1,792,557	
Matériel.....	11,944,946	
	<hr/>	
	\$111,948,845	
Dépenses du gouvernement canadien afférentes aux Chemins de fer du gouvernement canadien.....	2,308,161	
Biens des sociétés acquises.....	3,894,722	
	<hr/>	
Additions aux biens matériels en 1961.....	118,151,728	
Moins désaffectations en 1961.....	57,129,895	
	<hr/>	
		61,021,833
	<hr/>	<hr/>
Immobilisations au 31 décembre 1961.....		\$3,828,338,463

DETTE À LONG TERME

Taux %	Échéance (voir note)		Devise de paiement	Montant au 31 déc. 1960	Transactions en 1961		Montant au 31 déc. 1961
					Augmentation ou diminution		
				\$	\$	\$	
<i>Titres obligataires</i>							
3½	19 mai 1961	Canadian Northern Ontario.....	£ Sterling	3,597,518	3,597,518		
3	1 ^{er} janv. 1962	Grand Trunk Pacific.....	\$ can., am. ou £ St.	26,465,130			26,465,130
4	1 ^{er} janv. 1962	Grand Trunk Pacific.....	\$ can., am. ou £ St.	7,999,074			7,999,074
2½	1 ^{er} fév. 1963 a	Canadien National 8 ans 1½ mois.....	\$ can.	250,000,000			250,000,000
5½	15 déc. 1964, b, i	Canadien National 5 ans.....	\$ can.	199,000,000	11,000		198,989,000
3	3 janv. 1966 c	Canadien National 17 ans.....	\$ can.	35,000,000			35,000,000
2½	2 janv. 1967 d	Canadien National 20 ans.....	\$ can.	50,000,000			50,000,000
4½	1 ^{er} avril 1967 i	Canadien National 6½ ans.....	\$ can.	73,500,000	750,000		72,750,000
5	15 mai 1968 i	Canadien National 9 ans.....	\$ can.	56,400,000			56,400,000
2½	15 sept. 1969 e	Canadien National 20 ans.....	\$ can.	70,000,000			70,000,000
2½	16 janv. 1971 f	Canadien National 21 ans.....	\$ can.	40,000,000			40,000,000
5½	15 déc. 1971 i, j	Canadien National 12 ans.....	\$ can.		11,000		11,000
3½	1 ^{er} fév. 1974 g	Canadien National 20 ans.....	\$ can.	200,000,000			200,000,000
2½	15 juin 1975 h	Canadien National 25 ans.....	\$ am.	6,000,000			6,000,000
5	15 mai 1977 i	Canadien National 18 ans.....	\$ can.	86,400,000	450,000		85,950,000
4	1 ^{er} fév. 1981	Canadien National 23 ans.....	\$ can.	300,000,000			300,000,000
5½	1 ^{er} janv. 1985 i	Canadien National 25 ans.....	\$ can.	99,500,000			99,500,000
5	1 ^{er} oct. 1987 i	Canadien National 27 ans.....	\$ can.	173,250,000	1,750,000		171,500,000
4½	15 sept. 1979	Grand Trunk Western.....	\$ can., am.	400,000			400,000
5½	Perpétuelles	Buffalo & Lake Huron (oblig. 1 ^{re} hypothèque).....	£ Sterling	795,366			795,366
5½	Perpétuelles	Buffalo & Lake Huron (oblig. 2 ^e hypothèque).....	£ Sterling	1,228,399			1,228,399
5	Perpétuelles	Obligations diverses.....	£ Sterling	88,972			88,972
4	Perpétuelles	Obligations diverses.....	£ Sterling	8,784	8,784		
2½	15 janv. 1961	Obligations gagées sur le matériel: Série «V».....	\$ can.	675,000	675,000		
Totals des titres obligataires.....				1,680,308,243	7,231,302		1,673,076,941

Prêts et obligations de l'État

Loi sur la revision du capital: obligations 1 ^{er} janv. 1972.....	\$ can.	100,000,000		100,000,000
Chemins de fer du gouv. can.: avances pour capital d'exploitation.....	\$ can.	16,983,762		16,983,762
Lois de finance et de garantie: prêts temporaires.....	\$ can.	31,037,938	14,533,062	45,571,000
Loi de remboursement, 1955: prêts pour rachat de dettes.....	\$ can.		2,038,388	2,038,388
Total des prêts et obligations de l'État.....		148,021,700	16,571,450	164,593,150
Total de la dette à long terme.....		1,828,329,943	9,340,148	1,837,670,091

NOTE: a Rachetable au pair à partir du 1^{er} fév. 1961
 b Échangeable jusqu'au 15 juin 1964 inclus contre l'obligation à 5½% venant à échéance le 15 déc. 1971
 c Rachetable au pair à partir du 3 janv. 1961
 d Rachetable au pair à partir du 2 janv. 1964
 e Rachetable au pair à partir du 15 sept. 1964
 f Rachetable au pair à partir du 16 janv. 1966

g Rachetable au pair à partir du 1^{er} fév. 1972
 h Rachetable jusqu'au 14 juin 1962 inclus, à 101½; différentes primes de remboursement par la suite
 i Possibilité d'achat de ½ ou 1% des émissions primitives, chaque trimestre, par prélèvement sur des caisses d'achat fonctionnant en conformité des conditions s'appliquant à chaque émission
 j Échangés contre les obligations à 5½% venant à échéance le 15 décembre 1964

AVOIR PROPRE DES ACTIONNAIRES

État canadien

Actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company.....	\$	359,963,017		\$ 359,963,017
Actions privilégiées, à 4%, de la Canadian National Railway Company.....		925,585,264	\$ 21,221,943	946,807,207
Capitaux fournis par l'État aux Chemins de fer du gouvernement canadien.....		435,594,881	2,308,161	437,903,042
Total, État.....		1,721,143,162	23,530,104	1,744,673,266
Capital-actions de filiales détenu par le public.....		4,499,284	11	4,499,273
Avoir total des actionnaires.....	\$	1,725,642,446	\$ 23,530,093	\$ 1,749,172,539

ÉTAT DE L'AMORTISSEMENT INSCRIT

Amortissement inscrit au 31 décembre 1960.....	\$ 627,462,210
PLUS FONDS D'AMORTISSEMENT POUR L'EXERCICE	
Voie.....	\$ 45,579,227
Matériel.....	44,812,220
Autres biens matériels.....	2,276,397
	\$ 92,667,844
Amortissement inscrit des entreprises acquises.....	2,413,533
	\$ 95,081,377
Moins montants afférents aux désaffectations.....	40,663,387
	54,417,990
Amortissement inscrit au 31 décembre 1961.....	\$ 681,880,200

PLACEMENTS DANS LES INSTALLATIONS FERROVIAIRES ET TERMINALES
EN EXPLOITATION CONJOINTE

	Pourcentage des actions détenues	Placement au 31 déc. 1960	Transactions en 1961 augmentation ou diminution	Placement au 31 déc. 1961
		\$	\$	\$
<i>The Belt Railway Company of Chicago</i>				
Capital-actions.....	7.69	240,000		240,000
Avances.....		72,344	2,168	74,512
<i>Chicago & Western Indiana Railroad Company</i>				
Capital-actions.....	20	1,000,000		1,000,000
Avances.....		6,389,852	412,609	6,802,461
<i>The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company</i>				
Capital-actions.....	50	1,500,000		1,500,000
<i>Detroit Terminal Railroad Company</i>				
Capital-actions.....	50	1,000,000		1,000,000
<i>Northern Alberta Railways Company</i>				
Capital-actions.....	50	8,440,000	100,000	8,540,000
Obligations.....	50	16,702,500	200,000	16,902,500
Avances.....		300,000	300,000	
<i>The Public Markets, Limited</i>				
Capital-actions.....	50	575,000		575,000
<i>Railway Express Agency, Inc.</i>				
Capital-actions.....	0.6	600		600
Avances.....		173,493		173,493
<i>The Shawinigan Falls Terminal Railway Company</i>				
Capital-actions.....	50	62,500		62,500
<i>The Toronto Terminals Railway Company</i>				
Capital-actions.....	50	250,000		250,000
Obligations.....	50	11,287,200	85,000	11,202,200
Avances.....		200,015	15	200,000
Total.....		48,193,504	329,762	48,523,266

SOURCE ET AFFECTATION DES FONDS EN 1961

Source des fonds

Montant à recouvrer du gouvernement canadien pour le déficit de l'année (l'acompte de \$48,700,000 reçu avant le 31 décembre 1961 y compris)	\$ 67,307,772
Augmentation de la dette à long terme	9,340,148
Fonds d'amortissement	92,667,844
Émissions d'actions privilégiées à 4%	21,221,943
Autres	22,693,401
Total	\$ 213,231,108

Affectation des fonds

Déficit de l'année	\$ 67,307,772
Additions aux immobilisations	118,151,728
Avances à Air-Canada	18,571,000
Augmentation du capital d'exploitation	9,200,608
Total	\$ 213,231,108

INVENTAIRE DU MATÉRIEL ROULANT

Au 31 décembre 1961

Matériel de traction

Diesel-électriques	2,132
Électriques	27
Générateurs de vapeur	108
Total	2,267

Matériel remorqué, marchandises

Wagons: couverts, plats, à bestiaux	78,447
Wagons frigorifiques	5,181
Wagons: tombereaux, à trémies	23,904
Fourgons de queue et autres	1,926
Total	109,458

Matériel remorqué, voyageurs

Voitures ordinaires	808
Voitures: lits, restaurants, salons, touristes	628
Wagons: poste, à bagages, à messageries	1,350
Autres	288
Total	3,074

Matériel de service

Éléments utilisés	9,557
-----------------------------	-------

Matériel flottant

Bacs transbordeurs	6
Vapeurs	13
Chalands, remorqueurs auxiliaires	15
Total	34

LONGUEUR EN MILLES DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1961

	Exploitation directe	En location	Droit de passage	Total
<i>Première voie principale</i>				
Région de l'Atlantique.....	3,802	1	83	3,886
Région du St-Laurent (y compris les lignes de la Nouvelle-Angleterre).....	3,786	172	15	3,973
Région des Grands Lacs.....	3,324		17	3,341
Régions des Prairies (y compris le Duluth, Winnipeg and Pacific).....	8,148		5	8,153
Région des Montagnes.....	4,067	35	85	4,187
Lignes du Grand Trunk Western.....	879	10	58	947
Lignes du Central Vermont.....	315		59	374
Total.....	24,321	218	322	24,861
Lignes du Canada.....	22,886	36	202	23,124
Lignes des États-Unis.....	1,435	182	120	1,737
<i>Ensemble des voies</i>				
Première voie principale.....	24,321	218	322	24,861
Autres voies principales.....	1,146		82	1,228
Embranchements, évitements et voies de triage	7,170	68	1,641	8,879
Total général.....	32,637	286	2,045	34,968

BILAN DES CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE AU 31 DÉCEMBRE 1961

ACTIF

<i>Disponibilités</i>	
Encaisse.....	\$ 740,248
Intérêt couru sur placements.....	3,549,459
Dettes actives:	
Chemins de fer Nationaux du Canada—compte courant.	1,398,897
Banques, sociétés d'assurance et de fiducie concernant Hypothèques.....	233,034
	<u>\$ 5,921,638</u>
<i>Placements</i>	
Obligations—valeur amortie (valeur du marché: \$250,709,213).....	270,679,154
Hypothèques—valeur amortie.....	108,304,001
Actions—prix coûtant (valeur du marché: \$32,467,404).....	27,801,390
	<u>406,784,545</u>
<i>Chemins de fer Nationaux du Canada</i>	
Passif assumé relativement aux services antérieurs des em- ployés.....	325,000,000
	<u>\$737,706,183</u>

PASSIF

<i>Exigibilités</i>	
Contributions remboursées à des employés.....	\$ 38,641
<i>Réserve pour pension</i>	
Relative aux pensions en cours et à celles devant aller aux employés en activité en vertu des plans de pension de 1935, 1952 et 1959.....	737,667,542
	<u>\$737,706,183</u>

NOTE: La réserve pour pension comprend les contributions accumulées de certains employés en activité, y compris l'intérêt couru, détenues en fiducie en vertu des règlements du plan de pension de 1935 à savoir:

Fonds fiduciaire de rente.....	\$ 9,773,091
Fonds fiduciaire de rente supplémentaire.....	2,266,378
	<u>\$ 12,039,469</u>

Le Contrôleur,
L. J. Mills.

ÉTAT DE LA RÉSERVE DES CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE

AU 31 DÉCEMBRE 1961

Réserve au 31 décembre 1960.....		\$ 703,839,892
<i>Additions à la réserve effectuées au cours de l'année</i>		
Contributions des employés—		
relativement au service en cours...\$	15,994,662	
relativement aux déficits d'années antérieures.....	5,752,008	
	<u>21,746,670</u>	
Moins remboursements à la cessation du service, etc.....	2,350,549	\$ 19,396,121
		<u>22,609,799</u>
Contributions de la Compagnie.....		17,089,758
Intérêt acquis sur les contributions de la Compagnie et des employés.....		<u>59,095,678</u>
		<u>762,935,570</u>
<i>Déductions sur la réserve effectuées au cours de l'année</i>		
Pensions versées.....		25,268,028
Réserve au 31 décembre 1961.....		\$ 737,667,542

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au Fiduciaire,
Fonds de Pension des Chemins de fer Nationaux.

J'ai examiné le bilan des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1961 relatives aux plans de pension 1935, 1952 et 1959 des Chemins de fer Nationaux ainsi que l'état de la réserve des caisses fiduciaires de retraite pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, le bilan précité et l'état de la réserve pour pension s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter l'état véritable et exact des affaires des Fonds au 31 décembre 1961 et les résultats de leurs opérations pour l'année terminée à cette date, selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres des Fonds, et selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente.

De plus, à mon avis, je déclare que les livres de comptabilité requis ont été tenus par le fiduciaire, et que les transactions dont j'ai pris connaissance ont été effectuées dans les limites de ses pouvoirs.

J. A. de Lalanne,

Comptable agréé.

le 28 février 1962

ATTESTATION DE L'ACTUAIRE

Ceci atteste que, d'après les renseignements qui ont été mis à notre disposition, la réserve pour pension apparaissant au bilan des caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada, qui s'élevait à \$737,667,542 au 31 décembre 1961, constitue, à notre avis, une provision suffisante pour les obligations accumulées des pensions alors approuvées et en cours et des pensions courues à la date ci-haut mentionnée relativement aux employés alors en activité en vertu des plans de 1935, 1952 et 1959, à l'exclusion des pensions accordées en vertu de plans antérieurs.

Denis R. J. George,

William M. Mercer Limited

Dudley Funnell,

Membres de l'Institut des Actuaire.

Montréal, le 23 février 1962

ÉTAT STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DU RAIL

	1961	1960	% d'augmentation ou de diminution
<i>Trains-milles</i>			
Service des marchandises.....	34,041,907	34,379,411	1.0
Service des voyageurs.....	19,576,875	21,292,408	8.1
Service des travaux.....	1,561,665	1,854,116	15.8
Total des trains-milles.....	55,180,447	57,525,935	4.1
<i>Locomotives-milles</i>			
Service des marchandises.....	34,299,804	34,668,264	1.1
Service des voyageurs.....	17,407,808	18,889,759	7.8
Manœuvres—lignes et triages.....	18,066,116	19,236,884	6.1
Service des travaux.....	1,583,756	1,884,559	16.0
Total des locomotives-milles....	71,357,484	74,679,466	4.4
<i>Wagons-milles</i>			
Service des marchandises:			
Wagons chargés.....	1,092,918,197	1,096,828,191	0.4
Wagons vides.....	664,846,763	640,637,859	3.8
Autres.....	14,417,958	12,905,532	11.7
Fourgons de queue.....	34,420,941	34,694,729	0.8
Voitures ordinaires et mixtes.....	3,074,942	3,335,585	7.8
1,809,678,801	1,788,401,896	1.2	
Service des voyageurs:			
Voitures ordinaires et mixtes....	42,009,734	46,282,768	9.2
Voitures-lits, voitures-salons et panoramiques.....	42,646,795	48,136,271	11.4
Voitures-restaurants.....	8,434,799	9,062,681	6.9
Automotrices.....	3,782,495	3,913,225	3.3
Autres (bagages, messageries, etc.)	84,810,887	88,302,987	4.0
Wagons chargés.....	2,523,331	2,637,008	4.3
Wagons vides.....	454,211	174,313	160.6
184,662,252	198,509,253	7.0	
Service des travaux.....			
3,302,287	4,391,784	24.8	
Total des wagons-milles.....	1,997,643,340	1,991,302,933	0.3
<i>Tonnes-milles</i>			
Tonnes-milles brutes—tous services (à l'exception des voitures des trains de voyageurs).....	78,849,250,000	77,651,094,764	1.5
Tonnes-milles nettes—tous services..	35,280,613,000	34,578,461,593	2.0
<i>Longueur moyenne en milles des lignes exploitées.....</i>			
	24,854.33	24,944.53	0.4
<i>Trafic-marchandises</i>			
Recettes marchandises.....	\$ 513,949,260	526,211,675	2.3
Trafic commercial—tonnes transportées.....	76,022,886	77,688,926	2.1
Trafic commercial—tonnes-milles... Trains-heures, acheminement des marchandises.....	34,723,214,717	34,011,491,932	2.1
	1,569,482	1,663,290	5.6
Moyennes par mille de voie:			
Recettes marchandises.....	\$ 20,678	21,095	2.0
Trains-milles.....	1,370	1,378	0.6
Total des wagons-milles—trains de marchandises.....			
	72,241	71,178	1.5
Tonnes-milles—trafic commercial.....			
	1,397,069	1,358,680	2.8
Tonnes-milles—tous trafics.....			
	1,419,496	1,400,758	1.3
Moyennes par wagon chargé-mille:			
Recettes marchandises.....	c. 46.9	47.9	2.1
Tonnes-milles—tous trafics.....	32.2	31.9	0.9

ÉTAT STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DU RAIL (suite)

	1961	1960	% d'augmentation ou de diminution
<i>Trafic-marchandises (fin)</i>			
Moyennes diverses:			
Recette par tonne..... \$	6.760	6.773	0.2
Recette par tonne-mille..... c.	1.480	1.547	4.3
Trafic commercial— parcours par tonne.....	456.7	437.8	4.3
Wagons par train—chargés.....	32.1	31.9	0.6
Wagons par train—vides.....	19.5	18.6	4.8
Charge brute— trains de marchandises (en tonnes).....	2,313	2,260	2.3
Charge nette— trains de marchandises (en tonnes).....	1,035	1,007	2.8
Tonnes-milles brutes par heure de train de marchandises.....	50,172	46,628	7.6
Vitesse des trains—milles-heure...	21.7	20.7	4.8
Parcours en milles des éléments Diesel par jour de disponibilité en bon état (non compris les éléments en réserve).....	208	204	2.0
<i>Trafic-voyageurs</i>			
Recettes voyageurs..... \$	34,793,498	38,323,134	9.2
Voyageurs payants transportés.....	12,104,791	13,307,901	9.0
Voyageurs-milles payants.....	1,075,770,694	1,208,382,297	11.0
Moyennes par mille de voie:			
Recettes voyageurs..... \$	1,400	1,536	8.9
Trains-milles.....	788	854	7.7
Total des wagons-milles— trains de voyageurs.....	8,000	8,317	3.8
Voyageurs-milles payants.....	43,283	48,443	10.7
Moyennes par wagon-mille—voyageurs:			
Recettes voyageurs..... c.	23.5	24.2	2.9
Voyageurs-milles payants.....	12.0	12.1	0.8
Moyennes diverses:			
Recette par voyageur..... \$	2.874	3.187	9.8
Recette par voyageur-mille..... c.	3.234	3.171	2.0
Parcours moyen par voyageur (en milles).....	88.9	100.0	11.1
Pourcentage de ponctualité— principaux trains de voyageurs	71.4	68.1	4.8
Parcours en milles des éléments Diesel par jour de disponibilité en bon état (non compris les éléments en réserve).....	379	379	
<i>Résultats de l'exploitation</i>			
Recettes totales d'exploitation par mille de voie..... \$	28,579	27,787	2.9
Dépenses totales d'exploitation par mille de voie.....	29,055	28,295	2.7
Perte nette d'exploitation du chemin de fer par mille de voie.....	476	508	6.3

ÉTAT STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DU RAIL (Fin)

	1961	1960	Augmentation ou diminution	
			Tonnes	%
Tonnage commercial transporté (suivant les catégories)				
Produits agricoles.....	14,402,246	13,637,537	764,709	5.6
Animaux et produits d'origine animale.....	737,974	761,707	23,733	3.1
Produits minéraux.....	26,624,648	28,076,013	1,451,365	5.2
Produits forestiers.....	8,413,443	8,772,268	358,825	4.1
Produits manufacturés et divers.....	24,999,336	25,598,967	599,631	2.3
Toutes les marchandises en wagons complets.....	75,177,647	76,846,492	1,668,845	2.2
Toutes les marchandises en lots brisés..	845,239	842,434	2,805	0.3
Total général.....	76,022,886	77,688,926	1,666,040	2.1

ETAT STATISTIQUE DES 25 DERNIÈRES ANNÉES

Année	Recettes d'expl.	Frais d'expl.	Profit net ou perte nette d'expl. du rail	Autres revenus	Surplus ou déficit non compris les charges fixes	Charges fixes	Surplus ou déficit	Tonnes-milles commerciales	Recette par tonne-mille commerciale	Voyageurs-milles payants	Recette par voyageur-mille	Nombre moyen d'employés	Salaire moyen d'un employé (à l'heure)
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	millions	c.	millions	c.		\$
1937	\$198,397	\$188,888	\$ 9,509	\$ 1,415	\$ 10,924	\$ 53,270	\$ 42,346	15,165	1.014	953	1.987	84,363	.613
1938	182,242	184,375	2,133	1,271	862	53,452	54,314	14,505	.964	892	2.030	79,940	.653
1939	203,820	191,382	12,438	955	13,393	53,488	40,095	17,084	.938	875	2.035	81,672	.652
1940	247,527	211,563	35,964	376	36,340	53,305	16,965	21,532	.904	1,125	1.929	86,366	.650
1941	304,377	248,750	55,627	1,551	57,178	53,162	4,016	27,200	.881	1,762	1.810	95,362	.682
1942	375,655	300,725	74,930	1,803	76,733	51,670	25,063	31,729	.909	2,708	1.784	100,651	.730
1943	440,616	358,982	81,634	6,195	87,829	52,190	35,639	36,327	.894	3,619	1.848	106,893	.763
1944	441,147	373,422	67,725	5,776	73,501	50,474	23,027	36,016	.893	3,697	1.888	108,278	.827
1945	433,773	365,895	67,878	5,888	73,766	49,010	24,756	34,600	.915	3,338	1.953	110,591	.832
1946	400,586	369,027	31,559	6,164	37,723	46,685	8,962	30,812	.975	2,289	2.190	109,809	.898
1947	438,198	414,487	23,711	6,330	30,041	45,926	15,885	32,945	1.040	1,845	2.332	112,801	.927
1948	491,270	481,094	10,176	2,633	12,809	46,342	33,533	32,943	1.195	1,755	2.368	115,395	1.064
1949	500,723	495,176	5,547	1,042	6,589	48,632	42,043	30,922	1.276	1,621	2.671	116,057	1.104
1950	553,831	513,387	40,444	3,717	44,161	47,422	3,261	31,988	1.394	1,408	2.834	116,347	1.133
1951	624,834	599,237	25,597	7,548	33,145	48,177	15,032	36,435	1.369	1,611	2.947	124,608	1.294
1952	675,219	655,725	19,494	6,063	25,557	25,415	142	38,430	1.397	1,635	2.964	131,297	1.425
1953	696,622	676,465	20,157	9,463	29,620	29,376	244	36,678	1.509	1,539	2.984	130,109	1.525
1954	640,637	639,998	639	3,130	3,769	32,527	28,758	32,882	1.529	1,472	2.973	122,237	1.550
1955	683,089	646,378	36,711	7,011	43,722	33,004	10,718	35,677	1,511	1,464	3,001	119,430	1,560
1956	774,801	728,009	46,792	11,068	57,860	31,783	26,077	41,935	1,461	1,501	3,054	126,639	1,645
1957	753,166	755,214	2,048	9,447	7,399	36,972	29,573	36,674	1,601	1,499	3,124	124,620	1,716
1958	704,947	719,211	14,264	9,194	5,070	46,521	51,591	35,077	1,554	1,269	3,270	113,086	1,798
1959	740,165	741,852	1,687	6,897	5,210	48,798	43,588	35,542	1,613	1,272	3,159	111,538	1,905
1960	693,141	705,818	12,677	6,203	6,474	61,023	67,497	34,011	1,547	1,208	3,171	104,155	1,945
1961	710,305	722,147	11,842	7,010	4,832	62,476	67,308	34,723	1,480	1,076	3,234	99,564	2,060

M. GORDON: Monsieur le président, messieurs, le rapport annuel pour la dernière année financière, l'année 1961, a été déposé au Parlement en mars dernier. Si je me souviens bien, le Comité qui devait faire l'étude de ce rapport et des prévisions budgétaires annuelles des immobilisations et de l'exploitation pour l'année courante était en voie de formation mais il n'a pas pu se réunir avant la dissolution du Parlement. On a cependant approuvé nos prévisions budgétaires concernant les immobilisations et l'exploitation et, en conformité de l'usage établi dans le passé et des pouvoirs qui nous sont accordés, nous avons exécuté les programmes de dépenses contenus dans le budget d'immobilisations de 1962. Nous nous étendrons plus longuement sur le budget des immobilisations plus tard, mais permettez-moi de dire, en passant, qu'à ce temps-ci de l'année les fonctionnaires du chemin de fer se réunissent sur les plans du secteur, de la région et du siège social pour s'occuper de formuler des recommandations relatives aux dépenses en immobilisations en 1963.

M. CHEVRIER: Existe-t-il des exemplaires de la déclaration dont le président nous donne lecture?

M. GORDON: J'ai préparé la présente déclaration pour moi-même. Je la remettrai au sténographe. Il n'y en a qu'un seul exemplaire. Je déposerai la déclaration sur la table pour ceux qui désireraient y jeter les yeux.

J'ai pensé qu'il serait peut-être utile, aux fins de la présente réunion, que je fasse une brève déclaration au sujet de certains événements marquants de 1961 et 1962 et de leur effet sur nos résultats financiers.

Le ralentissement de l'activité économique qui s'est manifesté à la fois aux États-Unis et au Canada en 1960 s'est poursuivi au cours du premier trimestre de 1961. Cependant, au cours du deuxième trimestre, il y a eu reprise de l'activité économique. Durant le reste de l'année 1961, qu'on se fonde sur les chiffres du produit national brut (la valeur globale des biens et des services qu'ont produits les habitants d'un pays) ou sur les données relatives à la production industrielle du Canada, l'économie a continué de faire des progrès. Pour l'ensemble de l'année 1961, le produit national brut a atteint 36,800 millions, ce qui représente une hausse de 2.5 p. 100 sur l'année précédente du point de vue de la valeur et de près de 2 p. 100 du point de vue du volume matériel du rendement.

La hausse du produit national brut du Canada en 1961 résulte surtout de la fermeté de la situation du Canada dans le commerce international. Les exportations de biens et de services ont atteint 7,600 millions de dollars en 1961, ce qui représente une hausse de près de 8 p. 100 par rapport à 1960. En même temps, les importations de biens et de services ont augmenté de 4 p. 100. Le volume croissant du commerce, particulièrement dans le secteur des produits agricoles, a eu des répercussions sur le volume du transport et les recettes du National-Canadien. Comme l'indique le rapport annuel du National-Canadien pour 1961, les recettes marchandises en tonnes-milles ont été supérieures de 2.1 p. 100 en 1961 au niveau de 1960 tandis que les recettes totales d'exploitation ont augmenté de 2.5 p. 100.

Il y a lieu de noter que, même si les recettes totales d'exploitation ont augmenté en 1961 par rapport à 1960, les recettes marchandises ont baissé de \$12,300,000 ou de 2.3 p. 100 et cela en dépit de la hausse des recettes en tonnes-milles. Cela résulte en partie du changement qui s'est produit dans la composition du trafic en 1961 au regard de l'année précédente. Les exportations de blé du Canada ont été sensiblement plus élevées en 1961, le volume ayant été supérieur de 50 p. 100 à celui de l'année précédente. En conséquence, ces envois à tarif relativement faible représentaient une plus forte proportion du total des envois tandis qu'il s'est produit parallèlement une diminution d'un certain nombre d'envois à tarif élevé. Pour mettre en lumière l'importance

du changement survenu dans la composition du trafic, mentionnons que le blé transporté en 1961 a atteint 6,900,000 tonnes, ce qui représente une hausse de 16 p. 100 sur l'année précédente.

En dépit de la hausse des tonnes-milles, les tonnes transportées ont diminué de 2 p. 100 environ comparativement à l'année précédente. S'il y a eu hausse dans le cas des tonnes-milles et baisse dans le cas des tonnes transportées cela est dû à la distance moyenne parcourue car les tonnes-milles indiquent le nombre des tonnes transportées et la distance sur laquelle elles ont été transportées. Ainsi, en 1961, notre parcours moyen a augmenté de plus de 4 p. 100, ce qui a été suffisant pour causer une hausse des tonnes-milles en dépit d'une baisse du nombre des tonnes transportées. Cette augmentation de la distance moyenne parcourue résulte aussi d'un changement dans la composition du trafic. Les forts envois de blé y ont contribué largement car la distance moyenne parcourue par les envois de blé est ordinairement beaucoup plus grande que dans le cas de la plupart des autres envois.

Le rapport annuel pour 1961 signale que, tandis que nos envois de produits agricoles ont augmenté sensiblement, nos envois de produits animaux, miniers, forestiers et manufacturés ont été plus faibles que l'année précédente.

Ces baisses sont imputables dans une large mesure au niveau plus faible de la production des denrées dans certains secteurs de l'économie en 1961, comparativement à 1960. Par exemple, par suite d'une baisse de plus de 10 p. 100 en 1961 des dépenses d'immobilisations pour l'achat de machines et d'outillage, la demande pour le transport de machines, de chaudières et de pièces de fonte a été plus faible. De même, la production des automobiles ayant diminué au Canada et aux États-Unis, particulièrement pendant le premier semestre de 1961, le mouvement des automobiles et des pièces sur le réseau du National-Canadien a été beaucoup plus faible. Une baisse du transport du bois de charpente et du bois à pâte sur le réseau coïncide avec une diminution de la production de ces denrées en 1961 par rapport à 1960. Les envois de papier journal ont aussi diminué. D'autre part, une augmentation marquée des envois de minerai de fer en 1961 coïncide avec l'augmentation de la production du minerai de fer en Ontario. En outre, l'expansion des marchés d'exportation pour les engrais chimiques a donné lieu à des envois plus considérables dans ce groupe.

Des changements d'un effet moins immédiat dans l'industrie canadienne et la concurrence d'autres moyens de transport ont aussi contribué à la diminution des chargements de marchandises en 1961. Le transport du charbon a de nouveau baissé considérablement vu que les consommateurs et les industries ont continué de remplacer le charbon par d'autres combustibles. Le transport du pétrole brut et de l'essence a aussi été plus faible par suite de la concurrence des pipe-lines et du transport routier.

Au sujet de la situation sous le rapport de la concurrence, il importe de noter que, depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, notre part du transport interurbain de marchandises et de voyageurs a diminué. Il faut ajouter, cependant, que, dans le cas des marchandises, le nombre de tonnes-milles est effectivement plus élevé qu'il ne l'était immédiatement après la guerre. En 1960, par exemple, le volume du trafic-marchandises interurbain sur les lignes canadiennes du National-Canadien a atteint 30,900 millions de tonnes-milles; ce qui représente 24 p. 100 du marché canadien. En 1961, le volume total du National-Canadien sur ses lignes canadiennes est passé à 31,700 millions de tonnes-milles. On peut comparer ces chiffres à ceux de l'année 1948 lorsque le volume du trafic interurbain sur les lignes canadiennes du National-Canadien a été de 28,700 millions de tonnes-milles, soit 34 p. 100 du total. Pour ce qui est du transport des voyageurs, en raison de l'utilisation plus grande de l'avion et des voitures particulières, le nombre réel des voyageurs-milles a baissé de 1,600 millions en 1948 à 1,100 millions en 1960 et un milliard en 1961.

Ces tendances ne se manifestent pas uniquement au National-Canadien. Nous avons conservé notre part du marché total du transport ferroviaire des marchandises par rapport au Pacifique-Canadien et aux autres lignes ferroviaires du pays durant toute la période d'après-guerre. Encore une fois, aux États-Unis, la part des chemins de fer dans le transport des marchandises a diminué de 30 p. 100 de 1948 à 1960, soit dans la même proportion que notre part à nous au cours de la même période.

Les données qui précèdent révèlent que la concurrence est grande et, d'un bout à l'autre du rapport pour l'année 1961, vous trouverez des détails sur les nombreuses mesures que nous avons prises pour nous assurer une plus large part du marché des transports.

L'année s'est terminée, comme le révèle le rapport pour 1961, par un déficit de \$67,300,000 comparativement à \$67,500,000 en 1960. Avant de terminer, je voudrais dire quelques mots au sujet des employés et de l'organisation elle-même, qui sont dignes de mention. J'estime que nous avons maintenant une organisation beaucoup plus souple qui cherche avec enthousiasme et persévérance à améliorer le service et les résultats. Au cours de l'année écoulée, j'ai beaucoup voyagé sur le réseau et j'y ai constaté un bon esprit et une acceptation spontanée du défi que constitue la situation dans laquelle nous nous trouvons sous le rapport de la concurrence. Cela est heureux pour l'organisation et pour le Canada. Cet effort nouveau se traduit dans les résultats obtenus et, selon nos prévisions actuelles, il est fort probable que nous aurons les recettes prévues pour 1962 ou même que nous les dépasserons légèrement. Si la chose se produit, nous terminerons l'année avec un déficit bien inférieur au chiffre prévu, qui est de \$48,300,000. Pour établir nos prévisions budgétaires d'exploitation en 1962, vous le comprendrez facilement, nous nous sommes fondés sur les prix du matériel, les salaires et les tarifs ayant cours en 1961, à un moment où il n'était pas possible de prévoir ou de prédire quelles seraient les dépenses additionnelles qui pourraient découler du règlement de diverses questions de salaire. Aujourd'hui, nous nous rendons compte que le résultat en 1962, c'est-à-dire un déficit inférieur à \$48,300,000, sera possible même après que nous aurons absorbé une dépense additionnelle de \$11,300,000 résultat de modifications apportées au plan de pension, du règlement de certaines questions de salaire et de l'augmentation des prix du matériel. Je le disais plus tôt, nous sommes maintenant à établir nos prévisions pour 1963, il m'est donc impossible pour le moment de vous donner une idée de ce que sera le résultat de l'an prochain bien que je demeure prudemment confiant.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez entendu le sommaire général présenté par le président du chemin de fer. Avez-vous des questions à poser?

M. FISHER: Puis-je poser une question au sujet de la procédure, monsieur le président

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FISHER: M. Balcer est-il disponible pour témoigner?

M. BALCER: Oui.

M. FISHER: J'aimerais demander au ministre quand la nomination de M. Gordon à titre de président et de directeur général du National-Canadien a été renouvelée?

M. BALCER: A pied levé, je ne saurais préciser la date.

M. GORDON: La date d'expiration est le 30 septembre 1963 et la nomination remonte à trois ans plus tôt.

M. FISHER: Je m'excuse mais je n'ai pas entendu votre réponse.

M. GORDON: La meilleure explication serait, je pense—et, si cela ne répond pas à votre question, veuillez bien me le dire—que la date d'expiration de mon mandat, tel qu'il existe aujourd'hui, est le 30 septembre 1963; il s'agissait d'un mandat de trois ans à compter de la date d'expiration du précédent.

M. FISHER: Le ministre pourrait-il nous expliquer pourquoi on a tardé à renouveler le mandat?

M. BALCER: Je ne veux pas donner d'explication à ce sujet. C'est tout simple: si vous consultez la loi, vous verrez que le président demeure en fonction jusqu'à ce qu'il soit remplacé, et il n'a jamais été remplacé. L'arrêté en conseil n'a pas été promulgué avant le 30 septembre mais, à aucun moment, le National-Canadien n'a été sans président et M. Gordon en est demeuré directeur sans interruption.

M. FISHER: Compte tenu du retard à confier un second mandat à M. Gordon, le ministre dirait-il qu'on peut considérer ce retard comme indiquant un manque de confiance dans le président?

M. BALCER: Non, monsieur le président, car nous lui avons confié un nouveau mandat.

M. BENEDICKSON: Pourrait-on nous indiquer la date de l'arrêté en conseil en vertu duquel M. Gordon a été nommé de nouveau. Bien que son mandat ait été de trois ans, M. Gordon est apparemment demeuré en fonction de façon spéciale.

M. GORDON: Il se peut que je vous aie involontairement induit en erreur, monsieur Fisher. Si vous voulez parler de ma nomination au poste de président, je dois vous dire qu'elle n'a jamais pris fin; cette nomination est faite par le Conseil d'administration du National-Canadien sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil. Cette nomination a été faite en 1949 et devait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1950. En ma qualité de président, et d'agent exécutif en chef, je demeure en fonction jusqu'à ce que je sois déplacé par le Conseil d'administration. Peut-être vouliez-vous parler de ma nomination au poste de membre du Conseil d'administration et, le moment venu, au poste de président de ce Conseil. Chaque membre du Conseil d'administration est nommé pour trois ans et c'est, je crois, à l'expiration de mon mandat de trois ans en qualité de membre du Conseil que vous songez. Je tiens à vous dire, toutefois, qu'il n'a jamais été question de renouveler mon mandat à titre de président car, dans ce cas, comme je le disais, la nomination est faite par le Conseil d'administration et ne dépend que de la décision de celui-ci.

M. FISHER: Le ministre pourrait-il nous dire si le Conseil d'administration du National-Canadien lui a demandé de régler la situation avant la nomination de M. Gordon comme membre de ce Conseil ou le renouvellement de son engagement avec effet rétroactif?

M. BALCER: Je ne me souviens d'aucune requête.

M. FISHER: Existe-t-il quelque limite d'âge relativement aux postes de membre du Conseil d'administration, de président du Conseil d'administration ou de président du réseau du National-Canadien?

M. BALCER: Non, monsieur, il n'y a pas de limite d'âge.

M. GORDON: En tout cas, quelle que soit cette limite d'âge, je ne l'ai pas dépassée.

M. FISHER: Monsieur Gordon, m'en voudriez-vous de vous demander quel âge vous avez?

M. GORDON: Non. Je suis né le 11 décembre 1901, à Old Meldrum, Aberdeenshire en Écosse.

M. FISHER: J'aurais une question à poser au ministre au sujet du rapport que nous avons examiné l'an dernier et dans lequel on accordait beaucoup d'attention au rapport MacPherson et à ce qu'il pourrait signifier pour le National-Canadien. J'aimerais demander au ministre si, au cours des derniers mois, des représentations ont été faites par le National-Canadien au sujet de toute mesure législative que le gouvernement envisage ou pourrait envisager à la suite du rapport MacPherson?

M. BALCER: Je répondrais affirmativement; en outre, les représentants du National-Canadien ont comparu devant la Commission MacPherson et nous avons eu une longue discussion avec le président. Quand la mesure législative a été rédigée, un représentant du chemin de fer était constamment à notre disposition pour fournir à notre bureau tous les renseignements requis.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, j'aimerais, pour faire suite à la question de M. Fisher, demander au président quelles sont les vues du National-Canadien au sujet des recommandations de la Commission royale. Le président a signalé dans son résumé financier que les recettes marchandises avaient diminué au cours de l'année 1961. La Commission royale a fait une série de recommandations, lesquelles, avec les années, pourraient donner lieu au versement de près de trois quarts de milliard de dollars en subventions. Les membres du Comité seront intéressés, je pense, à connaître les vues des représentants du chemin de fer sur ces recommandations relatives à des subventions à l'égard des domaines suivants: trafic-voyageurs, abandon de lignes, taux du Nid-de-Corbeau et autres. Je me demande si, tout d'abord, le président ne pourrait pas faire une déclaration générale à ce sujet après quoi nous pourrions poser des questions pour obtenir plus de détails.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aurais une autre question à poser. J'ai sous les yeux un rapport fait, je le suppose, par M. Gordon, lequel a paru dans un journal de Peterborough il n'y a pas très longtemps. Dans ce rapport, on attribue à M. Gordon les paroles suivantes:

C'est dans ce contexte que je demande aujourd'hui un renouvellement de l'intérêt porté au rapport MacPherson, une nouvelle appréciation de ce que comportent les recommandations de base (sic) en vue d'une entreprise intégrée et une sincère expression d'opinions laquelle permettra aux législateurs de juger jusqu'à quel point la population appuie les mesures envisagées.

Je crois que les opinions exprimées dans cet article soulignent les raisons pour lesquelles nous saurions gré à M. Gordon de nous faire connaître ses idées dans le sens indiqué par M. Chevrier.

M. BALCER: Lors de la présentation du rapport MacPherson, le président du National-Canadien et celui du Pacifique-Canadien ont tous deux exprimé leur opinion sur le rapport lui-même.

M. FISHER: Ils ont sans doute été appelés à témoigner devant cette commission et fait certaines déclarations depuis ce temps, mais M. Gordon réclame un sondage pour éclairer les législateurs, et nous sommes des législateurs. Je demanderais à M. Gordon de faire une mise au point sur ce qu'il considère comme les véritables points de discussion et ce que nous devrions penser au sujet du rapport MacPherson. Si je ne m'abuse, le rapport final est maintenant en circulation, et la commission a terminé son enquête. En tout cas, il n'y a personne au bureau pour répondre au téléphone. Je crois que le temps est mûr pour M. Gordon de nous indiquer ce qu'il considère comme les points importants du rapport MacPherson et ce qui pourrait être avantageux au point de vue des transports en général et du National-Canadien en particulier.

M. GORDON: Monsieur le Président, j'ai fait de nombreuses déclarations au sujet du rapport de la commission d'enquête. Je pourrais perdre beaucoup de temps à les répéter mais le mieux serait de vous citer ce que je disais à la page 19 du rapport annuel au sujet du rapport MacPherson:

La plus grande source d'espoir peut fort bien être l'analyse pénétrante contenue dans les deux volumes du rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports. Dans ce rapport, la Commission propose les cadres dans lesquels les divers éléments de l'industrie du transport pourraient travailler le plus efficacement possible à l'essor de cette industrie de même qu'à la croissance du Canada.

Voilà un énoncé d'ordre général.

Au mois de janvier 1962, immédiatement après la publication du deuxième volume du rapport de la Commission royale, c'est-à-dire celui qui, effectivement, énonce les recommandations (un troisième volume a paru depuis, mais il renferme surtout des données statistiques), j'ai publié un communiqué de presse, dont je vous lirai le début si vous me le permettez. Je poursuivrai ensuite mes remarques si tel est votre désir.

Il s'agit d'une déclaration que j'ai faite en ma qualité de président du conseil d'administration et de président du réseau; le contenu en a été débattu par les membres du conseil avant la publication du communiqué.

M. CHEVRIER: Quelle en était la date, je vous prie?

M. GORDON: C'est un communiqué portant la date du 31 janvier 1962 qui a paru dans divers journaux du Canada. A cette occasion, j'ai dit ce qui suit:

Les recommandations contenues dans le deuxième volume du rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports constituent une contribution tout à fait remarquable à l'apport nouveau de réflexion qui peut seul ajuster l'équilibre de la concurrence entre les différents modes de transport de façon à encourager l'évolution continue d'un réseau efficace de transport au Canada.

Le National-Canadien a depuis longtemps fait sienne cette conviction que la Commission royale expose comme son principe de base, savoir «que les ressources en moyens de transport pourront, dans l'ensemble, être utilisées le mieux possible, si on permet à chaque service de transport de se développer selon les besoins qu'en ont les expéditeurs». Le National-Canadien n'a cessé de travailler dans ce sens et n'a cessé de moderniser son matériel afin de répondre au défi de la concurrence. Avec la législation nécessaire, la réduction de la réglementation du fardeau des services et des lignes non rentables, telle que recommandée par la Commission royale, facilitera grandement l'utilisation efficace de ces ressources pour augmenter les revenus ferroviaires et améliorer le service offert à l'expéditeur.

Je pourrais continuer cette lecture mais je vous ai lu la partie la plus importante. Dois-je continuer la lecture de la déclaration?

M. CHEVRIER: Si vous voulez bien, oui.

M. GORDON: Ce ne sera pas long. Je continue:

Je souscris aux vues de la Commission qui affirme que toutes les recommandations relatives à la réglementation des tarifs minimums et maximums, à l'élimination du fardeau des lignes et services non rentables et à l'octroi de subventions qui s'y rapportent doivent être mises à exécution dans leur intégrité en même temps que doivent être annulés les règlements tarifaires actuels. Une exécution partielle des recommandations ne résoudra pas les problèmes de transport du pays.

Je souscris également à la distinction entre la politique nationale et la politique nationale du transport. C'est peut-être à défaut de cette distinction que, dans le passé, une certaine confusion inutile a marqué les enquêtes sur les problèmes de transport. Les recommandations ayant trait à la politique nationale et se rapportant à ce qu'on a accoutumé de nommer les subventions du « pont-rail » et à celles accordées en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes nécessitent une étude plus approfondie, notamment pour faire en sorte que les résultats de ces recommandations ne nuisent pas au bien-être économique des régions et des expéditeurs concernés.

Les observations faites par la Commission au sujet de la liberté d'entrée dans le domaine du camionnage sont extrêmement importantes si l'on considère que le camionnage fait partie intégrante du réseau de transport concurrentiel exposé par la Commission. Je crois qu'une telle liberté constituerait une valeur certaine pour les expéditeurs et permettrait de plus aux chemins de fer d'intégrer leurs services routiers et ferroviaires de façon à répondre aux besoins et à occasionner le moins de frais possible au pays. Ainsi, en vertu de conditions authentiquement concurrentielles, cette liberté d'entrée dissiperait les craintes trop souvent exprimées par ceux qui pensent que les chemins de fer sont en voie de monopoliser l'industrie du camionnage au Canada.

Les vues de la Commission relativement au rôle et aux fonctions de la direction sont magistralement exprimées dans le paragraphe suivant:

« Il incombe à la compagnie de chemin de fer, compagnie privée ou compagnie d'État, d'administrer ses moyens de transport. Dans le cadre des règlements imposés par l'État, la direction doit avoir la liberté d'administrer son entreprise. Il lui incombe de prendre elle-même l'initiative de supprimer les secteurs non rentables de leurs entreprises, de simplifier ses opérations, de réduire les frais et d'adopter des nouvelles méthodes qui lui permettront de faire face aux besoins des expéditeurs. Personne autre ne peut le faire pour elle, et personne autre ne devrait tenter de le faire. C'est un principe élémentaire que la direction doit assumer la responsabilité de l'administration, et nous croyons que l'acceptation de ce principe est nécessaire au bon fonctionnement d'un réseau efficace de transport ferroviaire au Canada. »

Après avoir exprimé la volonté, voire l'empressement de la Direction du CN à poursuivre les buts définis dans le rapport de la Commission, je dois souligner que la Direction doit jouir de l'appui entier et de la collaboration de la force ouvrière, du public et des différents organismes à qui revient de légiférer et de régir. Grâce à cet appui, je prévois une industrie ferroviaire rajeunie qui remplira parfaitement ses fonctions dans le réseau de transport du pays.

M. CHEVRIER: Monsieur Gordon, cette déclaration a été faite il y a dix mois?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Depuis ce temps est-ce que vous ou les directeurs des compagnies de chemin de fer avez eu l'occasion d'étudier de plus près les quatre principales recommandations de la Commission d'enquête telles qu'exprimées dans le premier volume du rapport et confirmées dans le second?

M. GORDON: Oui. Il y a eu des pourparlers presque constants dans les comités interministériels entre nos chefs de services—ceux du Pacifique-Canadien et des fonctionnaires du gouvernement sans doute dans le but de préparer un projet de loi. Vous vous souviendrez sans doute que Gouvernement faisait

allusion à ces recommandations dans le discours du trône. Le but de ces discussions n'était pas d'essayer d'imposer des décisions de principe mais simplement de fournir des renseignements techniques sur la situation qui résulterait d'un certain concours de circonstances.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous donner une idée des sujets de discussion? Quel était l'objet des discussions portant sur ces quatre recommandations?

M. BALCER: Monsieur le président, je m'oppose à ce genre de question.

M. FISHER: Pourquoi?

M. BALCER: Parce que la préparation d'un projet de loi est un travail qui porte sur des renseignements de nature confidentielle.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je ne parle pas de lois, je n'ai pas dit un seul mot au sujet des lois. Je demandais simplement au président du National-Canadien s'il était en mesure de nous donner une idée de la tournure des négociations entre les divers représentants des compagnies de chemins de fer. Le comité a sûrement droit à ces renseignements.

M. BALCER: Oui, mais M. Gordon a dit que les représentants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien se sont réunis avec certains fonctionnaires du gouvernement en vue de jeter les fondements d'un projet de loi. Leur rôle consistait à fournir, entre autres, des données et des renseignements de nature technique. Si M. Gordon veut répondre à cette question, je n'ai aucune objection.

M. CHEVRIER: Je suis sûr qu'il le veut, à condition qu'on ne l'en empêche pas.

M. BALCER: Je ne crois pas cependant que des questions de ce genre constituent un interrogatoire en règle.

M. CHEVRIER: Je crois que ces questions sont tout à fait dans l'ordre, et je suis sûr que M. Gordon aurait été disposé à y répondre si le ministre ne s'était interposé.

Le PRÉSIDENT: Nous devons nous en tenir autant que possible à notre mandat, et je crois qu'il serait intéressant d'en relire les termes afin de nous borner à un examen du National-Canadien et de ne pas donner dans une critique de la politique future du gouvernement.

M. CHEVRIER: Pardon, monsieur le président, je m'objecte sur un point de règlement. Je m'oppose à votre affirmation que nous visons à forcer le gouvernement à révéler sa politique future. Le gouvernement n'est pas en cause en ce moment, mais les directeurs de la Compagnie des chemins de fer Nationaux le sont, et je crois que les membres de ce comité ont droit d'exiger tous les renseignements possibles de la part du président du National-Canadien. J'affirme, avec respect, que c'est ce que nous sommes en droit d'attendre et que personne ne devrait intervenir.

Le PRÉSIDENT: Je comprends très bien votre attitude, monsieur Chevrier, et je vois que vous vous êtes opposé à un rappel au Règlement avant que je ne l'aie exprimé. Tout ce que je disais c'est que nous devrions éviter d'interroger le gouvernement sur sa politique future et nous en tenir aux affaires du National-Canadien.

Notre ordre de renvoi est bien défini et, en tant que président, je ne cherche pas à le rappeler.

M. FISHER: Je vous prie de les lire.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

«Qu'un comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède et régit soit institué en vue de faire l'examen des comptes, des prévisions de dépenses et des projets de loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et Air-Canada, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard

du vote des deniers publics, et que ledit comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers, et à faire rapport de temps à autre, et que, nonobstant la disposition de l'article 67 du Règlement concernant la restriction du nombre de membres, ledit comité se compose de vingt-six députés.»

Je ne prétends pas que tout cela manque d'intérêt; tout ce que je voulais dire, c'est que nous devons respecter notre ordre de renvoi et ne pas laisser le comité dégénérer en critique de la politique gouvernementale plutôt que de s'en tenir aux chemins de fer. Je crois que vous êtes d'accord sur ce point.

M. CHEVRIER: Nous ne pouvons pas examiner les comptes du National-Canadien sans savoir ce que pourront être ses recettes, et quelles subventions peuvent lui être accordées pour défrayer les comptes, et les dépenses prévues. A cet effet, je vous ferai respectueusement remarquer que nous sommes autorisés à poser des questions comme celle que je viens de poser.

M. FISHER: Je demande la parole sur une question de règlement, monsieur le président. Les rapports de 1960 et 1961 font tous deux allusion à la Commission MacPherson, et l'on trouve dans le rapport de 1961 des prévisions sur les revenus futurs des chemins de fer. A la suite de la recommandation contenue dans le budget supplémentaire des dépenses qui a été déposé devant la Chambre, tant de millions de dollars sont affectés à l'application de ladite recommandation. Je prétends donc qu'il est tout à fait régulier de parler du rapport MacPherson et des recommandations connexes au cours de la présente enquête.

M. BALCER: Je me suis peut-être mépris sur le sens de votre question, monsieur Chevrier. Si je comprends bien, vous demandez effectivement à M. Gordon de vous exposer les représentations qui ont été faites par les dirigeants du National-Canadien devant le présent comité interministériel chargé par la Commission MacPherson de préparer un projet de loi.

M. CHEVRIER: Je n'ai posé aucune question de cette nature.

M. BALCER: Je retire mon objection.

M. CHEVRIER: J'ai simplement demandé à M. Gordon s'il serait à même de nous éclairer sur les pourparlers qui ont eu lieu parmi les fonctionnaires de son propre ministère. Il était sur le point de répondre quand on m'a coupé la parole.

M. BALCER: Je m'excuse de m'être mépris sur le sens de votre question.

M. CHEVRIER: Très bien, monsieur Gordon.

M. GORDON: Voulez-vous répéter la question?

M. CHEVRIER: Voici la question qui semble avoir été mal comprise: Pourriez-vous nous éclairer sur les pourparlers qui ont eu lieu entre les divers fonctionnaires de votre ministère en ce qui concerne l'objet des recommandations contenues dans le rapport de la Commission d'enquête. J'ai déjà parlé de subventions au service de passagers, d'abandon de certaines lignes et ainsi de suite.

M. GORDON: Il y a une difficulté ici, et je vous expliquerai en quoi elle consiste; ensuite vous me direz comment je puis vous être utile. J'ai fait en public un certain nombre de déclarations, comme celle que je viens de lire, et aussi un certain nombre de discours, que vous pouvez vous procurer. Dans ces déclarations et ces discours j'ai exprimé le point de vue général de la direction du National-Canadien au sujet de ce rapport. Ainsi que je l'ai dit, il y a eu, au sujet du rapport de la Commission MacPherson, des discussions au sein d'un comité interministériel, et je ne sais comment dégager ces discussions de ce que vous avez à l'esprit et de ce qui est confidentiel. Comme vous le savez bien, monsieur Chevrier, il y a de temps à autre, entre le président du chemin de fer et le ministre des Transports, des conversations au cours desquelles nous

nous exprimons avec la plus grande franchise sur la foi du caractère confidentiel de la conversation. L'examen par le comité interministériel a porté en particulier, à ce que je comprends, sur l'analyse des répercussions de divers aspects de certaines lignes de conduite. Si elles faisaient l'objet d'une loi, il pourrait y avoir deux ou trois choix. Quant à moi, je n'ai pas assisté à ces conversations: c'était du domaine des techniciens.

Tout ce que je puis dire en guise de réponse à votre question, c'est de vous renvoyer à certains vœux de la Commission royale d'enquête sur les transports. Si ces vœux allaient être pleinement mis en œuvre, j'insiste sur l'expression «pleinement mis en œuvre», la conséquence pour le chemin de fer National-Canadien, à mon avis, serait au total une recette de 72.4 millions de dollars environ, compte tenu de certains facteurs, comme la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui seraient en partie éliminés si le rapport était entièrement mis en œuvre. Cela aurait pour nous un apport de 72.4 millions de dollars au compte de revenu. Je mentionne ce chiffre simplement en tant qu'analyse du rapport de la commission royale. Je n'ai aucun moyen de connaître le résultat réel tant qu'une loi n'aura pas été présentée.

M. CHEVRIER: Monsieur Gordon, je ne vous demande pas un rapport sur vos discussions, si vous-même et vos fonctionnaires en avez eu, avec le comité interministériel. Je ne connaissais même pas l'existence du comité interministériel, bien que j'eusse dû être au courant de son existence.

M. GORDON: Peut-être n'aurais-je pas dû mentionner cela, monsieur le ministre. Cela aussi est confidentiel.

M. CHEVRIER: Mais je suis intéressé aux discussions qui ont eu lieu entre les fonctionnaires de votre chemin de fer à propos des vœux de la commission royale. C'est pourquoi je me demande si, en tant que président du chemin de fer, vous ne pourriez pas nous éclairer sur ces discussions au sein de votre entreprise.

M. GORDON: Ainsi que je l'ai exprimé dans ma déclaration, je puis dire simplement que nous souhaitons fort que tout l'ensemble fasse l'objet d'une loi. En d'autres termes, nous croyons qu'un choix quelconque de certains éléments du rapport de la Commission serait dommageable: c'est pourquoi nous désirons la mise en œuvre du rapport tout entier et non la mise en œuvre de certaines parties seulement.

M. CHEVRIER: On a donné suite à une certaine partie du rapport, n'est-ce pas, au moyen du crédit 590 du dernier Budget supplémentaire?

M. GORDON: Vous voulez dire par des paiements provisoires?

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: Je n'ai pas considéré cela comme une mise en œuvre du rapport.

M. CHEVRIER: Mais c'est ce que dit le texte du crédit. Je vais vous le lire, si vous voulez, je l'ai sous la main. Mais je voudrais que vous disiez au Comité, jusqu'ici nous n'avons eu qu'une déclaration d'ordre général sur l'attitude du chemin de fer National à l'égard du rapport, quelle partie de ce montant de 50 millions est allée au National-Canadien et sur quelle base s'est faite la répartition.

M. GORDON: Si vous vous reportez à la page quatre du Rapport annuel, vous y verrez que ces subventions sont mentionnées en détail. Vous y verrez que, pour 1961, le paiement provisoire a été \$27.9 millions.

M. CHEVRIER: Mais cela ne répond pas à ma question, parce que, dans le chiffre que vous donnez maintenant, vous incluez les subventions au titre des taux de transport dans les provinces Maritimes et du pont-rail Est-Ouest. Je

veux parler seulement du crédit de 50 millions, qui n'a rien à voir avec la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui est une législation tout à fait différente.

M. GORDON: C'est juste. Mais n'oubliez pas que les 50 millions étaient destinés à tous les chemins de fer.

M. CHEVRIER: Certainement, mais je vous ai demandé quelle partie de ce montant le National-Canadien a reçue.

M. GORDON: Une somme de \$27,900,000. Mais n'oubliez pas que ce montant ne comprend pas la subvention versée en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Cependant, lorsqu'on mettra en pratique les vœux de la Commission royale, les paiements en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, à ce que je comprends, seront en partie éliminés.

M. CHEVRIER: Comment se fait le partage de ces 27.9 millions entre la réduction des tarifs-marchandises et les paiements de conciliation?

M. GORDON: La subvention à l'égard de la réduction des tarifs-marchandises, au montant de \$10,700,000 est mentionnée séparément dans le rapport. Le montant de \$27,900,000 est tout simplement la part des 50 millions qui revient au chemin du National-Canadien, d'après la formule *ad hoc* qui est donnée en détail dans le décret du Conseil.

M. CHEVRIER: Quelle est la part du 50 millions qui a servi au règlement du différend entre les chemins de fer et le syndicat ouvrier?

M. GORDON: Aucune. Il n'y a aucun lien entre le différend au sujet des salaires et le paiement provisoire.

M. CHEVRIER: Donc, le paiement provisoire de 50 millions prévu par le crédit 590 a apporté \$27,900,000 au National-Canadien?

M. GORDON: C'est juste.

M. CHEVRIER: Et la différence a été affectée au poste mentionné à la page 4?

M. GORDON: Non ce poste est tout à fait séparé.

M. CHEVRIER: Alors, à quoi a servi le montant de \$27,900,000?

M. GORDON: C'est notre part du 50 millions et ce montant est allé au compte du revenu.

M. CARTER: Au revenu général?

M. GORDON: En effet, au revenu général.

M. CHEVRIER: Rien du tout n'a été affecté au règlement?

M. R. T. VAUGHAN (*Secrétaire de la compagnie*): Cela se rattache à la commission royale. M. Gordon a mentionné, je pense, qu'il parlait de la mise en œuvre au complet du rapport de la commission royale tel qu'il a été publié dans son texte définitif et qu'il s'agissait d'un paiement provisoire, comme l'indique le crédit 590.

M. GORDON: Avant de passer à un autre sujet, si vous vous reportez à la page 25, vous verrez à la rubrique «Recettes d'exploitation du chemin de fer», au bas de l'énumération, le montant de \$27,878,000 pour 1961. Ce montant est le paiement provisoire en ce qui concerne la commission royale. C'est le montant auquel vous vous intéressez; il fait partie des recettes d'exploitation et il n'est pas affecté à une fin particulière. La somme est versée au compte du revenu général.

M. CHEVRIER: Je désire revenir sur ce paiement provisoire. Les paiements provisoires se rattachaient au vœu de la Commission—et je me réfère au crédit 590 du Budget supplémentaire pour l'année financière se terminant le 31 mars

1961, qui a été voté par la Chambre des communes et qui réduisait, en attendant le rapport définitif, le paiement provisoire se rattachant au vœu de la commission royale. Donc, le versement provisoire aux compagnies prévu par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes était compris dans le montant global relatif aux résultats de 1961, dans le montant de 50 millions. Donc, cela se rapportait à la réduction des tarifs-marchandises, et pourtant vous venez de dire qu'il n'en est pas ainsi.

M. GORDON: Mais non. La réduction des tarifs-marchandises est une chose tout à fait différente. Cette pratique a commencé en 1959.

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: Cela résulte de ce qu'on a accordé aux chemins de fer un relèvement de 17 p. 100 du tarif-marchandises général embrassant alors—ou reconnaissant à ce moment-là—la hausse des salaires. Mais le gouvernement a décidé qu'il voulait pas que ce relèvement de 17 p. 100 devienne exécutoire. Ils ont donc tenu en suspens le relèvement. Le relèvement avait été accordé, mais il n'est pas devenu exécutoire.

Encore une fois, le Gouvernement a tenu en suspens le relèvement et il a entrepris de verser aux chemins de fer la différence estimative. Nous verrons cela lorsque nous aborderons la partie relative aux tarifs-marchandises; le montant, comme vous le voyez, a été en 1961, de \$10,700,000. C'est une question tout à fait différente et distincte de la Commission royale. Dans l'état actuel des choses, nous espérons que les paiements à l'égard de la réduction du tarif-marchandises seront versés pour l'année 1962.

M. CHEVRIER: Comment avez-vous pu opérer sous le régime de la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, étant donné que les paiements en vertu de cette loi ont expiré le 30 avril 1962?

M. GORDON: Nous nous sommes entendus avec le Gouvernement pour ne pas relever le tarif-marchandises. Nous étions juridiquement autorisés à le faire à ce moment-là, mais il a été entendu avec le Gouvernement qu'une loi serait présentée pour remettre en vigueur la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises.

M. CHEVRIER: Et vous avez assumé la perte.

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: En dépit du fait que la loi n'a pas été renouvelée et qu'elle n'est plus en vigueur?

M. GORDON: En effet, mais nous comptons—c'est-à-dire les chemins de fer, en particulier le Pacifique-Canadien et nous-mêmes, qu'une loi sera adoptée cette année, nous l'espérons, qui nous accordera des versements à compter du 30 avril, parce que nous avons fait cadeau de tarifs réduits aux expéditeurs.

M. BALCER: Je me permets de rappeler à M. Chevrier que cette loi est inscrite au feuillet et qu'il en a été question dans le discours du trône.

M. CHEVRIER: Je suis au courant, encore que cela aurait dû se faire il y a 7 ou 8 mois.

M. GORDON: Nous avons d'autant plus confiance que la loi sera adoptée qu'il en est question dans le discours du trône; et nous espérons que les autres subventions seront fournies au moyen de crédits.

M. CHEVRIER: Lorsque nous avons un gouvernement minoritaire, vous ne devriez pas avoir une aussi grande confiance.

M. FISHER: Le déficit de 1961, si ce paiement provisoire fondé sur les vœux de la commission royale n'avait pas été versé, aurait été de l'ordre de 95 millions.

M. GORDON: En effet, il eût été de \$27,900,000 plus élevé.

M. FISHER: En premier lieu, quand vous parlez d'approbation en ce qui concerne l'ensemble, est-ce que je dois comprendre que vous approuvez la suppression de la subvention à l'égard du pont-rail?

M. GORDON: J'ai dit dans ma déclaration que je prenais le rapport tel que rédigé en son entier.

M. FISHER: Vous avez dit aussi à un moment donné qu'il serait possible que quelques-unes de ces réductions, si elles étaient appliquées, causent du malaise.

Dans la région que je représente, les gens qui s'intéressent au transport s'inquiètent de cette suppression ou de cette suppression éventuelle de la subvention à l'égard du transport des marchandises. Votre chemin de fer a-t-il quelque idée sur la façon dont on pourrait améliorer la subvention à l'égard du pont-rail ou comment les conséquences de la subvention à l'égard du pont-rail pourraient être atténuées?

M. GORDON: Non, je ne désire pas m'engager sur ce terrain. Nous en avons parlé dans notre déposition devant la Commission royale d'enquête sur les transports et j'aurais besoin de m'y référer, parce que c'est une question assez compliquée. Mais, en définitive, après notre exposé achevé devant la Commission nous nous sommes ralliés à leur idée.

M. FISHER: Êtes-vous d'accord avec le vœu de la Commission portant qu'on ne devrait construire au pays aucun embranchement à moins qu'il ne soit établi que l'entreprise est rentable?

M. GORDON: Si c'est ce que la Commission a déclaré, je suis certainement d'accord; mais, pour le moment, je ne puis me rappeler les termes exacts de la déclaration.

M. FISHER: Êtes-vous d'accord d'une façon générale?

M. GORDON: Oui, d'une façon générale, je suis d'accord avec cette déclaration.

M. FISHER: Il sera opportun d'en discuter plus tard et j'y reviendrai. Il est un autre point qui est d'ordre général. Dans la déclaration que vous avez lue, monsieur Gordon, vous avez approuvé l'expression des transports nationaux par d'autres modes de transport concurrentiels. L'expression «modes concurrentiels» est une expression chère aux commissaires. Est-il juste de dire que le chemin de fer National du Canada participe à tous les modes de transports concurrentiels?

M. GORDON: Non. Nous n'avons pas le transport des voyageurs par automobiles, et c'est le plus important en ce qui concerne le trafic-voyageurs.

M. FISHER: Mais, en tant que le mouvement...

M. GORDON: Nous sommes disposés à employer tout mode de transport que nous croyons pratique pour la manutention du trafic et pour donner un bon service à nos expéditeurs pourvu que nous ayons l'espérance de réaliser un profit.

M. FISHER: Voyez-vous une contradiction entre une politique de transport qui met l'accent sur la concurrence et le rôle que vous jouez lorsque vous fournissez un service au public dans une région qui n'est pas à l'heure actuelle sur une base de concurrence et n'est pas censée le devenir?

M. GORDON: Je ne vois rien de fautif dans tout cela. La commission a déclaré bien catégoriquement, et je cite de mémoire—que les chemins de fer ne seront pas appelés et ne devraient pas être appelés à l'avenir à fournir un service qui se traduirait par une perte; mais ils ajoutent que, s'il y a un service, quel qu'il soit, que la Commission des transports décide, après étude de la question, être requis dans l'intérêt public, ce service doit être maintenu par les chemins de fer et le coût devrait en être assuré par des subventions

supplémentaires. De sorte que la Commission est tout à fait logique lorsqu'elle déclare que les chemins de fer ne devraient pas fournir des moyens de transport qui se traduisent par une perte. Je répète que, si un service particulier est jugé d'intérêt public, la Commission dit carrément que les chemins de fer devraient être indemnisés pour la perte subie.

M. FISHER: Il y a un problème très délicat qui concerne le service et à propos duquel on a beaucoup discuté: y a-t-il ou non subvention compensatrice? On a essayé de définir le terme compensation. Prenons comme exemple les tarifs du Nid-de-Corbeau. N'a-t-on pas raison d'admettre que la Commission royale a recommandé la création d'un organisme permanent, comme la Commission des transports, qui évaluerait la perte ou l'écart qui existe entre les frais d'exploitation et la compensation reçue.

M. GORDON: C'est une question d'ordre technique. Je conviens qu'il semble en être ainsi, mais je ne voudrais pas me trouver dans une situation où je semblerais dicter à la Commission des transports sa ligne de conduite. Cependant il me semble logique de penser que, si on donne suite aux recommandations de la Commission royale, on pourrait trouver un moyen de déterminer l'écart entre les frais d'exploitation et le taux véritable, si le taux est maintenu.

M. FISHER: Et vous croyez que c'est une solution pratique pour tout le domaine des transports que de faire appel à un organisme permanent pour déterminer l'écart entre les frais entraînés par la division des services et leur remboursement réel?

M. GORDON: Oui, si la dépense est suffisamment importante, compte tenu des circonstances. Le tarif du Nid-de-Corbeau est un très bon exemple d'un secteur du trafic qui est assez important pour permettre d'en évaluer le coût. On l'a démontré au cours des audiences de la Commission royale, car on y a mis au point une formule qui a été acceptée. Mais alors si, en vous fondant sur cet exemple, vous essayez de prouver qu'il est possible d'étudier chaque secteur de trafic et de déterminer les frais d'exploitation de ce secteur avec exactitude, je crois que vous aurez des ennuis. On ne peut procéder de cette façon que si le trafic est assez important.

M. FISHER: Vous devez avoir, en effet, et j'imagine que vos directeurs ont aussi une idée du genre et de la variété des services que vous assurez au Canada et dont vous ne pouvez jamais espérer de payer les frais, loin de compter sur des bénéfices.

M. GORDON: Jamais, c'est beaucoup dire. Je serais moins pessimiste. Je crois qu'il y a certains secteurs du trafic qui offrent beaucoup de difficultés et d'autres secteurs dont l'exploitation actuelle cause des déficits et à propos desquels nous prendrons sans cesse des mesures en vue d'améliorer les possibilités de revenu.

M. FISHER: Considérons maintenant un autre aspect de la concurrence. Le grand domaine où se fait la concurrence, du moins en ce qui concerne les transports des marchandises, sans tenir compte du trafic-voyageurs, c'est le camionnage. Je crois qu'il s'agit là d'une hypothèse assez juste, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, monsieur, je ne crois pas que votre hypothèse soit juste.

M. FISHER: Disons que c'est un des domaines les plus importants.

M. GORDON: Eh bien! si nous devons discuter la question du camionnage, il est peut-être aussi bien que nous le faisons dès à présent. Je ne crains pas de dire tout de suite qu'on a des idées fausses quant à l'importance du camionnage par rapport aux entreprises ferroviaires. Si vous étudiez nos données pour le trafic de 1961, notre revenu total est de 710 millions de dollars plus quelque 7 millions provenant d'autres sources. Je doute fort que notre revenu brut provenant du camionnage soit supérieur à 20 ou 22 millions environ. Ce n'est presque rien si on compare cela à notre entreprise principale. Cet aspect du

domaine du transport a été déformé et amplifié par les parties intéressées au point que les idées sont maintenant faussées. Le camionnage dans l'entreprise ferroviaire, si je puis l'évaluer, équivaut à environ 5 p. 100 du total. La commission MacPherson elle-même a fait remarquer qu'il n'y avait pas de raison pour que l'industrie du camionnage s'effraie de cela; de même, sous le régime de la concurrence directe, il n'existe pas de raisons pour l'industrie du camionnage de craindre les chemins de fer, quel que soit le genre de concurrence qu'ils fassent, à moins que les chemins de fer ne donnent un meilleur service.

M. FISHER: Regardons maintenant les avantages que le chemins de fer possède en tant qu'entreprise intégrée dont fait partie le camionnage. Il me semble évident, et je vous prie de rectifier si je fais erreur, qu'avec le capital et le personnel dont vous disposez, en plus de tous votre service de commercialisation, vous possédez un avantage marqué sur vos concurrents les camionneurs même si, chez vous, le camionnage ne représente que 5 p. 100 de vos opérations.

M. GORDON: Non, monsieur, je ne suis pas du tout d'accord.

M. FOY: Pourrais-je poser une question?

M. FISHER: J'ai déjà posé une question.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Foy.

M. FOY: Ma question concerne cet aspect du problème. Pour ce qui est du chiffre d'affaires de 20 millions de dollars que, selon votre déclaration, les chemins de fer ont réalisé grâce à leurs entreprises de camionnage, pourriez-vous nous donner le détail de l'opération et nous dire quel est le profit net réalisé par suite de l'acquisition des industries de camionnage?

M. GORDON: Si vous vous reportez à la page 10, et surtout à la page 12 du rapport, vous verrez que nous avons traité des services routiers.

Le PRÉSIDENT: Je m'excuse de vous interrompre, mais je me demande, sans vouloir empêcher les membres de poser des questions ou de discuter, s'il ne serait pas mieux d'utiliser la méthode que nous avons adoptée l'année dernière et de suivre l'ordre des paragraphes du rapport. M. Grégoire attend depuis un certain temps pour poser une question. Nous avons traité de généralités. Vous vous rappelez sans doute que nous avons adopté cette méthode l'année dernière et que nous avons fait beaucoup de travail.

M. FOY: Quand M. Gordon aura répondu à ma question, nous pourrions suivre la méthode que vous proposez.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas vous interrompre; mais dès que vous aurez terminé, nous étudierons les paragraphes un par un.

M. FISHER: Je le veux bien, mais ce que nous discutons actuellement a rapport aux recommandations de la commission royale MacPherson et nous avons parmi nous ici un des plus grands défenseurs du rapport MacPherson.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gordon, vous pouvez répondre à la question de M. Foy.

M. GORDON: Lorsque monsieur Fisher m'a posé sa question, j'ai répondu d'une façon catégorique que je n'étais pas du tout d'accord avec lui; mais, pour vous persuader, je dois vous donner de plus amples explications. Je ne sais pas si c'est le bon moment de le faire et je préférerais laisser cela en suspens jusqu'à ce que nous abordions la question du camionnage.

Je crois que la question de monsieur Foy trouve sa réponse à la page 12 où figure une analyse de détail et où sont indiqués les résultats nets. Je vous demanderai de vous reporter au paragraphe qui commence par les mots «pendant l'année...», à la page 12. Ce paragraphe donne un résumé de nos opérations et, si je comprends bien les remarques du président, je vous suggérerais de reprendre la discussion sur ce sujet lorsque nous en serons à la

question du camionnage. A ce moment-là, vous pourrez poser de nouveau vos questions si le paragraphe sur lequel je viens d'attirer votre attention ne répond pas à vos questions.

M. FOY: Autrement dit, le montant de \$131,000 représente le profit net de votre industrie du camionnage.

M. GORDON: Ce sont là les bénéfiques nets de toutes nos opérations de camionnage.

M. FOY: Et c'est la première année d'exploitation, n'est-ce pas?

M. GORDON: Il faut lire le paragraphe suivant pour tout comprendre. Je vous engage à lire ce chapitre du rapport. Vous serez alors mieux préparés à poser des questions, s'il y a lieu.

Le PRÉSIDENT: Vous plairait-il que nous commençons au début du rapport; vous poserez vos questions au fur et à mesure que nous avancerons. De cette façon, la discussion se déroulera dans l'ordre. Mais M. Grégoire a une question à poser.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, l'argument soulevé par M. Fisher m'a intéressé et j'ai deux questions à poser à M. Gordon relativement aux remarques préliminaires.

Quand entamera-t-on les pourparlers entre les employés du syndicat et le National-Canadien en ce qui concerne la prochaine convention collective?

M. GORDON: Les négociations sont déjà en cours. Si vous vous souvenez bien, nous avons reçu un rapport unanime du conseil de conciliation et on était arrivé à l'entente suivante: les négociations relatives à l'ancienneté, l'accord concernant les paiements à même la caisse de cessation d'emploi et autres questions de ce genre seront étudiés immédiatement par un comité formé de représentants du chemin de fer et des syndicats. On a conclu la convention type; elle prévoit qu'à compter du 1^{er} janvier 1963, si le comité n'en est pas arrivé à une entente, un fonds commencera de s'accumuler au taux de 1 p. 100 l'heure et le comité continuera d'essayer de conclure une entente relativement aux questions que j'ai mentionnées et à d'autres questions. De plus, la convention prévoit que si après six mois, c'est-à-dire le 1^{er} juillet 1963, on n'a pas réussi à conclure une entente, on aura alors recours à l'arbitrage.

M. GRÉGOIRE: Ces négociations se déroulent entre le National-Canadien et les syndicats des employés de chemin de fer, c'est-à-dire les syndicats internationaux?

M. GORDON: Je m'excuse, mais il s'agit ici du syndicat des employés sédentaires.

M. GRÉGOIRE: Je veux parler de la Fraternité des employés de chemin de fer.

M. GORDON: Voulez-vous dire les mécaniciens?

M. GRÉGOIRE: Non, monsieur.

M. CARTER: Faites-vous allusion au personnel itinérant?

M. GRÉGOIRE: Parle français.

M. CHEVRIER: Faites-vous affaire avec le syndicat international?

M. GRÉGOIRE: Je vais vous expliquer ce que je veux dire et j'espère que je vais me faire comprendre.

Depuis juin dernier nous avons peut-être reçu 4 ou 5 mille lettres des membres du syndicat des employés de chemin de fer qui nous demandent s'ils pourront constituer leur propre syndicat canadien des employés de chemin de fer au moment de la reprise des négociations. Avez-vous entendu parler de cela?

M. GORDON: Cela ne nous concerne pas, c'est une question qui regarde les syndicats eux-mêmes.

M. GRÉGOIRE: Seriez-vous prêts à rencontrer les employés avant les négociations?

M. GORDON: Non, monsieur. Cela ne nous regarde pas du tout. Les employés doivent eux-mêmes choisir le syndicat auquel ils désirent appartenir et obtenir l'accréditation de ce syndicat. Nous n'essayons sous aucun prétexte de persuader un groupe d'employés d'appartenir à tel ou tel syndicat; le choix est libre.

M. GRÉGOIRE: Mais, si ce sont les employés eux-mêmes qui désirent changer de syndicat, alors qu'arrive-t-il?

M. GORDON: Les employés doivent s'adresser aux représentants des syndicats.

M. GRÉGOIRE: Lors de la signature de la dernière convention collective, a-t-on agi en ce sens?

M. GORDON: Non, monsieur, pas que je sache. Du moins cette initiative n'a pas été prise au nom de la direction, parce que nous ne nous mêlons pas de cela.

M. GRÉGOIRE: Vous dites qu'il n'y a pas eu de pourparlers entre vous et un autre syndicat.

M. GORDON: Non, monsieur. Permettez-moi d'éclairer cette affaire. La direction ne doit pas et ne peut pas essayer d'influencer l'adhésion des employés à un syndicat qui voudrait devenir le représentant des employés, ils sont libres de choisir le syndicat qu'ils veulent. Lorsqu'ils veulent choisir le syndicat qui doit les représenter, ils prennent un vote, je suppose, et ils règlent la question, après quoi ils se présentent au Conseil des relations ouvrières et obtiennent l'accréditation de leur syndicat. Mais nous ne prenons aucune part à ces négociations.

M. GRÉGOIRE: Mais, si la majorité des employés eux-mêmes préfèrent changer de syndicat, et s'ils éprouvent de la difficulté à le faire, parce qu'au début les négociations ont été entreprises entre leur syndicat actuel et le National-Canadien, les Chemins de fer Nationaux encourageront-ils les employés à voter en les laissant libres de choisir?

M. GORDON: Tout cela ne concerne que les employés; n'importe quel groupe d'employés ou n'importe quel employé qui croit pouvoir former un syndicat peut essayer d'obtenir des voix auprès des travailleurs de tel ou tel métier; s'il obtient un nombre de voix suffisant, il se présente au Conseil des relations ouvrières et demande l'accréditation du syndicat.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous reçu des lettres de syndiqués à ce propos?

M. FISHER: Monsieur le président, je m'excuse de vous interrompre, mais je désire demander à M. Grégoire d'être plus précis. Monsieur Gordon, ne faites-vous pas affaire avec quelque quarante syndicats?

M. GORDON: Oui, monsieur. Nous avons conclu 178 accords particuliers.

M. GRÉGOIRE: Le syndicat auquel je songe est l'International Brotherhood Union of Railroad Men of America; nous avons reçu 4 ou 5 mille lettres d'employés nous demandant de les aider à former leur propre syndicat canadien lors des prochaines conventions collectives.

M. FISHER: Je ne sais pas de quel syndicat il s'agit, et comme cette affaire est très importante, j'aimerais que M. Grégoire identifie le groupe.

M. CARTER: Je ne crois pas que M. Grégoire veuille parler de cela. A mon avis, ce qu'il veut dire, c'est que les employés du National-Canadien aimeraient à quitter le syndicat international et à constituer un syndicat qui serait absolument canadien mais qu'ils éprouvent de la difficulté à le faire parce que la direction du chemin de fer et le syndicat international ont déjà entamé des négociations.

M. GRÉGOIRE: En effet, mais il ne s'agit pas de tous les syndicats du National-Canadien. Je veux parler seulement d'un de ces syndicats dont font partie 50,000 employés, je crois.

M. RIDEOUT: Je suis membre d'un de ces syndicats.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rideout déclare qu'il est membre d'un de ces syndicats.

M. RIDEOUT: Oui, et nous n'avons rien à voir en cela. Comme le dit le président, il faut demander l'accréditation aux autorités gouvernementales.

M. GRÉGOIRE: Voici la difficulté que je veux signaler. Au moment où on a négocié la dernière convention collective, les employés ont essayé d'obtenir leur propre syndicat canadien et ils n'ont pas réussi.

M. RIDEOUT: Eh bien! dites à vos gens de tenir un référendum et, si le vote est favorable, qu'ils fassent la demande appropriée.

M. FISHER: Je m'excuse de vous interrompre. Le plus important syndicat avec lequel le National-Canadien fait affaire est un syndicat qui est exclusivement canadien, c'est la Fraternité canadienne des travailleurs de chemins de fer et d'entreprises générales de transport. Il y a plusieurs syndicats internationaux, entre autres le Brotherhood of Locomotive Engineers, le Brotherhood of Firemen, le Brotherhood of Railway Trainmen.

M. GRÉGOIRE: C'est celui-là.

M. FISHER: En bien, si c'est celui-là, ce syndicat est loin d'avoir 50,000 membres.

M. GORDON: C'est vrai.

M. FISHER: Le nombre de membres serait-il aux environs de 5,000 ou de 7,000?

M. GORDON: Il serait de cet ordre: disons, entre 7,000 et 10,000.

M. FISHER: Alors, si vous recevez autant de lettres, il y a une erreur quelque part.

M. GRÉGOIRE: Je suis en mesure de vous montrer toutes ces lettres et je suis certain que vous seriez surpris: elles demandent toutes que, lors des prochaines négociations, les intéressés aient la possibilité de former leur propre syndicat canadien.

Si vous le voulez, monsieur Gordon, je vous enverrai de la documentation et des renseignements détaillés à ce propos.

M. GORDON: Cela ne m'intéresse pas. Dites à vos correspondants que, s'ils veulent changer de syndicat, la façon appropriée est de recourir à la procédure établie au sujet de ces questions. S'ils peuvent trouver assez de personnes intéressées, ils peuvent alors demander l'accréditation de leur syndicat, mais pas à la direction; nous n'avons rien à faire à ce sujet. On emploie le même procédé que lorsqu'on veut changer de gouvernement: on va voter.

M. FISHER: Si vous le voulez, je peux leur dire de se mettre en communication avec M. Bernard Wilson, secrétaire du Conseil canadien des relations ouvrières, au ministère de M. Starr; il peut vous conseiller à ce sujet.

M. RIDEOUT: Pour revenir au propos initial sur les taux de transport maritime . . .

M. GRÉGOIRE: J'ai une autre question à signaler. C'est au sujet de la première page du rapport. On constate qu'il y a un président, dix-sept vice-présidents et dix directeurs et qu'aucun d'entre eux n'est canadien-français.

M. GORDON: Comment le savez-vous?

M. GRÉGOIRE: Alors, de quel groupe ethnique sont-ils?

M. GORDON: Je vais vous demander ce qu'est un Canadien français.

M. GRÉGOIRE: Pouvez-vous me nommer ceux qui le sont?

M. GORDON: Je ne sais pas comment définir un Canadien français. Mais je vous dirai ceci: ils sont tous canadiens sans aucune exception.

M. GRÉGOIRE: Je ne vois pas des noms de Canadiens de langue française.

M. GORDON: Il y a des Canadiens de langue française dans le conseil d'administration.

M. FOY: M. J.-Louis Lévesque fait partie du conseil d'administration.

M. GORDON: Il y en a plusieurs qui peuvent parler français, si c'est ce que vous voulez savoir.

M. GRÉGOIRE: Nous ne voulons pas vous imposer une tâche impossible et que tous les membres du conseil d'administration soient des Canadiens de langue française, mais nous croyons avoir droit d'exiger qu'il y ait des Canadiens de langue française dans la liste des officiers.

M. GORDON: Permettez-moi de vous dire très clairement que l'attitude des chemins de fer Nationaux à l'égard de l'avancement a toujours été le principe de l'avancement au mérite. Celui qui en raison de son expérience, de son savoir, de son jugement, de son instruction ou de tout autre motif, est considéré par la direction comme le sujet le plus apte à remplir un poste sera nommé à ce poste; nous ne nous occupons pas de savoir s'il est noir, blanc, rouge ou français. Même les Écossais reçoivent de l'avancement au National-Canadien. Nous ne posons jamais de questions de ce genre à l'égard de l'avancement ou de l'emploi, et je pense que, si nous le faisons, nous suivrions une pratique contraire à la loi sur les justes méthodes d'emploi, laquelle, juridiquement, nous dit que nous ne devons pas faire de distinctions injustes en raison de la race, de l'origine nationale, de la couleur, de la religion ou de l'âge.

M. GRÉGOIRE: Monsieur Gordon, vous ne voulez peut-être pas prendre la langue en considération, mais si on accordait quelque considération à ce sujet, nous ne verrions peut-être pas la situation qui existe actuellement dans le Québec et dont nous sommes témoins à l'occasion, à savoir que, sur les lignes reliant Montréal et Chicoutimi ou Montréal et Québec, les personnes qui voyagent à bord du train ne peuvent comprendre ce que disent les employés du chemin de fer.

J'aimerais à vous poser une autre question. Vous a-t-il été impossible de trouver des Canadiens de langue française qualifiés, que vous auriez désignés comme membres du Conseil d'administration, de ce conseil d'administration qui figure en première page du rapport annuel?

M. GORDON: Votre affirmation n'est pas exacte.

Le PRÉSIDENT: M. Guy Charbonneau et M. J.-Louis Lévesque figurent dans la liste du conseil d'administration.

M. GRÉGOIRE: Oui, mais le conseil d'administration, en français, serait la «direction» ou l'autorité en matière de «sélection».

M. GORDON: Je répète qu'au National-Canadien, en pratique, nous n'essayons pas de répartir les Canadiens en diverses catégories. Nos chances d'emploi soit ouvertes à tous les Canadiens et notre attitude à l'endroit de l'avancement se fonde sur le principe que l'avancement est accordé sans égard à la race, à l'origine nationale, à la couleur, à la religion ou à l'âge, et j'ai cité à ce propos la Loi sur les justes méthodes d'emploi. Cette exigence est formulée dans une loi de notre pays et nous l'appliquons.

M. GRÉGOIRE: Découle-t-il de ce que vous avez dit qu'il n'y a pas de Canadiens de langue française qualifiés pour occuper ces postes ou qu'il n'y a pas de Canadiens de langue française qui aient postulé ces emplois?

M. GORDON: Nous avons de hauts fonctionnaires et des employés qui sont capables de parler français dans tous les postes où la chose est nécessaire pour servir le public. Je pense que notre dossier à cet égard est meilleur que celui de la plupart des établissements du pays.

Au sujet des promotions dans le groupe dont vous avez parlé, il y a des hommes qui parlent français. Vous ne pouvez pas juger par le nom si un homme parle français ou non. Je connais plusieurs noms de Canadiens de langue française qui ne me semblent pas être du tout des noms français.

M. FISHER: Un bon exemple est le nom de «O'Hurley».

M. GORDON: Il se peut que le nom de «Fisher» soit le nom d'une personne de langue française.

Le PRÉSIDENT: Même le ministre sait parler français.

M. GRÉGOIRE: Pourriez-vous nous donner de plus amples renseignements au sujet de ces personnes dont les noms figurent sur la liste du conseil d'administration et qui sont bilingues?

M. GORDON: Bilingues à quel point de vue?

M. CHEVRIER: Monsieur le président, en regardant cette page, je suis pleinement d'accord avec ce que M. Grégoire a dit. Avec tout le respect que je dois au président du National-Canadien, et je le connais depuis longtemps, je dirai qu'il n'a pas le moindre préjugé. Cela étant dit, je crois qu'il est inadmissible, en présentant au Parlement du Canada un rapport annuel renfermant cette liste de noms, de déclarer qu'il a été impossible de trouver un seul individu qualifié dans la province de Québec. Cette situation est incompréhensible. C'est bien beau de dire qu'il n'y a pas de pratiques injustes et le reste, et le reste, mais un organisme comme le National-Canadien devrait être en mesure de trouver des personnes de langue française capables de remplir ces postes. Vous n'avez pas eu de difficulté à ce sujet à l'égard du conseil d'administration, dont l'un des membres est M. J.-Louis Lévesque, l'un des hommes d'affaires canadiens-français les plus remarquables au Canada. Vous n'avez apparemment pas eu de difficulté à le nommer membre du conseil d'administration, et je ne puis assez louer la direction d'avoir fait cette nomination, mais des nominations semblables sont certainement possibles dans d'autres domaines.

M. GORDON: Monsieur Chevrier, puis-je vous dire une chose? Les hommes qui figurent sur la liste en question sont tous arrivés à ces postes dans la direction du chemin de fer en raison de 20 ou de 30 ans d'expérience. La formation de ces hommes peut être le résultat d'une ligne de conduite qui date de 20 ou 30 ans, mais non d'une ligne de conduite dont je suis responsable aujourd'hui. Au National-Canadien, nous avons fait plus pour la cause de la langue française que tout autre organisme du Canada.

M. CHEVRIER: Vous ne pourrez me faire croire que, dans un organisme tel que le National-Canadien, il n'y a pas d'hommes de langue française de la valeur et du niveau de ceux qui sont énumérés en page deux du rapport annuel et qui ne puissent pas remplir ces postes. Je ne veux pas être partial ou injuste, mais ça me semble une erreur, pour un organisme comme le National-Canadien, de dire qu'il n'y a pas de Canadiens de langue française du même calibre. Je ne crois pas une telle assertion.

M. GORDON: Monsieur Chevrier, permettez-moi de vous dire que ce que vous demandez, c'est vraiment du favoritisme.

M. CHEVRIER: Je ne demande pas du tout de favoritisme.

M. GORDON: Oui, c'est ce que vous demandez.

M. CHEVRIER: Je pourrais, je crois vous donner des noms qui entrent dans cette catégorie, monsieur Gordon; mais je ne le ferai pas publiquement.

M. GORDON: Je serais heureux de les connaître, je vous l'assure.

M. CHEVRIER: Un moment seulement, je vous donnerai ces noms plus tard, des noms de personnes qui, à mon avis et de l'avis de bien des gens dans la province de Québec, auraient dû obtenir de l'avancement à cause de leur savoir et à cause de leur expérience au National-Canadien, mais qui n'ont pas été promus.

M. GORDON: Je puis vous assurer, et je veux que cette déclaration soit bien claire, à l'égard de ces promotions et particulièrement pendant notre récente réorganisation, aucune des nominations n'a été faite avant que nous ne nous fussions assurés, en recourant à tous les moyens d'investigation imaginables, que l'homme qui obtenait le poste était le plus compétent. Il n'y a pas eu de distinction injuste à cet égard. Le fait que vous ne reconnaissiez pas de noms de Canadiens d'expression française dans ce groupe n'a rien à faire avec le choix. Je nie énergiquement, au nom de la direction, qu'il y ait eu distinction injuste à ce propos et je vous dis que nous avons une ligne de conduite qui fait entièrement abstraction du favoritisme et que nous avons choisi des hommes qui étaient compétents.

M. CHEVRIER: J'accepte votre dénégation, mais je dois dire que j'entends la même explication depuis neuf ans, celle que vous donnez aujourd'hui devant ce comité et celle qu'ont donnée vos prédécesseurs et d'autres personnes. Toutefois, je répète ce que j'ai dit plus tôt, en ce qui vous concerne personnellement, il n'y a pas le moindre préjugé en cause. Je sais que cela est vrai, mais il y a quelque chose qui ne va pas quelque part. Je demanderai simplement à ceux d'entre vous qui dirigent le chemin de fer et que cela concerne, de donner à la question une considération un peu plus sérieuse.

M. GORDON: Nous ne pouvons y donner une considération plus sérieuse que celle que nous y avons accordée.

M. CHEVRIER: Alors, vous ne ferez rien à ce sujet?

M. GORDON: Je puis vous donner quelques-unes des raisons des difficultés que vous mentionnez. Je pourrais vous donner tous les détails, mais je vous demande de vouloir bien prendre ma parole à ce sujet. Des Canadiens de langue française qui auraient pu remplir certains postes ont refusé d'accepter de l'avancement, parce qu'ils ne voulaient pas quitter la province de Québec ou parce qu'ils ne voulaient pas quitter la ville de Québec ou la ville de Montréal, selon le cas. Si nous entreprenons de former nos hauts fonctionnaires pour les rendre aptes à remplir certaines fonctions, ils doivent consentir à aller n'importe où au Canada au cours de leur formation. Mais ce programme rencontre des obstacles.

Je pourrais vous raconter en détail l'histoire d'un Canadien de langue française, un monsieur que vous connaissez très bien, que j'étais sur le point de nommer vice-président, mais qui s'est dirigé vers ce qu'il croyait un meilleur emploi dans la province de Québec.

Une autre difficulté, c'est que les Canadiens de langue française qui sont qualifiés sont fort en demande aujourd'hui et à des conditions exceptionnellement avantageuses.

M. CHEVRIER: Je serai heureux de discuter ce cas particulier avec vous quand vous le désirerez.

M. GORDON: Je pourrais vous donner le nom de cet homme.

M. CHEVRIER: Je connais le nom de la personne et les circonstances qui entourent ce cas me sont très familières, mais elles ne sont pas aussi claires que vous l'avez dit.

M. GORDON: Je pourrais même m'aventurer à dire, que, dans dix ans, vous constaterez que certains des hommes que nous avons employés depuis deux ou trois ans occuperont certains postes dont vous parlez. Nous avons recruté un grand nombre de Canadiens de langue française dans les universités, par exemple, pour tâcher de résoudre ce problème. Nous avons employé beaucoup de sujets de cette catégorie, et cette ligne de conduite réussit très bien. Il faudra quelque temps avant que nous voyions les résultats de cette ligne de conduite, mais je suis sûr que dans quelques années vous verrez un changement. C'est pourquoi, lorsque vous me demandez de considérer sérieusement la question je dois vous dire et j'espère que vous accepterez ma parole,—que la question a été très sérieusement prise en considération.

M. PUGH: Monsieur Gordon, en répondant à certaines questions, vous dites « nous . . . ». J'aimerais à savoir si vous entendez par là le conseil d'administration?

M. GORDON: J'ai parlé de la direction du National-Canadien, qui comprend, en effet, le conseil d'administration.

M. PUGH: Au sujet de la question que nous discutons en ce moment, je constate que vous avez nommé au conseil d'administration M. Lévesque et M. Charbonneau.

M. BALCER: M. Ayers est aussi de langue française.

M. GORDON: Une quantité de ces promotions sont faites sur ma recommandation personnelle. Elles me sont proposées par les hauts fonctionnaires régionaux et j'en suis saisi à titre d'agent exécutif en chef du chemin de fer. Je présente les cas du conseil d'administration, dont les membres entendent tout ce qui doit être dit à cet égard.

M. PUGH: Relativement à toutes les désignations à un rang supérieur?

M. GORDON: Oui.

M. ROULEAU: Vous voulez dire que, selon vous, il n'y a pas de Canadiens de langue française possédant les qualités et les aptitudes appropriées pour devenir de hauts fonctionnaires de la société? Vous n'avez pas été capable de trouver dans la province de Québec des Canadiens de langue française qui, d'après vous, auraient qualité pour être nommés hauts fonctionnaires dans un pays tel que le nôtre?

M. GRÉGOIRE: Comment pouvez-vous expliquer cela? Quand nous avons un ministre des Transports qui est un Canadien de langue française, vous ne pouvez pas trouver d'autres Canadiens de langue française ayant assez de mérite pour être membres de la direction des chemins de fer Nationaux?

M. GORDON: Vous déformez tous deux ce que j'ai dit. Je dis que nous ne faisons pas de favoritisme en ce qui concerne les promotions que nous accordons. Bien entendu, nous avons un certain nombre de fonctionnaires supérieurs, le directeur général de la région du Saint-Laurent, par exemple, que vous pourriez appeler un Canadien-français; et, en ce qui concerne le choix des candidats pour remplir les postes vacants, cet homme qu'on a nommé, par exemple, pour son habileté, ses aptitudes et son expérience, qualités sur lesquelles on se fonde pour former un jugement, avait la priorité sur les autres pour obtenir ce poste. Nous avons pris en considération tous les employés du chemin de fer qui en avaient le droit et nous avons finalement arrêté notre choix. Toutefois, nous n'avons pas fondé notre choix sur le fait que l'homme en question était un Canadien de langue anglaise ou un Canadien de langue française ou autre considération semblable, mais sur le fait qu'il était canadien. Tous ces hommes ont été choisis parce que, lors de la nomination, ils remplissaient les conditions mieux que toute autre personne. Je ne veux pas insinuer un seul instant que nous n'avons pas de Canadiens-français compétents à notre service, en particulier dans la province de Québec, car, bien entendu nous en avons.

M. GRÉGOIRE: Mais pas en nombre suffisant pour en trouver un ou deux ou six pour leur confier un poste de directeur?

M. GORDON: Laissez-moi vous dire—peut-être vais-je parler imprudemment, cela m'arrive quelquefois, laissez-moi vous dire que, pour ma part et tant que je serai président du national-Canadien, aucune promotion ou aucune nomination ne se fera simplement parce que le candidat est un Canadien-français. Il ne lui suffit pas d'être canadien-français, il doit se révéler aussi compétent que l'autre personne qui a aussi droit à postuler ce poste. On aura toujours recours à des dispositions justes au National-Canadien tant que j'y serai. Ce que vous demandez, c'est de la discrimination.

M. GRÉGOIRE: Voulez-vous insinuer qu'il n'y a pas de Canadiens-français dans la province de Québec aussi compétents que les directeurs que vous avez nommés?

M. GORDON: Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Quand un poste devient vacant, si un des employés venait à mourir demain, par exemple Dieu l'en possède, la direction cherchera un remplaçant et choisira la personne qui possède les qualités requises, l'expérience, l'instruction ou quelque autre aptitude. Si cet homme est ce que vous appelez un Canadien-français, il obtiendra le poste.

M. GRÉGOIRE: Mais vous n'avez pas pu trouver qui que ce soit au cours des dernières années.

M. GORDON: A l'époque de ces nominations, je le répète le plus compétent a été choisi.

M. ROULEAU: Ne serait-il pas possible de faire un effort spécial en vue de trouver un Canadien de langue française compétent pour le poste?

M. GORDON: Vous me demandez d'appliquer un traitement de faveur.

M. ROULEAU: Ce n'est que juste.

M. GRÉGOIRE: M. Gordon, à votre avis, ils étaient moins compétents pour l'emploi, n'est-ce pas?

M. GORDON: L'homme choisi pour l'emploi était la personne la plus compétente disponible à ce moment.

M. GRÉGOIRE: Selon votre propre opinion?

M. GORDON: Selon mon opinion, celle de mes conseillers, celle de ses compagnons de travail et de ceux qui ont écrit les recommandations. Je ne suis pas le seul à avoir voix au chapitre. Je reçois probablement dix ou douze appréciations différentes avant de faire une nomination de ce genre. Nous avons des dossiers sur le personnel où sont inscrites les bonnes notes de l'employé. Toutes ces choses sont étudiées au cours des années pour déterminer la place de chaque homme.

M. GRÉGOIRE: Vous êtes-vous servi de ce raisonnement pour trouver ces personnes plus compétentes que n'importe quel Canadien de langue française pour nommer l'hôtel du C.-N. comme vous l'avez fait malgré les protestations des gens de Montréal?

M. FISHER: A mon avis, ces questions ne sont pas pertinentes. M. Gordon pourrait-il nous dire quels sont à l'heure actuelle les facteurs inhibitifs qui semblent tenir à l'écart les personnes que nous pourrions appeler des Canadiens français? Je ne pourrais définir exactement cette catégorie de personnes. M. Gordon a mentionné le passé, mais j'aimerais connaître les faits. Est-ce parce que le National-Canadien fait toutes ses affaires en anglais?

M. GORDON: Je ne le crois pas. Toutes nos affaires ne se font pas en anglais. Nos règles sur le fonctionnement des trains sont écrites en anglais pour la simple raison qu'on ne peut se servir que d'une langue lorsqu'ils s'agit de ce genre de

règles, comme c'est le cas dans l'armée. Si vous émettez des ordres, vous devez vous servir d'une seule langue pour que tous donnent le même sens à vos paroles. Autrement on aurait beaucoup de difficulté à régler la question de l'interprétation. Il n'y a pas de doute là-dessus. Mais, si c'est une déclaration générale que vous me demandez, je dirai que le National-Canadien ou les chemins de fer Nationaux du Canada, ne semblent pas être un domaine de travail capable d'attirer les hommes les plus intelligents du Canada français, et nous n'avons pas obtenu ces hommes. Au cours des dix dernières années, nous nous sommes résolument mis à cette tâche. Je l'ai commencée moi-même et je peux m'en attribuer le mérite, bien que je sois sûr qu'on me refusera cet honneur; nous avons commencé à étudier sur-le-champ les moyens d'améliorer notre personnel et d'obtenir des Canadiens français possédant de l'habileté et une bonne instruction. Comme résultat de ces mesures, par exemple, en 1961, M. Vaughan vient de me le rappeler, des 42 diplômés d'universités que nous avons embauchés dans tout le Canada, 11 de ces diplômés venaient de l'Université Laval ou de l'Université de Montréal. Il s'agit de 25 p. 100. Nous sommes allés chercher ces hommes. Avec le temps, ces hommes nous amèneront d'autres personnes du Canada français, si nous ne les perdons pas. D'après mon expérience, et c'est à M. Chevrier en particulier que je m'adresse, j'ai constaté que, lorsque nous avons trouvé un Canadien français, que nous l'avons formé et qu'il commence à monter et à être connu, nous le perdons.

M. FISHER: Que pensez-vous du projet de prendre des Canadiens français qui auraient déjà de l'expérience et de les accepter dans votre organisation au niveau de la direction?

M. GORDON: Nous le ferions, si c'était nécessaire; mais je ne crois pas qu'il soit juste de nuire aux employés actuels du National-Canadien qui ont choisi ce travail pour toute leur vie en acceptant des hommes à des grades supérieurs lorsque ce n'est pas nécessaire. Nous l'avons déjà fait cependant.

M. CHEVRIER: Vous l'avez fait une ou deux fois.

M. FISHER: En raison de circonstances spéciales, chaque fois que ces circonstances spéciales se reproduiront elles seront prises en considération d'une façon spéciale.

M. GRÉGOIRE: Quelle a été votre expérience au service du National-Canadien avant d'être nommé président?

M. GORDON: Je n'avais jamais travaillé pour le National-Canadien.

M. GRÉGOIRE: Votre arrivée au National-Canadien a-t-elle causé du tort aux personnes qui y travaillaient déjà?

M. GORDON: Ce sont les personnes qui m'ont nommé qui devraient répondre à cette question.

M. GRÉGOIRE: Vous avez dit quelques mots au sujet des règles du National-Canadien qui sont en anglais pour éviter tout malentendu. Voulez-vous dire que les lois du Gouvernement du Canada, qui sont dans les deux langues peuvent provoquer des malentendus entre les citoyens canadiens et les juges?

M. GORDON: Je ne peux rien dire à ce sujet. J'ai assisté à trop peu de procès. Mais il me semble que les lois du Canada prêtent passablement à confusion. Lorsque vous donnez un ordre à un homme, qu'il soit dans l'armée ou qu'il travaille pour une compagnie de chemin de fer, cet ordre doit être précis et n'avoir qu'un seul sens. Nous savons tous qu'on n'a pas le temps de traduire dans les cas d'urgence.

M. GRÉGOIRE: Pensez-vous que la traduction des règles de la Compagnie de chemin de fer Canadien national pourrait comporter des dangers?

M. GORDON: Oui, certainement.

M. GRÉGOIRE: Pensez-vous que ce serait plus dangereux que de traduire les lois du Gouvernement du Canada?

M. GORDON: Oui, certainement, et c'est assez évident, car il y a des différences dans la traduction. Vous me demandez mon opinion et vous me donnez la vôtre.

M. FISHER: J'aimerais qu'on laisse M. Gordon répondre à la question.

M. GORDON: Laissez-moi vous illustrer cela en vous racontant une petite histoire qui date des débuts de ma propre expérience en fait de bilinguisme. Avant d'entrer au service de la compagnie de chemin de fer, j'étais à la Banque du Canada, nous avions jugé nécessaire de démolir une vieille bâtisse afin de construire la Banque du Canada. Dans mon innocence, j'avais adjugé le contrat au plus bas soumissionnaire, qui était un entrepreneur de langue française nommé Lajeunesse. J'ignore s'il vit encore. Mais je sais qu'il y a eu beaucoup de protestations dans la ville d'Ottawa. Pourquoi, disait-on, avons-nous accordé le contrat à un entrepreneur de langue française quand il y en avait tant de langue anglaise ici?

J'ai appelé l'entrepreneur et je lui ai demandé: «Il vous serait sûrement possible d'employer quelques hommes qui seraient des Canadiens de langue anglaise? Pourquoi devez-vous n'employer que des Canadiens de langue française et la plupart de Hull, pour faire cet ouvrage?»

L'entrepreneur m'a répondu: «La question n'est pas là. Cet édifice a 5 ou 6 étages et il y a une grosse poutre d'acier là-haut. Disons que deux employés se trouvent sur cette poutre, qui serait sur le point de tomber. Le contremaître leur crie «jump!» Il n'a vraiment pas de temps pour traduire.» C'est la même chose pour la compagnie de chemin de fer.

M. GRÉGOIRE: Devez-vous sauter souvent de vos trains?

Le PRÉSIDENT: Il pourrait avoir à le faire. Je m'aperçois que nous en sommes encore à la première page du rapport.

M. GRÉGOIRE: J'invoque la question de privilège. Les règlements du National-Canadien sont rédigés en anglais?

M. GORDON: Je ne parle pas des règlements généraux à l'intention des employés. Nous publions nos règlements généraux en anglais et en français. Nous en avons des pages et des pages. Je parle des règlements pour le fonctionnement des trains, les règles de la circulation qui embrassent le mouvement des trains, les règles de la circulation relatives au mouvement des trains. Il ne s'agit que d'une partie très minime.

Il y a un livre autorisé des règlements d'exploitation qui est le même pour toutes les compagnies de chemin de fer du Canada et du continent nord-américain; c'est le même que celui des États-Unis et il est accepté par toutes les compagnies de chemin de fer. Ainsi telle expression signifie la même chose pour toutes les compagnies ferroviaires. Ces règlements sont des ordonnances relatives à la circulation.

Les autres règlements sont des renseignements à l'intention de notre personnel et tout ce que nous publions, comme nos bulletins de la direction à l'intention du personnel, est rédigé en français et en anglais. J'ai une longue liste de tout ce que nous faisons à cet égard.

M. GRÉGOIRE: Je croyais que nous parlions des règlements de la Compagnie du National-Canadien et que ce serait là la raison pour laquelle les Canadiens français ne sont pas plus nombreux dans la direction.

M. GORDON: Non, il s'agit d'une chose tout à fait différente.

M. FISHER: Nous avons exprimé l'opinion ici, d'une façon passablement ferme, que la présence de Canadiens français dans des postes exécutifs du

National-Canadien offrirait bien des avantages. Si j'ai bien compris votre réponse, vous essayez toujours de ne pratiquer aucun traitement de faveur pour ou contre une personne, mais vous fondez vos nominations sur le mérite et l'habileté.

M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: En prenant pour acquis que cette attitude est juste et que vous la poursuivez, vous cherchez toujours à attirer à la direction des Canadiens de langue française.

M. GORDON: Nous cherchons à en trouver et nous serions heureux de les accepter.

M. RIDEOUT: J'espère que, lorsque M. Gordon choisit les personnes qui sortent des universités pour les élever plus tard à de hautes fonctions, il n'oubliera pas l'Université St. Joseph.

M. GORDON: Il n'y a rien à faire.

M. CHEVRIER: Puis-je revenir au rapport maintenant?

Le PRÉSIDENT: Nous avons discuté le poste de 27 millions. S'il y a autre chose à dire à ce sujet, commençons par là.

M. RIDEOUT: D'après la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, il y aura une perte de 10 à 11 millions.

M. GORDON: S'il n'y a pas de subvention en vertu de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

M. RIDEOUT: Cette disposition sera abolie.

M. GORDON: Si le rapport de la commission MacPherson est adopté, je crois comprendre que cette subvention sera comprise dans d'autres subventions.

M. RIDEOUT: Où la prendrait-on? Est-ce que les Maritimes en souffriraient?

M. GORDON: Non, pas de la façon dont je comprends le rapport.

M. CHEVRIER: J'aimerais à revenir sur toute cette question.

M. GORDON: Il peut y avoir des endroits où le taux intérimaire s'en ressentira.

M. CHEVRIER: Vous avez répondu à une question de M. Fisher il y a un moment au sujet de la subvention à l'intention des chemins de fer dans tout le nord de l'Ontario. J'aimerais tout d'abord à vous poser une question à ce sujet et à revenir ensuite aux paiements des taux de transport des Maritimes. La commission royale Turgeon a recommandé la subvention du pont-rail, subvention qui représente un paiement d'environ 7 millions de dollars divisé entre le National Canadien Pacifique-Canadien. L'abolition de cette subvention signifierait une perte de 7 millions pour les deux compagnies de chemin de fer dans tout le nord de l'Ontario. Où les chemins de fer prendront-ils l'argent pour se rembourser? Faudra-t-il augmenter les taux de transport?

M. GORDON: Cela dépend; il appartiendra aux compagnies de chemin de fer de décider si une augmentation est sage ou non. Nous aurons à décider cette question en tenant compte de la concurrence que nous soutenons.

M. CHEVRIER: Il va sans dire que, si vous enlevez 7 millions au nord de l'Ontario et 10 millions au terminus dans la région des Maritimes, il faudra augmenter les taux de transport pour rembourser les compagnies de chemin de fer; je ne vois pas d'autre solution. Y aura-t-il une subvention?

M. GORDON: Tout dépend de ce que la Commission royale MacPherson recommandera au sujet de l'octroi de subventions.

M. CHEVRIER: Vous connaissez les recommandations.

M. GORDON: Oui, mais je ne sais pas quelles sont celles qui seront mises à exécution.

M. FISHER: Ne changera-t-on pas tout simplement une subvention pour une autre?

M. GORDON: C'est là une question générale. Je ne sais pas ce qui arrivera. Tout ce que je connais ce sont les recommandations du rapport. M. Balcer est sûrement au courant de ces recommandations.

M. CHEVRIER: Si ces quatre recommandations étaient mises en vigueur, quel en serait l'effet advenant que vous vous retiriez du nord de l'Ontario et des Maritimes en vertu de ces deux subventions?

M. GORDON: Encore une fois, je ne puis répondre à cette question, car il existe plusieurs façons d'appliquer les dispositions législatives, tout en observant les recommandations du rapport. Tout dépendrait de la méthode employée. Si, comme vous le proposez, les subventions sont simplement retirées, alors je présume,—et encore une fois, je parle sous réserve de ce que serait la législation,—que les chemins de fer seraient libres de déterminer l'ajustement qu'ils pourraient apporter à leurs taux de transport-marchandises. Nous serions libres, sous réserve du jeu de la concurrence, parce que ces taux sont maintenant devenus si ancrés, ainsi que la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises que je doute qu'en les augmentant du jour au lendemain, nous eussions pu maintenir le trafic.

M. FISHER: Qu'arriverait-il à la structure des taux de transport-marchandises dans les Maritimes si vous supprimiez la subvention et si se maintenait la concurrence entre les camions et les chemins de fer à l'égard du transport vers le Canada central? Si la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes est abrogée, comment pourrait alors s'améliorer la situation dans les Maritimes si sont appliquées les recommandations de la commission royale?

M. GORDON: Il faut comprendre toute la portée du rapport. Voilà pourquoi j'ai dit ce matin qu'il est très important de ne pas choisir quelques passages détachés. Il importe de considérer le rapport dans son ensemble et la solution qu'il offre. Ce rapport a pour objet de proposer la meilleure méthode de faire bénéficier l'expéditeur de notre réseau de transport, mais non pas nécessairement les chemins de fer. En pareil cas, je laisserais la concurrence en décider, et si tous ces moyens artificiels sont supprimés, alors les taux de transport-marchandises s'établiront selon le meilleur service accordé à l'expéditeur et selon le mode de transport le plus avantageux. Alors l'expéditeur pourra obtenir le service le plus rapide, le plus efficace et au taux le plus bas. C'est en tenant compte de cette situation que je dois répondre à cette question.

M. CHEVRIER: Par exemple, comme il est recommandé dans le rapport, si les taux de transport des marchandises étaient réduits au cours de l'année 1963, où obtiendriez-vous les recettes de \$10.7 millions que vous avez perçues durant l'année 1961?

M. GORDON: Je l'ignore. Cela dépendrait du marché et des subventions qui seraient accordées en vertu de cette loi. Encore une fois, on me pose des questions qui ne sont pas de mon ressort, mais il est possible que le gouvernement décide, au moyen d'une mesure législative, qu'il n'est pas sage de ce faire tout d'un trait et qu'il nous accorde une période de cinq ans; je l'ignore. Je ne puis répondre à cette question avant d'avoir vu le projet de loi. M. Balcer me dirait poliment de me mêler de mes affaires. Je ne puis vous indiquer les résultats immédiats avant d'avoir vu le bill.

M. CHEVRIER: Si la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises est abolie, les chemins de fer demanderont-ils alors une augmentation des taux de transport-marchandises?

M. GORDON: Non, pas nécessairement. Tout dépendra des circonstances, lesquelles relèvent surtout de la concurrence.

M. CHEVRIER: Et aussi de la subvention que vous recevrez du gouvernement si cette mesure législative est adoptée?

M. GORDON: Oui.

M. PUGH: Je crois que vous avez dit que cet accord général augmenterait les recettes de quelque 72 millions de dollars. Vous avez sans doute étudié tous les aspects de la situation avant d'établir ce chiffre. Avez-vous alors tenu compte des subventions?

M. GORDON: C'est un mélange de plusieurs éléments. A la page 4, vous constaterez que nous avons reçu des subventions au montant de 66.7 millions de dollars en 1961. Ceci comprend \$27,900,000 à titre de subvention préalable, faite globalement parce que les recommandations contenues dans le rapport de la commission MacPherson n'ont pas encore été appliquées. S'il est donné suite à ce rapport, certaines de ces subventions subsisteront, telles par exemple celles concernant les navires à vapeur de Terre-Neuve et de l'Île du Prince-Édouard. Je crois qu'elles subsisteront parce qu'elles sont distinctes des autres. J'estime que si les recommandations contenues dans ce rapport sont appliquées en entier, nous retirerons des subventions de l'ordre de 72.4 millions en comparaison de 66 millions de dollars. Si la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes est abrogée par cette loi, ce montant serait absorbé ailleurs dans les subventions qui seraient recommandées par mesure législative.

M. CHEVRIER: Si ces recommandations sont appliquées, est-ce que ce ne serait pas substituer une subvention à une autre?

M. GORDON: On a recommandé l'octroi d'une subvention relative aux pertes subies par les chemins de fer, et en outre la Passe du Nid de Corbeau pose un autre problème de trafic.

M. FISHER: Cette question n'était pas comprise dans le mandat de la commission?

M. GORDON: Non.

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: Un instant. Le mandat de la commission ne permettait pas de recommander et d'adopter un taux. Rien de ce que j'ai dit ne touche au changement du taux de la Passe du Nid de Corbeau. La commission a dit que les chemins de fer ne devraient pas assumer de pertes à l'égard de services qu'ils procurent en faveur du public; ces pertes devraient être remboursées à même le trésor public. Dans la mesure où nous pouvons prouver que nous transportons le blé à perte, nous recevons la subvention mentionnée qui, incidemment, diminue au cours des années, mais qui néanmoins fait partie de l'ensemble.

M. CHEVRIER: M. Fisher a dit que le mandat de la commission ne comportait pas l'étude des taux de la Passe du Nid de Corbeau.

M. FISHER: Dans ce cas, la commission a circonvenu le premier ministre.

M. GORDON: Je ne me prononcerai nullement sur la portée du mandat de la commission. Tout ce que j'en sais, c'est que dans la dernière partie, on y disait: "tout autre sujet connexe que la commission jugera comme relevant du domaine général de l'enquête".

M. RIDEOUT: Relativement au service de navires à vapeur reliant l'Île du Prince-Édouard, le chemin de fer est-il impliqué dans les relevés concernant la jetée?

M. FISHER: Ne pouvons-nous pas laisser cette question de côté jusqu'à ce qu'elle soit étudiée dans le rapport? Je désirerais poser une question concernant la situation qui existe à l'égard des taux de transport dans les Maritimes.

Le PRÉSIDENT: C'est sur cette page-ci.

M. FISHER: Sommes-nous encore à la page 1, à l'aperçu financier?

M. SMALLWOOD: Nous sommes à la page 4.

Le PRÉSIDENT: Les recettes provenant de l'exploitation.

M. FISHER: Je désirais demander à M. Gordon quel pourcentage du trafic-marchandises—et non du transport des voyageurs—détient le National-Canadien, actuellement, en ce qui concerne les taux de transport des marchandises dans les Maritimes?

M. GORDON: Il me faudrait consulter mon dossier sur ce sujet.

M. VAUGHAN: Le Pacifique-Canadien dessert Saint-Jean. Le National-Canadien va de Moncton à Sydney, où il est le seul transporteur par chemin de fer. Smith Transport dessert les Maritimes également. Si vous désirez savoir le pourcentage versé en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, nous pouvons obtenir ce renseignement.

M. FISHER: Cette loi s'applique aux Chemins de fer Nationaux plutôt qu'aux autres transporteurs.

M. VAUGHAN: Non pas exclusivement.

M. GORDON: C'est nous qu'elle favoriserait davantage.

M. FISHER: Je désire poser une autre question sur ce même sujet. Le National-Canadien a-t-il soumis quelque recommandation à la commission royale d'enquête MacPherson relativement à l'abolition de cette subvention?

M. GORDON: Franchement, je ne m'en souviens pas. Nous vous trouverons ce renseignement. En ce moment, je ne me souviens pas si l'on a discuté cette question.

M. CARTER: La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes ne s'applique pas aux marchandises en provenance d'autres pays et qui sont déchargées dans les ports des Maritimes.

M. GORDON: Je vais répondre à vos deux questions. La réduction des taux de transport des marchandises par rail s'applique: (1) au trafic local entre des endroits situés dans ce territoire; (2) au trafic d'exportation (rail-océan) en provenance de ce territoire et destiné à des ports océaniques situés dans ce territoire, et (3) au trafic à destination de l'Ouest vers des endroits au Canada situés au-delà des limites du territoire (la réduction des taux ne s'applique qu'à Lévis ou à Diamond Junction).

Ce territoire comprend les lignes de chemin de fer situées dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île du Prince-Édouard et de Terre-Neuve, et les lignes dans la province de Québec s'étendant de la frontière sud, près de Matapédia et de Courchesne, jusqu'à Diamond Junction et Lévis. Voilà le territoire, et c'est là où s'appliquent ces taux.

M. FISHER: Monsieur Gordon, l'an dernier, vous nous avez dit que vous vous étiez adressé au gouvernement relativement à certaines charges mortes que doit supporter le National-Canadien et qui constituent un montant important. Je constate que l'aperçu financier ne fait aucune mention de ce sujet; je présume donc que nous n'avez reçu aucune réponse du gouvernement.

M. GORDON: Notre rapport annuel en fait mention, à l'avant-dernier paragraphe de la page 19, qui se lit comme il suit:

Certaines dispositions de la Loi de 1952 sur la revision du capital ont atteint leur date normale d'expiration, mais ont été prolongées temporairement en attendant les résultats du nouvel examen auquel la structure financière du Canadien National donne présentement lieu, avec la participation de certains services gouvernementaux.

Cette question est actuellement étudiée par ces services.

M. FISHER: Quand l'avez-vous déposée?

M. GORDON: Nous la préparions pour qu'elle soit déposée n'importe quand au cours de l'année, mais nous avons préparé en définitive un exposé officiel et convenu.

M. CHEVRIER: S'agit-il d'une nouvelle capitalisation?

M. GORDON: Oui, c'est cela. Bien que nous ayons déposé d'autres documents, c'est le 10 octobre que nous avons soumis la pièce finale. La présentation officielle a été effectuée le 10 octobre.

M. FISHER: De l'année 1962?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Pourquoi la préparation de cet exposé a-t-elle été aussi longue?

M. GORDON: Parce qu'il fallait étudier individuellement tous les biens détenus par le chemin de fer afin de nous assurer que le montant de la dépréciation était adéquat ou justifiable. Il nous a fallu évaluer chacun de ces biens. Est-ce exact, monsieur Toole?

M. J. L. TOOLE (*vice-président, comptabilité et finance*): Oui.

M. GORDON: C'est surtout M. Toole qui dirigeait ce travail. Il s'est agi d'un travail de comptabilité formidable, non seulement à l'égard des biens actuellement existants, mais aussi à l'égard de ceux que nous détenions dans le passé.

M. FISHER: Est-ce un chiffre provisoire que vous nous avez donné l'an dernier?

M. GORDON: Ce fut une parfaite indiscretion que je n'aurais jamais dû commettre; cependant, c'est vous qui m'y avez incité.

M. FISHER: Après revision, ce montant a-t-il été augmenté ou abaissé?

M. GORDON: Maintenant que j'ai présenté un exposé je crois que le montant devrait en demeurer secret.

M. FISHER: J'aimerais en connaître l'ampleur.

M. GORDON: L'an dernier, je vous ai donné un montant qui avait été établi après un examen tout à fait préliminaire et que je ne désire pas rendre public; le montant que nous avons maintenant soumis à cet égard comporte dans l'ensemble un grand nombre d'articles, et je crois que j'induirais le Comité en erreur si j'en choisissais un au hasard sans expliquer tous les faits qui s'y rapportent. M. Balcer étant présent, il lui appartient de communiquer ce rapport s'il le désire.

M. BALCER: Je ne crois pas que nous puissions communiquer ce rapport.

M. FISHER: Monsieur Balcer, avez-vous l'intention de présenter cette année un nouveau bill relatif aux immobilisations du National-Canadien?

M. BALCER: L'exposé du National-Canadien a été présenté au ministre des Finances, et c'est lui qui, le cas échéant, le présentera à la Chambre. Ce sujet n'est pas encore au Feuilleton, et il n'a pas été mentionné dans le discours du trône.

M. BENIDICKSON: Il n'y a guère longtemps, une mesure législative a apporté un dégrèvement important du capital des Chemins de fer nationaux; en quelle année était-ce?

M. GORDON: En 1952.

M. BENIDICKSON: Quel était le montant de ce dégrèvement?

M. GORDON: Ce n'était pas un dégrèvement; c'était la transformation d'une dette fixe à des actions privilégiées portant intérêt de 4 p. 100 à cette époque.

M. BENIDICKSON: Quel en était le montant en chiffres ronds?

M. GORDON: Ce transfert s'élevait à environ 750 millions de dollars.

M. FISHER: Monsieur le président, je désirerais savoir si cet exposé a été adressé au ministre des Finances. S'il est accepté, je suppose qu'il aura des conséquences ou un effet formidable sur votre bilan de l'an prochain.

M. GORDON: En effet, et comme je l'ai dit, cette mesure nous permettra de présenter à la population du Canada un tableau exact de nos opérations actuelles. Pour cette raison, j'estime qu'elle est très importante pour remonter le moral des employés. On appréciera mieux le travail qu'accomplissent les employés des chemins de fer, et nos recettes courantes ne seront plus grevées par les anciennes charges mortes qui paraissent dans notre comptabilité. Je souhaite sincèrement que la situation soit clairement expliquée dans l'intérêt du public canadien et que cela produise un résultat indiquant nos opérations courantes.

M. FISHER: Si vos propositions sont acceptées, pouvez-vous nous indiquer quel en serait l'effet sur le déficit que vous prévoyez pour l'année 1962?

M. GORDON: C'est une autre façon de me demander quel montant est mentionné.

M. FISHER: Nullement.

M. GORDON: Je tiens à préciser ceci, monsieur Fisher: je suis tout à fait sûr que si le gouvernement a l'intention d'adopter une loi, nos recommandations seront déposées au bureau du même comité ou au bureau de la Cambre, de façon que vous puissiez tous les bien comprendre et les étudier . . . et je n'attribue pas ces paroles au ministre; je suis sûr de ce que j'affirme.

M. FISHER: Mais, l'année dernière, vous avez établi entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien une comparaison qui valait vraiment la peine et qui était très pertinente. Vous nous dites aujourd'hui que cela aurait un effet bienfaisant sur le moral des employés et je suis d'accord. Mais, est-ce que vous en retirerez un excédent?

M. GORDON: Voici: si nous obtenons une nouvelle capitalisation sur la base que nous avons proposée, si le rapport MacPherson est mis en application dans les proportions que nous avons mentionnées et si nous venons à bout des difficultés que suscitent actuellement les chargements de moins d'une wagonnée, les envois par exprès et le camionnage, j'ai la ferme conviction que le National-Canadien enregistrera un surplus sous réserve naturellement du niveau des affaires et autres facteurs. Si nous devons toutefois faire face à une crise économique grave, il y aurait lieu de réviser ce jugement.

M. FISHER: N'aviez-vous pas laissé entendre, lors de la dernière révision du capital, qu'il y avait des profits en perspective?

M. GORDON: Les prévisions que j'avais énoncées avaient été, si vous vous souvenez bien, prudemment établies. Je devrais peut-être en retracer le passage exact. J'avais dit à ce sujet:

Ma déclaration, bien entendu, est essentiellement une affaire d'opinion, mais notre appréciation se fondait sur l'expérience des années passées et elle suppose le même genre de rapport entre les tarifs du transport-marchandises d'une part, les salaires et les prix d'autre part.

Cela ne s'est pas produit.

M. FISHER: Quand cette déclaration a-t-elle été faite?

M. GORDON: En juin 1952, et je crois que c'était devant le comité du Sénat. Elle fut faite en réponse à une question de M. Roebuck et on la trouve à la page 13 des Débats du Sénat, en date du 20 juin 1952.

M. FISHER: J'ai une autre question à poser au sujet des prévisions dont il s'agit ici.

Quelles sont, à votre avis, les principales raisons pour lesquelles vos prévisions ne se sont pas réalisées et ont donné lieu à une nouvelle proposition visant à effectuer une nouvelle capitalisation?

M. GORDON: Ja pense qu'il faudrait que je m'en reporte à la déclaration que j'ai faite l'an dernier, car vous avez posé la même question l'an dernier et je vous avais répondu de façon détaillée.

M. CHEVRIER: N'avez-vous pas dit que cette nouvelle capitalisation, dont il s'agissait en 1952, ne constituait qu'une partie de ce dont le National-Canadien avait besoin?

M. GORDON: Oui, et dans l'étude des divers cas, nous avons dit que nous tentions d'examiner la situation en nous fondant sur ce qui s'était produit depuis lors. Nous ne nous en sommes pas trop mal tirés jusqu'en 1956.

M. CHEVRIER: Je voudrais vous poser une question au sujet du rappel des mesures de 1952 que vous avez fait en réponse à la question de M. Benidickson. Vous avez dit qu'il ne s'agissait pas de l'amortissement d'une dette, mais d'un transfert au fonds fiduciaire des titres.

M. BENIDICKSON: Avec une perte d'intérêts de ce côté?

M. CHEVRIER: Cette mesure comportait le transfert de la dette nationale au fonds fiduciaire des titres dans les comptes du National-Canadien.

M. GORDON: Cette mesure nous libérait des frais d'intérêts au moyen de frais fixes de 23 à 25 millions de dollars par année.

M. CHEVRIER: D'après le rapport de l'année 1961, vous n'êtes pas en meilleure posture aujourd'hui, en ce qui a trait aux frais fixes, que vous ne l'étiez alors?

M. GORDON: C'est juste.

M. CHEVRIER: Vos frais fixes ont augmenté?

M. GORDON: Exactement, et cette augmentation est due au relèvement complet du chemin de fer, tant du point de vue des changements techniques engendrés par l'adoption des locomotives à moteur diesel que pour diverses autres raisons; ajoutons que, lorsque nous avons entrepris l'examen minutieux de ces changements, nous avons compris que notre compte de dépréciation était dans l'ensemble disproportionné au nouveau matériel que l'on mettait en service. C'est là la véritable raison du mémoire que nous présentons en vue d'une nouvelle capitalisation et il faut y ajouter certains autres facteurs.

M. CHEVRIER: En ce qui concerne le nouveau mémoire, sans qu'il soit question de la façon dont le mémoire a été soumis, pourriez-vous répondre à la question suivante? S'agit-il d'un transfert au fonds fiduciaire des titres du même genre que celui que vous demandez ou sera-ce le règlement complet d'une certaine partie des dépenses en immobilisations?

M. GORDON: Il ne sera question ni de l'un ni de l'autre, mais je ne sais comment définir la chose. Les propositions que nous avons faites se fondent sur la disproportion dans laquelle se trouve le compte de la dépréciation. Cette situation a des répercussions sur le capital engagé, mais au point de vue de la comptabilité, cela comporte une opération compliquée, bien que cela n'entraîne pas de dépense en ce sens que l'obligation se trouve à passer de nos livres aux livres du gouvernement.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, me permettra-t-on de passer ici à un autre aspect de la question?

Le PRÉSIDENT: C'est toujours au sujet des dépenses d'exploitation?

M. CHEVRIER: Oui.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais que nous procédions de façon ordonnée dans nos délibérations.

M. CHEVRIER: Oui. Vous êtes au courant, ainsi que vous l'avez dit il y a un instant, des vœux émis par la Commission royale, laquelle recommandait pour l'année 1961 des subventions aux deux chemins de fer, de l'ordre de \$97,300,000 dont \$72,300,000, si je me souviens bien de ce que vous avez dit, iraient au National-Canadien?

M. GORDON: C'est à peu près cela, oui.

M. CHEVRIER: Au poste des services de voyageurs du National-Canadien, il est question de 40 millions de dollars?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Comment comptez-vous réduire les services-voyageurs en échange de la subvention?

M. GORDON: Nous devons prouver à la Commission des Transports que les services particuliers à l'égard desquels nous réclamons des subventions sont des services déficitaires. Nous nous occupons activement, vous le savez sans doute, à faire des recommandations en vue d'abandonner certains services sur des voies d'embranchement. Il importe, je crois, de signaler que si nous avons fait des recommandations en vue d'abandonner certains services, il ne s'ensuit pas nécessairement que tous les parcours mentionnés seront abandonnés. La Commission des Transports devra se réunir et prendre une décision à ce sujet. Si les commissaires se rendent compte qu'il est dans l'intérêt public de continuer à exploiter certains services-voyageurs, et je ne doute pas que cela se produise, nous aurons droit, aux termes du rapport de la Commission et pourvu qu'on y donne suite, à la différence entre notre revenu et la somme de notre déficit payée à même ce montant de 40 millions. Cela durera un certain temps, jusqu'à ce que nous puissions faire cesser les services dont le public n'aura plus besoin.

M. CHEVRIER: En ce qui concerne la subvention recommandée dans le rapport de la commission royale, à l'égard du parcours de 8,600 milles, quelle proportion a trait au National-Canadien et quelle autre au Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Vous parlez des voies d'embranchement sur une distance de 8,600 milles?

M. CHEVRIER: Oui, car votre réponse à ma question nous introduit dans ce domaine.

M. GORDON: Il me faudra étudier la chose, mais je crois que dans le cas du National-Canadien, il s'agit de 4,500 milles.

M. CHEVRIER: Vous dites que le National-Canadien a l'intention de demander à la Commission des Transports d'abolir son service sur ce parcours?

M. GORDON: Soyons précis sur ce point. Nous présentons des demandes à la Commission des Transports relativement à la mise hors de service de certaines lignes en vue d'établir les déficits qui se rapportent aux services particuliers dont nous faisons mention. Nous en avons une centaine et peut-être même davantage. Je crois vraiment que nous avons un peu plus d'une centaine de demandes.

M. CHEVRIER: Avez-vous l'intention de procéder ainsi en ce qui concerne les 4,500 milles?

M. GORDON: Oui, nous faisons cela en ce qui a trait aux voies d'embranchement qui sont en jeu.

La Commission des transports va se rendre compte que l'abandon de ces parcours devra se faire graduellement. Elle pourra donner suite à nos demandes dans certains cas mais elle pourra aussi décider que le moment n'est pas encore venu d'agir et pourra nous demander d'attendre encore cinq ans. Elle pourra décider dans certains cas que nous pouvons donner suite à nos projets, mais elle pourra aussi déclarer qu'il y a certaines demandes qu'elle n'est pas disposée à accorder. Toutefois, dans le cas des demandes à l'égard desquelles la Commission

nous dira de continuer à servir le public, elle sera obligée de payer une subvention en vertu de ses propres recommandations, pourvu que le gouvernement y donne suite.

Au nombre des demandes qui seront faites relativement à l'abandon des parcours, certaines auront trait à des parcours d'un genre différent, à l'égard desquels la Commission sera de notre avis, avec ce résultat que le montant des subventions ira diminuant au fur et à mesure que nous remédierons à la situation.

M. BENIDICKSON: Monsieur le président, je me demande si les représentants du National-Canadien pourraient, durant la suspension de la séance à midi, préparer à l'intention du Comité un tableau montrant le montant de capital fourni chaque année depuis le changement effectué dans les immobilisations, soit depuis 1952 jusqu'à nos jours et indiquer en outre les profits et pertes des chemins de fer au cours des dix dernières années?

M. GORDON: On trouve tout cela dans le rapport annuel, monsieur.

M. BENIDICKSON: Le sujet m'intéresse, à quelque point de vue qu'on se place, du moral, etc. Vous avez défalqué une somme considérable d'argent qui avait été fournie à cette compagnie de la Couronne. Il y a eu transfert d'une somme de 750 millions de dollars appartenant à une catégorie qui portait intérêt, ce qui s'assimilerait à un déficit puisque la somme portait intérêt. Cette somme a été défalquée en 1952 et il semble que nous soyons à la veille d'en absorber une autre. Le président pourrait-il, cet après-midi, indiquer la somme des capitaux fournis au cours des dix dernières années pour l'apport de locomotives à moteur diesel, la C.T.C., les halles à marchandises très chères, munies d'un système de manutention automatique des marchandises, qui ont été établies à Winnipeg, à Toronto, à Montréal, à Moncton et ainsi de suite, afin de pouvoir rassurer la Chambre des communes sur le caractère rentable de ces installations, eu égard à l'obligation de verser certains montants pour du capital qui avait été investi?

M. GORDON: M. Benidickson, je voudrais faire ici deux observations. Tout d'abord, le montant des immobilisations est indiqué dans chacun des rapports annuels que nous avons soumis au présent comité. Il n'y a rien de confidentiel au sujet du montant de capital, si je puis dire, qui a été dépensé ou du pourquoi de la dépense.

En second lieu, je voudrais dire respectueusement ceci aux membres du Comité: Je ne crois pas qu'il soit convenable que le Comité ou un de ses membres exprime son avis au sujet de la nouvelle capitalisation que nous avons en vue avant d'avoir pu l'étudier.

M. BENIDICKSON: Bien, je suis d'accord.

M. GORDON: Au cours de l'année dernière, les membres du Comité ont manifesté une inquiétude assez vive au sujet des chiffres que j'avais mentionnés et pourtant ils ne connaissaient nullement les détails de ce qui avait été proposé et ils n'avaient pas eu la chance non plus d'en comprendre le sens. Je crois que nous ne devrions pas essayer, dans cette enceinte, de traiter de sujets dont le Comité n'a pas été saisi. Je le répète, et M. Balcer a approuvé ma déclaration, si, comme je l'espère, le projet relatif à une nouvelle capitalisation est mis en application dans le cadre d'une loi, les députés à la Chambre des communes auront l'occasion d'étudier le plan en détail et d'entendre les délibérations et les explications qui s'ensuivront. On ne saurait l'expliquer par des généralités.

Enfin, je voudrais souligner le point suivant: l'unique but visé par la nouvelle capitalisation et les autres sujets qui ont fait l'objet de nos délibérations est d'établir le National-Canadien sur une base qui permettra à la population canadienne d'en étudier le pour et le contre, en se fondant sur les résultats de son exploitation courante.

M. BENIDICKSON: Vous aviez dit cela en 1952.

M. GORDON: Je ne le crois pas. Je ne crois pas avoir dit cela en 1952. Ceux qui s'opposent à cette nouvelle capitalisation s'opposent au bien-être des employés du National-Canadien, car il n'y a rien de plus difficile, pour la direction d'une entreprise qui veut travailler avec ses employés, stimuler leur moral tout en s'efforçant de leur inspirer la fierté de leur organisation, facteur essentiel de toute administration, que de faire face continuellement à des déficits. Notre exposé des faits sera une thèse claire et nette par laquelle nous montrerons que les chiffres qui apparaissent au bilan du National-Canadien devraient, selon toute logique et convenance, être modifiés de façon à anéantir le passé. Puisque nous n'avons su le faire en temps opportun, nous le ferons maintenant et nous repartirons avec l'idée que nous devons pouvoir voler de nos propres ailes. Si nous réussissons à mettre en œuvre ce que nous avons exposé (la nouvelle capitalisation et le rapport de la commission MacPherson), je suis sûr,—et je le dis sans hésitation,—que le National-Canadien pourra rééquilibrer son budget et réaliser des bénéfices.

M. ADDISON: Je voudrais poser une seule question, monsieur Gordon, au sujet des frais fixes dont nous avons parlé. Si vous jetez un coup d'œil à la page 27 du rapport où est indiqué le total des prêts et obligations du gouvernement du Canada, vous y trouverez le chiffre de 164 millions de dollars, lequel représente environ un dixième, et à la page 25, l'intérêt sur les obligations est de 69 millions de dollars et l'intérêt sur les prêts du gouvernement est de \$1,480,000, ce qui ne représente pas la même proportion. Je voudrais savoir si le gouvernement fédéral verse au National-Canadien une subvention autre que celle qui est approuvée par le Parlement.

M. GORDON: Non.

M. ADDISON: Qu'est-ce qui constitue ici la différence?

M. GORDON: Nous payons l'intérêt sur toutes les obligations qui sont à recouvrer; elles sont entre les mains du public. Quel chiffre aviez-vous en tête?

M. ADDISON: La proportion est de un dixième en ce qui concerne le passif.

M. GORDON: Il y a là une erreur. De quel chiffre s'agit-il?

M. ADDISON: 164 millions de dollars, à la page 27.

M. GORDON: Je vois ce que vous voulez dire. Vous parlez de la somme globale des emprunts et des obligations du gouvernement.

M. ADDISON: Des 164 millions de dollars.

M. GORDON: C'est cela. Il s'agit d'avances faites à titre provisoire. Ces avances sont transformées en obligations qui sont vendues par la suite au public. Elles seront incorporées au grand total dès que nous aurons lancé l'émission.

M. ADDISON: Est-ce que les chemins de fer nationaux n'empruntent pas du gouvernement à un taux moins élevé?

M. GORDON: Non. Voici comment les choses se passent: si nous avons besoin d'argent en fonction de notre budget d'établissement, nous l'empruntons du gouvernement tout comme nous le ferions d'une banque, jusqu'au moment où nous convenons de part et d'autre que le marché est prêt à recevoir une émission du National-Canadien. Nous nous adressons alors au marché public, nous y vendons l'émission du National-Canadien qui, comme vous le savez, est garantie par le gouvernement, et le produit, qui entre dans la colonne des dettes,

sert à amortir les avances du gouvernement. Il s'agit simplement d'avances bancaires qu'on nous accorde provisoirement pour notre commodité, jusqu'à ce que nous soyons prêts à vendre des obligations au public.

M. ADDISON: J'ai cru comprendre que les chemins de fer reçoivent parfois des fonds provenant de la vente de rentes sur l'État.

M. GORDON: Du tout.

M. BENIDICKSON: Il s'agit d'avances provisoires.

M. GORDON: Des avances provisoires, oui.

M. BADANAI: A la page 26, il est question des immobilisations.

Le PRÉSIDENT: Il serait bon de prendre les rubriques dans l'ordre où elles se présentent, les unes après les autres, si vous voulez bien.

M. BADANAI: Je voudrais savoir où figurent les dépenses faites à l'égard des cours de triage automatique.

M. GORDON: Elles se trouvent sous une de ces entêtes. Voyez-vous l'entête: *Immobilisations en 1961*? Le détail se trouve là; d'ailleurs, j'y reviendrai lorsque nous étudierons le budget. Cette dépense doit figurer sous la rubrique: *Grands centres ferroviaires*, ou: *Voies de triage et embranchements*. Cela dépend de l'endroit où se trouve ce détail.

M. BADANAI: Il s'agit de \$1,700,000?

M. GORDON: En 1961, nous avons dépensé \$13,400,000 pour nos grands centres ferroviaires.

M. BADANAI: D'après ce que je comprends, les cours de triage automatique de Toronto ont à elles seules coûté plus de 100 millions de dollars.

M. GORDON: On ne montre ici que ce que nous avons dépensé en 1961.

M. BENIDICKSON: Mais vous aviez promis de nous soumettre un bilan des immobilisations pour une période de dix ans, quand la séance reprendrait.

M. FISHER: M. Benidickson a demandé cela.

M. BENIDICKSON: Vous nous avez dit que ce détail se trouvait dans le rapport; mais les chiffres que nous avons sous les yeux ne se rapportent qu'à l'années 1961.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il siéger jusqu'à midi et demie? Bon. M. Rideout essayait de poser une question.

M. BADANAI: Je n'ai pas terminé.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons de nouveau à 3 heures ou après l'appel de l'ordre du jour.

M. FISHER: Je tiens à signaler que j'ai certaines questions à poser. Je ne veux pas les poser maintenant, mais je voudrais simplement qu'on sâche que je me propose de poser des questions à M. Gordon au sujet des données statistiques sur l'emploi qui paraissent à la partie VI du rapport du Bureau fédéral de la statistique sur les transports ferroviaires; je veux comparer les chiffres de la première catégorie se rapportant à l'administration du National-Canadien et du Pacifique-Canadien pour la période allant de 1958 à 1961.

M. RIDEOUT: Je propose que nous suspendions la séance jusqu'à l'appel de l'ordre du jour.

M. GRÉGOIRE: J'aurai des questions à poser au sujet des services rentables et de ceux qui ne le sont pas. J'aimerais questionner un des conseillers de M. Gordon à ce sujet, lorsque nous nous réunions après l'appel de l'ordre du jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI, 20 novembre 1962.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre, messieurs. Je propose, nullement pour écarter les témoins ni éviter qu'on pose des questions, remarquez-le bien, que nous procédions plus méthodiquement dans l'étude du rapport poste par poste. Nous avons consacré beaucoup de temps à l'aperçu financier, aux recettes et dépenses d'exploitation, et ainsi de suite. Si cela vous convenait, je pense que nous devrions procéder de façon plus méthodique maintenant, afin de ne pas revenir sur tout le rapport et pour ne pas aller au-devant des choses. Si nous étudions les postes les uns après les autres (je crois que c'est ce que nous avons fait l'année dernière), je pense que notre travail avancera d'autant mieux.

M. FISHER: Monsieur le président, il me semble qu'en étudiant la révision du capital ce matin, nous avons procédé de façon méthodique, puisqu'il s'agissait de l'étude financière.

Le PRÉSIDENT: Il y a également les immobilisations. Mais, avant d'aller plus loin, j'aimerais savoir si le Comité veut que nous procédions de cette manière, que nous étudions les postes les uns après les autres. Êtes-vous d'accord, messieurs?

(Assentiment.)

M. CHEVRIER: Nous en sommes toujours à l'étude de la situation financière, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. CHEVRIER: J'ai quelques questions à poser.

M. FISHER: En répondant à M. Benidickson ce matin, M. Gordon a laissé entendre que l'idée d'étudier cette question dans le détail l'inquiétait. J'ai cru comprendre qu'il avertissait les députés de ne pas tirer des conclusions à ce sujet avant qu'on leur ait expliqué très exactement sur quoi les chemins de fer Nationaux se fondent lorsqu'ils abordent cette question. Je tiens à faire remarquer à M. Gordon que les députés peuvent difficilement accepter une telle proposition.

Un des syndicats ferroviaires m'a déjà parlé de cette proposition, monsieur le président; nous devrions l'appuyer, paraît-il, moi et mon parti; c'est une excellente idée. En d'autres termes, lorsque ce syndicat traite avec les chemins de fer Nationaux, il s'en tient à la proposition de M. Gordon. Mais il ne faut pas oublier que le capital des chemins de fer Nationaux du Canada a déjà fait l'objet de deux révisions dans le passé.

Afin de saisir ce que le syndicat entend, il faut retourner en arrière et voir ce qui s'est passé. Or, d'après ce qui s'est passé, soit, relativement aux révisions du capital, il est arrivé au moins deux fois que la situation par rapport à la composition du capital des chemins de fer nationaux semblait éclaircie pour l'avenir. M. Gordon se souviendra que, dans le rapport Turgeon, on disait que, si la révision du capital s'effectuait comme on le recommandait, la situation s'éclaircirait pour l'avenir, que le chemin de fer serait libre.

On nous propose maintenant de reviser le capital une troisième fois. Cela nous met dans une situation très difficile, semble-t-il. Comme M. Gordon le disait ce matin, jusqu'à présent nous nous rapportions aux dispositions prises et aux modifications apportées à la situation qui existe actuellement.

J'aimerais bien que M. Gordon nous parle de toute cette question, c'est-à-dire de la révision du capital qu'il propose au ministre des Finances, et qu'il nous explique pourquoi cette modification s'impose de toute urgence et pourquoi elle est tellement nécessaire, à cause du moral des employés, comme il le disait, et du bilan qu'il souhaite présenter.

M. GORDON: Eh bien, il ne faut pas oublier que la revision était accompagnée de certaines dispositions qui devaient prendre fin environ 10 ans après. Elles ont effectivement pris fin et il s'agit maintenant de voir comment les renouveler, s'il y a réellement lieu de les renouveler, ou s'il faut revoir toute la situation à la lumière des événements actuels.

Lorsqu'il a été question de reviser le capital, en 1952, il y avait plusieurs raisons pour lesquelles cette revision devait être faite pour une période de 10 ans, car nous nous proposons toujours de réétudier la situation dans 10 ans. Si nous proposons maintenant que la composition du capital du chemin de fer soit réétudiée de fond en comble, c'est parce que ceux qui tirent parti de ces dispositions législatives ont acquis de l'expérience. A la lumière des événements qui se sont produits depuis lors, nous avons préparé un nouveau programme relativement au capital, après avoir longuement étudié la question avec les hauts fonctionnaires des ministères, afin, surtout, de décider des chiffres que nous devons présenter dans notre mémoire.

Lors de nos entretiens avec les hauts fonctionnaires en question, nous avons évidemment étudié la question dans son ensemble également. Mais nous tenions tout particulièrement à ce que les fonctionnaires chargés des finances conviennent des chiffres dont nous nous proposons de nous servir. Voilà pourquoi il a fallu tant de temps. Les comptables ont eu de la difficulté à décider quels chiffres devraient figurer.

Dans l'ensemble, je crois que les hauts fonctionnaires du chemin de fer, du ministère des Transports et du ministère des Finances sont maintenant tombés d'accord pour ce qui est des faits et des chiffres. Nous avons ensuite expliqué au gouvernement les modifications qu'il faudrait, selon nous, apporter au capital à l'heure actuelle, compte tenu des dispositions qui prennent fin et de la nouvelle présentation que nous souhaitons, celle qui résulterait de ce que j'ai dit l'an passé, en particulier, et des nouvelles dispositions relatives à la dépréciation.

J'ai expliqué l'an passé que l'amortissement comptabilisé par le National-Canadien est, relativement parlant, de beaucoup inférieure à celle du Pacifique-Canadien.

Un autre facteur a surgi après que le capital eut été révisé en 1952: à la lumière du rapport Turgeon, on est parvenu à s'entendre sur le classement uniforme des comptes, classement qui ne devait entrer en vigueur qu'en 1956. Les spécialistes ont travaillé d'arrache-pied pendant quatre ans pour établir un classement uniforme et ce système a maintenant été adopté. Donc, lorsque nous parlons de la comptabilité, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien procèdent de la même façon.

Cela a révélé, entre autres choses (point très important), que les dispositions visant la dépréciation ont été établies sur des bases complètement différentes pour l'une et l'autre compagnie de chemin de fer, de sorte qu'on estime au National-Canadien que la somme qu'on nous permet d'affecter à la dépréciation est bien inférieure à ce qu'elle devrait être. Soit dit en passant, si nous avions pu effectuer la dépréciation au même taux général, nous n'aurions pas été obligés d'emprunter tout l'argent qu'il nous a fallu emprunter pour réorganiser les services ferroviaires, comme je vous l'expliquais ce matin.

D'autre part, pour ce qui est de la dieselisation du chemin de fer, nous avons dépensé, dans l'ensemble, près de 2 milliards de dollars depuis 10 ans à cette fin, et la réorganisation générale sur lesquels nous payons des frais fixes à cause des sommes qu'il nous a fallu emprunter. Si nous nous trouvons dans une situation difficile à présent, c'est à cause de tout cet argent que nous avons emprunté.

M. FISHER: Nous ne pouvons guère nous empêcher de croire que ces difficultés au sujet de la dépréciation proviennent d'une erreur de la part de l'administration. J'ai fait des recherches dans les comptes rendus annuels qui reproduisent les déclarations que vous avez faites devant les comités parlementaires, et je n'ai pas vu qu'il ait été question de la dépréciation avant l'an dernier.

M. GORDON: On ne peut tout de même pas prétendre que ces difficultés sont dues à des erreurs. Elles sont survenues parce que les opinions étaient partagées quant à la façon d'établir les comptes. Différentes mesures ont été prises par rapport à la dépréciation, qui peut se faire de trois ou quatre façons, sans aucun inconvénient. A l'époque dont je vous parle, pendant les années 30, les chemins de fer Nationaux ont adopté un régime de dépréciation qui leur semblait convenir à ce moment-là. Il nous semble que, si elle est insuffisante, c'est parce qu'on n'a pas prévu comment les choses allaient se passer. C'est pourquoi nous allons proposer que ce fait soit reconnu et nous expliquerons qu'un système de classement uniforme ayant été adopté en 1956, le moment est venu d'étudier la question, afin d'établir des bases appropriées.

M. FISHER: Vous avez cité le Pacifique-Canadien comme exemple et vous prétendez que sa dépréciation tient davantage compte de la réalité; voulez-vous nous dire à quel moment il a commencé à appliquer son programme de dépréciation?

M. GORDON: Je ne sais pas exactement. Je suis persuadé qu'il a changé de procéder au cours des années. J'ignore ce que le ministre en pense; mais qu'il est difficile d'obtenir des renseignements précis, car il a changé sa façon de procéder au cours des années. J'ignore ce que le ministre en pense; mais il a en ce moment un mémoire qui a été rédigé par les administrateurs du National-Canadien avec l'approbation du conseil d'administration. Ce mémoire renferme certaines propositions. Il a été transmis au ministre des Finances, de même qu'au ministre des Transports. S'ils l'approuvent, je suppose que vous devrez prendre une décision quant à la ligne de conduite à suivre, monsieur le ministre. Je suppose également que, lorsque vous demanderez à la Chambre de prendre une décision à cet égard, vous expliquerez aux députés les bases sur lesquelles on se fonde pour énoncer cette ligne de conduite, et aussi que vous leur expliquerez la question comme nous vous l'avons expliquée, afin qu'ils comprennent ce qu'ils vont faire.

Je m'abuse peut-être, mais je crois bien que le gouvernement tient toujours à expliquer à ses membres les mesures qu'ils vont prendre et les raisons pour lesquelles ces mesures s'imposent.

M. FISHER: En votre qualité de président de la compagnie de chemin de fer, monsieur Gordon, à quel moment vous êtes-vous rendu compte que la dépréciation constituait un élément, qu'elle créait une situation par rapport à la dette du National-Canadien?

M. GORDON: Je crois que c'est en 1958 ou 1959, quand nous avons commencé à nous rendre compte des résultats de la comptabilité uniforme. Remarquez que c'est une question bien difficile. C'est une question très compliquée, je vous assure. Ce n'est qu'en 1956, lorsque la comptabilité uniforme a commencé à s'appliquer et à révéler le genre de défaut dont je vous ai parlé que nous avons pu réellement nous rendre compte des conséquences définitives; il y avait cela, outre que la période de dix ans tirait à sa fin. En d'autres termes, cela a duré de 1952 à 1962, soit neuf ans. Quand nous avons commencé à constater tout ce qui était en cause, nous avons décidé de prendre les choses en main, d'étudier toute la situation et de voir ce qu'il y aurait moyen de faire. Cela a duré jusqu'en 1960. Entre autres choses, l'une des mesures a consisté, lors de la révision de 1952, en ce que le gouvernement fédéral, en plus de rectifier le virement du taux d'intérêt fixe, a aussi décidé d'acheter 4 p. 100 d'actions privilégiées pour un montant égal

à 3 p. 100 de revenu brut. Cette clause a expiré au printemps de 1960. Il était bien entendu que, lors de l'expiration de cette clause, on en profiterait pour voir quel effet avait eu la nouvelle capitalisation de 1952. Je vous prie de vous rappeler que la nouvelle capitalisation de 1952 n'était pas considérée comme un travail fini, puisqu'elle contenait des clauses qui expiraient, l'une en 1960 et l'autre, en 1961. On avait l'intention d'y revenir. C'est vers 1958 ou 1959, que j'ai commencé de m'intéresser personnellement à la chose, afin de découvrir quelle pourrait être la meilleure façon de procéder.

M. FISHER: C'est alors que vos comptables ont commencé à dire que la dépréciation était au cœur du problème.

M. GORDON: Oui. Cela découle en partie de la comptabilité uniforme appliquée en vertu de l'ordonnance de la Commission des transports du Canada, en 1956. La Commission nous a imposé cette comptabilité par une ordonnance.

M. FISHER: Est-ce qu'aucun de vos hauts fonctionnaires ou vous-même avez conversé avec certains groupes d'employés pour obtenir leur appui ou leur approbation au sujet de vos propositions?

M. GORDON: Non, parce que ce n'est que le 10 octobre que nous avons pu formuler nos propositions de telle sorte que nous pouvions en faire part au gouvernement. J'ignore s'il convient d'agir ainsi; mais je ne crois pas qu'il convienne d'examiner des propositions avec un groupe d'employés avant que le gouvernement les ait acceptées.

M. CHEVRIER: Nous avons ici le rapport annuel de *Canadian National Railways Securities Trust* dont s'inspire la nouvelle méthode de capitalisation de 1952. Je me demande si monsieur le président pourrait, sans les divulguer, nous dire si, dans les propositions à l'étude aux ministères des Finances et des Transports, on recommande comme dans ce cas-ci, que les comptes de fiducie servent à amortir la dette? En d'autres mots, est-ce l'intention des chemins de fer nationaux du Canada d'utiliser cette formule que recommandait la Commission Turgeon.

M. GORDON: Je ne sais comment répondre à cette question sans vous donner toute la formule dont il est question. J'ai ici, et je ne voudrais nullement m'en départir, un résumé de mes propositions. Si monsieur le ministre m'autorise à vous en faire part, je le ferai.

M. BALCER: Il n'en est pas question.

M. GORDON: Voilà la situation dans laquelle je me trouve. Je ne puis vraiment aborder quelque aspect de la question sans la traiter en entier.

M. CHEVRIER: Je puis peut-être poser la question au ministre. Sans dévoiler la décision prise, à savoir si l'approbation a été accordée ou non, est-il juste de demander au ministre si la formule à l'étude se rapproche de celle qu'a recommandée la Commission Turgeon telle qu'on la trouve dans le rapport de *Canadian National Railways Securities Trust* que nous devons étudier?

M. BALCER: J'aimerais bien vous rendre service, mais je ne crois pas qu'il serait juste de ma part de vous faire connaître dès maintenant ce sur quoi sera fondé le programme législatif dont la chambre pourra être saisie. Je crois cela tout à fait inopportun et je ne puis le faire. Le cabinet a été saisi de la question. Elle contient une proposition très intéressante. Cependant, tant que le gouvernement n'a pas décidé de présenter une loi sur le sujet, il serait hors de propos que je vous communique aucune indication selon laquelle tel ou tel document est à la source de ce que nous avons reçu ou a été inspiré par telle ou telle ligne de conduite. Je crois que cela ne convient pas du tout.

M. CHEVRIER: Je comprends qu'il est inopportun de fournir au Comité une indication de ce que sera la loi. J'en déduis que vous ne pouvez pas le faire, parce que la loi n'est pas encore à l'étude.

M. BALCER: C'est cela.

M. CHEVRIER: J'en déduis aussi que cela vous est impossible parce qu'aucune décision n'a encore été prise.

M. BALCER: C'est exact.

M. CHEVRIER: Mais il me semble qu'il ne devrait y avoir aucune objection à nous dire si la question présentement à l'étude est oui ou non un projet ou une formule semblable à ce qui a été approuvé plus tôt. Cela ne place pas le gouvernement en mauvaise posture.

M. BALCER: Nous vous avons dit ce matin que le document qu'a adressé M. Gordon au ministre des Finances et dont il m'a remis le texte est un document confidentiel que le président d'une compagnie de la Couronne a adressé au ministre; vous admettez avec moi que c'est secret. Je ne crois pas pouvoir en dire plus long.

M. CHEVRIER: Je ne demande pas cela.

M. BALCER: Vous me demandez s'il se rapporte à ceci ou s'il est fondé sur cela; je ne puis vous fournir cette indication.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, je suis arrivé en retard, parce que je me suis perdu. Je suis allé de côté et d'autre dans les corridors. Je croyais que nous siégeons en haut cet après-midi.

J'aimerais avoir un renseignement au sujet du service de paquebot de \$14 millions à l'Île du Prince-Édouard. Le gouvernement a-t-il communiqué avec les chemins de fer au sujet du projet de chaussée de l'Île du Prince-Édouard. Le chemin de fer fera-t-il une partie des frais et des trains doivent-ils circuler sur la chaussée proposée?

M. GORDON: Les chemins de fer nationaux du Canada n'ont rien à faire avec la chaussée en question. Si le gouvernement décide de construire une chaussée, je suppose que les conséquences que cela pourrait avoir pour le chemin de fer seront étudiées avec nous. Je ne suis cependant au courant de rien de tel actuellement.

M. RIDEOUT: Je sais que les chemins de fer nationaux du Canada ont quelque chose à voir avec les transbordeurs.

M. GORDON: Oui.

M. RIDEOUT: Et vous recevez une subvention, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Ces services relèvent de crédits distincts. Ils sont exploités pour le compte du gouvernement.

M. GORDON: Les chemins de fer nationaux du Canada exploitent ces transbordeurs en tenant compte de ce que le gouvernement absorbe les pertes qu'occasionne leur exploitation. Seul le gouvernement détermine, lorsqu'il y a lieu, la ligne de conduite à suivre, qu'il soit question d'une chaussée ou non; mais si le gouvernement en vient à préciser ce qu'il veut faire, je suppose qu'alors tout ce qui pourrait avoir rapport à l'exploitation des transbordeurs ou des trains ou quoi que ce soit d'autre dont les conséquences pourraient intéresser les chemins de fer nationaux du Canada, fournira matière à discussion.

M. RIDEOUT: C'est une question que je me pose. Je me demande quel effet le rapport MacPherson aura sur les provinces Maritimes. Nous sommes convenus qu'une somme de \$10 millions se trouve en cause par suite de l'abolition de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Est-ce exact alors que la subvention à l'Île du Prince-Édouard n'a rien à faire à cela?

M. GORDON: Cela dépend entièrement de ce qu'apportera l'application de la loi. Si nous continuons à exploiter les transbordeurs, nous continuerons de percevoir les subventions, puisqu'elles servent à compenser les pertes d'exploitation. Si le gouvernement décide d'éliminer les transbordeurs, il faudra alors déterminer la façon dont le changement aura lieu et qui en fera les frais.

M. BADANAI: Monsieur le président, on n'a pas encore répondu à la question que j'ai posée avant la suspension de la séance au sujet des gares de triage automatique. J'aimerais demander à M. Gordon combien coûte l'exploitation de ces gares de triage automatique.

M. GORDON: De quelles gares de triage voulez-vous parler?

M. BADANAI: De celles de Toronto et de Moncton. J'aimerais aussi connaître leur mode de financement.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Badanai; ce sujet doit revenir à l'étude quand il sera question de l'«exploitation».

M. BADANAI: Très bien. J'attendrai dans ce cas.

Le PRÉSIDENT: M. Pugh, puis M. Grégoire vient ensuite. Voulez-vous poser votre question avant de partir, Monsieur Grégoire?

M. GRÉGOIRE: Je regrette, mais j'ai un avion à prendre.

M. Le PRÉSIDENT: Vous devez partir?

M. GRÉGOIRE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous avez la parole, monsieur Pugh.

M. PUGH: Pour en revenir à l'amortissement, je comprends que, depuis 1952, et, par la suite, vous avez recouru à l'ancienne méthode d'amortissement, de sorte que, ainsi que vous le dites, lorsqu'il s'est agi de certaines immobilisations ou, plus tard, de l'achat de wagons, vous vous êtes aperçu que vous deviez faire de gros emprunts, au delà de ce qu'il aurait été nécessaire d'emprunter, si l'amortissement avait été fait comme il fallait ou si rien n'avait été changé.

M. GORDON: Voulez-vous répondre à cela, monsieur Toole.

M. TOOLE: En 1952,...

M. PUGH: L'année 1952 ne m'intéresse pas; je voudrais connaître les chiffres subséquents.

M. TOOLE: Depuis lors, et jusqu'au moment où la reclassification a eu lieu, seule une petite partie de nos immobilisations portait dépréciation. L'amortissement ne visait que les hôtels et une partie de notre matériel roulant; aucun amortissement n'était prévu pour les voies ferrées, non plus que pour les édifices, ni pour quoi que ce soit d'autre.

M. PUGH: A combien se montaient ces emprunts excessifs à ce moment? Étaient-ils fondés sur l'amortissement?

M. GORDON: Ces emprunts visaient l'immobilisation de matériel nouveau ou de nouvelles installations propres à améliorer l'exploitation du chemin de fer.

M. PUGH: Des dépenses qu'on aurait dû naturellement porter au compte d'amortissement?

M. GORDON: Si l'amortissement avait été suffisant, nous n'aurions pas eu besoin d'emprunter; ces sommes auraient été portées à notre propre compte.

M. PUGH: Depuis 1952 (pardon! je suis nouveau et je ne connais pas les chiffres) y a-t-il eu des déficits?

M. GORDON: Vous pouvez jeter un coup d'œil à la dernière page de notre rapport, précisément à la page 34, vous y trouverez les surplus et les déficits depuis 1937. Vous constaterez que nous avons eu un surplus de \$26,077,000, en 1956. En 1957, après avoir uniformisé la comptabilité, nous avons accusé un déficit de \$29,573,000; de même, à partir de 1952, lorsqu'il y a eu une nouvelle capitalisation, nous avons encaissé un léger surplus par rapport aux années 1952 et 1953; nous avons eu de nouveau un surplus en 1955 et 1956. Mais, en 1957, nous avons un déficit. Je crois comprendre ce que vous voulez. Regardez le bilan, à la page 22. Vous y trouverez, à la rubrique: *Immobilisa-*

tions, une somme de \$2,388,557,413 affectée aux voies, \$1,329,020,863 affecté au matériel et \$110,760,187 pour d'autres biens matériels, soit un total d'immobilisations de \$3,828,338,463, moins l'amortissement inscrit au montant de \$681,880,200. Nous prétendons cependant que l'amortissement de \$681,880,220 est trop faible, compte tenu des besoins actuels et de la comptabilité uniforme qu'on a adoptée par la suite; c'est trop peu, si l'on examine le bilan du Pacifique-Canadien.

M. PUGH: Tout cela est très bien et m'amène au nœud de la question. Si vous aviez fixé l'amortissement de la façon dont vous le faites depuis 1958-1959, le résultat qui apparaît au bilan aurait eu un tout autre aspect en ce qui concerne les surplus et les déficits.

M. GORDON: Nos déficits auraient été plus considérables ces années-là; mais comme ces déficits sont comblés par le gouvernement, nous aurions eu l'argent pour acheter du matériel nouveau sans avoir à emprunter.

M. PUGH: L'un vaut l'autre.

M. GORDON: Ah! non. C'est très important, du point de vue sous lequel apparaît notre administration.

M. CARTER: Avant que nous tournions la page, j'aimerais demander à M. Gordon s'il nous fournirait les derniers renseignements relatifs à l'autre service de transbordeurs qu'on propose entre North-Sydney et la côte est de Terre-Neuve. Où en sommes-nous maintenant en ce qui a trait à l'étude de ce projet?

M. VAUGHAN: Parlez-vous du service du détroit de Cabot?

M. CARTER: Il s'agit du nouveau service de transbordeurs qui a été approuvé, sauf erreur, irait de la terre ferme à Argentia, ou un autre endroit.

M. GORDON: Ce sujet-là relève du ministère des Transports. Nous assurerons peut-être ce service.

M. CARTER: Monsieur le ministre pourrait peut-être me renseigner à ce sujet.

M. BALCER: Tout ce que je peux dire en l'occurrence, c'est qu'il n'a pas encore été demandé au chemins de fer nationaux du Canada d'assurer ce service, si jamais il est établi.

M. CARTER: Aucun navire n'a encore été commandé?

M. BALCER: Non, aucun navire n'a été commandé.

M. ADDISON: M. Gordon a dit que l'amortissement cumulatif de 1961, qui s'élevait, je crois, à 54 millions, ne soit pas compris dans l'exposé des profits et pertes, ce qui aurait augmenté de 54 millions le déficit de 67 millions. Est-ce exact? L'état des revenus, à la page 25, n'indique aucune dépréciation.

M. GORDON: Elle apparaît là. Si vous tournez la page 26, vous verrez comment fonctionne le compte d'amortissement. L'amortissement en date du 31 décembre 1960 se chiffre à \$627,462,210. Les immobilisations ont été amorties ainsi qu'il est indiqué sous les en-têtes, avec le résultat qu'un montant de \$54,417,990 s'est ajouté à notre compte d'amortissement et s'est étendu à nos dépenses d'exploitation, selon le chef donné.

M. ADDISON: Le trouverait-on sous l'entretien des voies et du matériel?

M. GORDON: Je regrette, je me suis trompé en vous donnant ce chiffre. Ce n'est pas le chiffre net. C'est le montant de \$92 millions qui apparaît là qui est divisé entre les dépenses d'administration et cet autre chiffre compense les désaffectations, de sorte que le chiffre net de l'amortissement est de \$54.4 millions.

M. ADDISON: Cela paraît dans le groupe de dépenses afférentes à l'exploitation du chemins de fer.

M. GORDON: En effet. En revenant à la page précédente, page 25, sous la rubrique: *Dépenses d'exploitation du chemin de fer*, vous verrez le détail des articles sous lesquels apparaît la somme de 92 millions de dollars. Il y a un montant de \$45,579,000 pour les installations de la voie, un autre de \$44,812,000 pour le matériel, et un troisième, \$1,606,000, pour la dépréciation des hôtels, ainsi que quelques autres frais divers s'élevant à \$669,000, soit, comme je l'ai dit précédemment, un total de dépréciation prévue pour l'année s'élevant à 92,667,000 dollars et réparti dans ce compte.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, sauf erreur, M. Gordon a dit, ce matin, que les revenus provenant du transport des marchandises ont baissé de 12.3 millions de dollars, c'est-à-dire de 2.3 p. 100. Est-ce que la composition du tarif-marchandises a quelque chose à voir avec la diminution de ces revenus provenant du transport des marchandises?

M. GORDON: A vrai dire, c'est là une affaire d'opinion. Quant à la composition du tarif-marchandises, il y a là une situation où bien des choses sont paralysées.

M. CHEVRIER: C'est à cet état de choses que je voulais en venir; mais avant tout, je voulais savoir si ces taux avaient un effet sur la situation actuelle et quelle en sera la portée, si les recommandations de la Commission doivent être appliquées.

M. GORDON: Je crois qu'il faudra attendre. Actuellement, nous ne savons pas. Comme je l'ai dit ce matin, les taux ont été gelés pour un laps de temps assez long. Quand nous aurons la liberté d'augmenter les taux, il s'agira de bien savoir si nous pourrions vraiment les hausser tout en conservant le transport des marchandises. Ce sera une chose à bien peser. Nous ne serons en mesure de nous prononcer là-dessus que lorsque nous aurons fait l'expérience.

M. CHEVRIER: Dans ce cas, puis-je poser la question d'une autre façon? La Commission a proposé des taux minimums fondés sur les frais spécialisés?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Elle a également proposé des taux maximums pour des wagonnées. Autrement dit, elle a accordé aux chemins de fer la liberté de fixer des taux de façon qu'ils ne soient ni inférieurs aux frais spécialisés, ni plus élevés que ces frais, plus 150 p. 100 de frais généraux. Voilà quelle a été la recommandation de la Commission. Avez-vous quelques remarques à faire sur cette recommandation, quant aux taux minimums et maximums, en ce qui concerne les revenus des chemins de fer nationaux?

M. GORDON: Je ne saurais prophétiser, car je me suis déjà rendu compte que des députés remarquent ce que je dis et vérifient ensuite si j'ai tort ou raison.

De façon générale, dans le premier cas du moins, je ne m'attendrais pas que nos taux aient une forte tendance à s'élever. Tout dépendrait du volume des marchandises et de la nature de la concurrence. Il est certain qu'ayant la liberté d'action, nous nous trouverions dans une situation bien plus facile, qui serait pour nous avantageuse en face de la concurrence.

M. CHEVRIER: Croyez-vous que le minimum et le maximum recommandés seraient acceptables pour les chemins de fer?

M. GORDON: Oui, nous sommes prêts à les accepter.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, peut-être devrais-je poser autrement ma question au sujet de la situation dans l'Île du Prince-Édouard. Ai-je raison de penser que le rapport Macpherson recommande l'abolition de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et aussi l'abolition du présent subside à l'endroit des navires et, si tel est le cas, est-ce

à dire qu'il y aura augmentation dans le service du transbordeur, depuis le cap Tormentine jusqu'à Borden? Je veux savoir ce que coûterait aux Maritimes l'application des recommandations du rapport MacPherson que le gouvernement semble tout à fait disposé à accepter.

M. GORDON: Je vois que j'aurais dû étudier davantage le rapport MacPherson. En mars dernier, j'étais bien documenté et les réponses me venaient très facilement à l'esprit; mais six mois ont passé et j'ai oublié bien des choses. Peut-être l'un de mes adjoints pourrait-il me donner le renseignement. Je ne pense pas qu'il soit question du service des transbordeurs de l'Île du Prince-Édouard dans le rapport MacPherson.

M. RIDEOUT: J'ai l'impression que, dans les Maritimes, il va falloir régler l'addition au montant de 10 millions de dollars.

M. GORDON: J'ignore ce que vous entendez par «régler l'addition».

M. RIDEOUT: Il semble que vous allez faire disparaître la subvention.

M. GORDON: Oui, mais cette mesure concernera les chemins de fer, non pas nécessairement le transport maritime.

M. RIDEOUT: Indirectement, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, pas nécessairement. Tout dépendra si la concurrence nous permet d'augmenter les taux, ce dont je doute beaucoup. A mon avis, une bien faible partie de la subvention que nous perdrons en vertu de la loi sur les taux de transports des marchandises dans les provinces Maritimes, si telle est la recommandation, aura sa répercussion dans l'augmentation des taux. Il se peut qu'il y ait des cas isolés; mais, de façon générale, je ne pense pas qu'un tel état de choses se produise. On enlèvera quelque chose aux revenus des chemins de fer, mais cela sera remplacé par autre chose. Vous devez en conclure que l'abolition de cette subvention représentera une perte pour les transports maritimes.

M. RIDEOUT: C'est précisément ce que je craignais. Ceux qui auront beaucoup recevront davantage, de sorte qu'on enlèvera quelque chose à ceux qui auront moins.

M. GORDON: Je connais suffisamment la Bible pour savoir qu'il n'est pas question d'argent dans ce texte. Il s'agit de la foi dans le Seigneur: «Car on donnera à celui qui a, et il sera dans l'abondance; mais à celui qui n'a pas, on ôtera même ce qu'il a».

M. CARTER: Monsieur le président, afin de clarifier les choses, j'aimerais reprendre une réponse qu'a donnée le ministre à l'une de mes questions précédentes.

Est-ce que l'on a fait enquête ou entrepris des recherches quant à l'endroit où installer les terminus des nouveaux services de transbordeurs et, s'il y en a eu, est-ce de la part du ministère des Transports ou de celle des chemins de fer ou bien était-ce simplement de façon générale?

M. BALCER: Peut-être puis-je répondre à cette question. Les recherches ont été entreprises par la Commission maritime.

M. CARTER: Par la Commission maritime?

M. BALCER: Oui. Les subventions que reçoivent les chemins de fer nationaux pour l'exploitation du service de transbordeur sont versées par la Commission maritime.

M. CARTER: Et la Commission a-t-elle décidé à quel endroit se trouveront les terminus?

M. BALCER: La Commission fait ses recommandations au gouvernement; mais c'est aussi l'organisme qui envoie des gens pour procéder à l'enquête et faire rapport, après quoi le gouvernement se sert de la statistique et des rapports pour prendre sa décision.

M. CARTER: Les terminus sont-ils encore en construction ou bien sont-ils terminés?

M. BALZER: Sauf erreur, je pense qu'ils sont terminés.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je voudrais revenir sur une question soulevée tout à l'heure et qui concerne la nouvelle capitalisation des chemins de fer nationaux. Cette mesure constituera-t-elle en même temps une sorte de conversion de la dette actuelle du National-Canadien. Je vois ici, par exemple, page 27, qu'il y a deux montants qui seront dus bientôt, l'un le 1^{er} février 1963, de 250 millions de dollars, et l'autre, le 15 décembre 1964, de 198 millions. S'agira-t-il d'une nouvelle capitalisation de ces deux montants ou d'une reconversion des mêmes montants?

M. GORDON: Tout dépendra dans quelle mesure le gouvernement acceptera nos recommandations. Pour le moment, je ne saurais que dire. Vous n'étiez pas là quand nous avons parlé de cette affaire. Je ne puis dire dans quelle mesure le gouvernement acceptera nos recommandations. Tout ce que je puis dire, c'est que, si nos recommandations sont acceptées et s'il y a une nouvelle capitalisation dans le sens que j'ai indiqué précédemment, alors la question du remboursement de ces deux montants ne nous concernera plus; il en sera tenu compte dans la nouvelle capitalisation.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous encore des questions à ce sujet?

M. FISHER: Oui. Quels moyens avez-vous pris pour vous assurer une meilleure part des marchandises à des taux plus élevés? Vous parlez d'une diminution des revenus attribuables à une plus grande proportion du transport à des taux plus bas. J'imagine que vous continuerez à accorder des taux convenus d'une façon tout aussi forte que vous l'avez fait dans le passé. Quelles mesures avez-vous prises pour tâcher de reprendre une plus grande part du transport aux taux plus élevés ou le volume des denrées à transporter est-il si instable que vous vous trouvez dans l'impossibilité de remédier à la situation?

M. GORDON: C'est une combinaison des deux. Il nous appartient de faire de notre mieux pour obtenir le «transport avantageux», comme nous l'appelons. C'est là la tâche de notre service des ventes. Il faut aussi que nous soyons en mesure de fournir les services et les installations qui soient de nature à attirer vers nous le transport des denrées, en dépit de la concurrence. Dans ce domaine, nous avons perdu énormément et nous perdons encore. Il s'agit des marchandises qui ont évidemment de l'attrait pour l'industrie du camionnage, et nous avons fait de lourdes pertes en ce qui touche le transport des marchandises en quantités moindres qu'une wagnonnée. Et, à cette heure, c'est le transport par messagerie qui nous cause du souci. La seule façon dont nous puissions nous en assurer davantage est en améliorant nos services et en offrant les plus bas prix possibles.

M. FISHER: L'apparition de ces nouveaux trains rapides, à travers le pays, vous a-t-elle permis au moins de vous rattraper dans ce domaine?

M. GORDON: Nous le pensons. Nous avons mis en circulation ce train rapide, le *Highballer*. Nous croyons ainsi améliorer notre service de messagerie et aussi celui du courrier. Au moyen de ce train spécial, nous avons réussi à nous assurer du transport et même à l'augmenter.

M. FISHER: Au cours de l'année que nous sommes à étudier, le Pacifique-Canadien a-t-il souffert de la même diminution?

M. GORDON: En général, je puis dire que oui. J'ai ici son rapport. Je ne sais pas dans quelle proportion, mais l'on peut voir ici des chiffres ronds. D'après nos comptes, les revenus, en 1960, ont été de 625.6 millions de dollars et, en 1961, de 638.2 millions. Les chiffres que donne le Pacifique-Canadien, par comparaison, sont de 457 millions de dollars en 1960 et de 465 millions, en 1961. Autrement dit, son augmentation a été de 8 millions et la nôtre, de 12 millions.

M. FISHER: La proportion est à peu près la même.

Voilà qui soulève un autre point, monsieur Gordon. Vous arrivez au terme de vos grandes dépenses, et aussi de l'amélioration du service et du matériel, et les revenus d'exploitation de l'année dernière semblent indiquer que vous arrivez à peine à vous maintenir, en ce qui concerne le transport des marchandises. Si c'est là une tendance à laquelle vous devez constamment faire face, comment expliquez qu'une grande partie de vos dépenses destinées à des améliorations aient si peu d'effets?

M. GORDON: Il y a deux réponses à cette question. D'abord, il faut dire que les dépenses pour les gares de triage automatique à buttes ont bien peu de choses en commun avec les messageries. Elles servent surtout à l'acheminement des wagons de marchandises. Le transport par wagnonnées s'est bien maintenu. Une fois que fonctionneront ces gares de triage à buttes (elles ne sont pas en plein fonctionnement et elles ne rapporteront pas leur plein bénéfice tant qu'elles ne fonctionneront pas toutes, car alors elles se compareront aux anneaux d'une chaîne), j'espère qu'à ce moment-là, la tendance aura changé. Nous avons inauguré une gare de triage à buttes, il y a environ deux mois. Il s'écoulera deux années avant que nous ayons tout coordonné. Quoi qu'il en soit, nous avons maintenu le transport par wagnonnées. C'est dans le domaine du transport des marchandises en quantités moindres qu'une wagnonnée que nous éprouvons de plus grandes difficultés, car c'est là où la concurrence se fait sentir de la façon la plus aiguë. Cet état de choses vient de ce que nous n'avons pas, à l'heure actuelle, le genre de service qui nous permettrait de concurrencer le transport routier. Par exemple, si nous voulons transporter un colis d'Hamilton à Barrie, il nous faut l'amener d'Hamilton à Toronto pour le placer sur un autre train à destination de Barrie. Et il peut s'écouler deux ou trois jours avant que nous puissions le mettre en marche vers Barrie, alors que par camion la livraison peut se faire en un jour. Il faut que nous fassions la même chose, et c'est ce que nous faisons au moyen de notre service commercial. Nous sommes au cœur de la question et en train d'établir si nous pouvons exercer la concurrence dans ce domaine.

M. FISHER: Si vous ne pouvez exercer la concurrence, qu'entendez-vous faire? Avez-vous l'intention d'exploiter votre propre service de camionnage?

M. GORDON: Non. Si nous ne pouvons pas faire la concurrence en nous servant des camions en même temps que du chemin de fer, si nous ne pouvons faire face à la concurrence, à mon avis, il faudra abandonner la partie.

M. FISHER: Petit à petit vous perdriez tout le transport des marchandises en quantités moindres qu'une wagnonnée.

M. GORDON: S'il le faut, mais je ne dis pas que c'est là la réponse. Je ne fais que me servir de la condition que vous posez. En ce moment, je reste convaincu qu'avec une réorganisation appropriée et tout ce que cela présuppose, avec la réorganisation de notre main-d'œuvre dans nos hangars à marchandises, l'application de l'ancienneté, la coordination des camions, en même temps que les avantages qu'offre le chemin de fer, nous serons en mesure de concurrencer le camionnage en général. Mais il faudra attendre les événements. Nous ne pourrions nous assurer tout ce transport; mais, aujourd'hui, on laisse aux chemins de fer les marchandises en quantités moindres qu'une wagnonnée qui sont encombrantes et peu commodes à transporter et dont personne d'autre ne veut. On ne nous a laissé que la pire sorte de marchandises à transporter, tandis que les camions obtiennent le transport avantageux. Il nous faut remédier à cet état de choses et nous croyons avoir trouvé le remède. Nous sommes en plein travail, mais il faudra du temps avant que les effets se fassent sentir. A

M. FISHER: Pouvez-vous nous donner une idée du temps qu'il faudra pour nous faire une juste idée des moyens dont vous disposez pour vous rendre maîtres de la situation?

M. GORDON: Tout dépendra des circonstances; j'oserais dire qu'il nous faudra de trois à cinq ans. Comprenez bien qu'il s'agit d'un énorme changement dans la façon de mener les affaires. Nous devons littéralement organiser le transport des marchandises en quantités inférieures à une wagonnée de façon à le mettre au diapason de celui des messageries. Il faut que nous changions du tout au tout l'idée que nous nous faisons du transport des marchandises. Nous nous sommes rendu compte que le processus est lent et pénible. Nous devons convertir nos hangars destinés surtout aux marchandises transportées en quantités inférieures à la wagonnée, de façon à les rendre conformes aux nouvelles méthodes commerciales qui sont totalement différentes de celles utilisées jusqu'ici. Il faut que nous fissions des ententes avec la main-d'œuvre et nous avons fait d'immenses progrès dans ce sens. Mais il faut poursuivre nos négociations avec la main-d'œuvre pour aller de l'avant et mettre la roue en marche.

M. FISHER: Essayez-vous de vous modeler sur le système qu'a institué le Pacifique-Canadien, en Colombie-Britannique?

M. GORDON: Nous n'y songeons même pas. Nous voulons d'une organisation qui puisse fonctionner.

M. FISHER: Vous avez dit que vous avez l'intention de mettre des camions au service de la principale exploitation des lignes ferroviaires, en ce qui concerne le transport des marchandises en quantités inférieures à une wagonnée. J'aimerais savoir si votre principal concurrent adopte la même ligne de conduite.

M. GORDON: Oh! de façon générale, je crois qu'il le fait probablement. Je ne suis pas au courant de son programme à longue échéance, parce qu'il trame peut-être quelque complot machiavélique à mon insu. Mais si vous comparez son bilan et le nôtre, vous constaterez, d'après le capital engagé dans le chemin de fer même, que le transport par camions représente aujourd'hui un aspect assez peu important de son activité.

M. FISHER: J'aimerais que vous m'assuriez que le National-Canadien ne changera pas de ligne de conduite et que votre service de camionnage restera subordonné à votre service de chemin de fer.

M. GORDON: Le mot «subordonné» que j'ai employé comporte une définition peut-être fort limitée. Je n'ai pas voulu signifier la moindre restriction. Le National-Canadien, comme je l'ai expliqué ce matin, est prêt à utiliser tout moyen de transport: n'importe quoi, à partir d'une brouette, qui puisse nous apporter des affaires. Si nous pouvons obtenir des affaires en utilisant n'importe quel moyen de transport, nous le ferons. Toutefois, nous exploitons avant tout un chemin de fer et, par conséquent, nous essayons de découvrir un moyen de fournir ces services et d'obtenir des affaires.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Vous avez mentionné que votre service de vente était très énergique. Est-ce que le National-Canadien prévoit l'établissement de deux services de vente: un premier pour les entreprises de camionnage, qui mousserait leurs fonctions et leurs services, et un autre chargé de stimuler la vente et les services du chemin de fer?

M. GORDON: C'est difficile à dire, parce que nous traversons une période de transition fort difficile. Quand tout sera fini, nous comptons établir un seul effectif de vente chargé de toute le service. Mais, présentement, il se peut fort bien que vous ayez vu des cas où il semble y avoir duplication, parce que nous n'avons pas encore réussi à fusionner toute l'activité; loin de là.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): M. MacMillan, vice-président exécutif du National-Canadien a dit que les entreprises de camionnage seraient des sociétés distinctes, fonctionnant séparément. Cela signifie, selon moi, que les entreprises de camionnage auront leur propre comptabilité; leur propre programme. Avez-vous l'intention, en tant que président du National-Canadien, de faire des services de camionnage un service du National-Canadien, et par conséquent ne plus compter ce service parmi ses filiales?

M. GORDON: Il y a là beaucoup de matière à réflexion. A ce sujet, le rapport MacPherson recommandait d'établir la comptabilité de façon à indiquer clairement l'influence des services de camionnage. Cette méthode sera difficile à déterminer, parce que nos services commerciaux sont reliés et il serait difficile d'établir ce qui relève du rail et ce qui relève du camionnage. Nous ferons notre possible pour exploiter le service de camionnage séparément, afin de déterminer si nous réalisons un profit.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Il y a collaboration entre les ventes des services de camionnage et celles des services du chemin de fer, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est ce que nous visons, mais nous ne réussissons pas toujours.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Vous avez fixé des taux convenus aux diverses parties du pays pour les marchandises lourdes et encombrantes, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Y aurait-il collusion entre les vendeurs des entreprises de camionnage en vue de lier une entreprise de camionnage à celle du chemin de fer de façon qu'ils puissent dire à l'exploitant d'une usine: «Si vous nous accordez les taux applicables aux chargements de moins d'une wagonnée pour vos marchandises en vrac, nous vous accorderons en retour les taux convenus dans des régions convenues?»

M. GORDON: Je n'y avais pas pensé. J'y songerai.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Selon moi, ce serait un bon programme de vente; mais s'il est en vigueur, l'industrie de camionnage serait entravée par l'effectif de vente du National-Canadien qui utilise des prix convenus et il se peut que la concurrence soit relâchée ou éliminée.

M. GORDON: Je ne suis pas au courant d'un prix convenu qui s'applique présentement au transport de chargements incomplets.

M. RIDEOUT: Y a-t-il des compagnies qui peuvent profiter des chargements incomplets?

M. GORDON: Oui, les compagnies d'expédition peuvent obtenir un tarif de wagonnée complète et coter le prix des chargements incomplets à l'expéditeur. Mais nous ne le faisons pas. Les taux convenus, si je me souviens bien, s'appliquent au transport de wagonnées complètes.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): En effet, j'avais cru comprendre que les tarifs convenus s'appliquaient au transport de wagonnées complètes. Est-ce que le National-Canadien a établi, de concert avec ses vendeurs des services de camionnage, la règle suivante: si vous accordez un tarif convenu à un certain fabricant, qui transporte, par exemple, des marchandises en vrac, vous devez lui accorder le tarif de wagonnées incomplètes qui sera peut-être inférieur au tarif convenu applicable aux expéditions dans les Maritimes?

M. GORDON: Nous ne pourrions pas nous en tirer comme cela, selon moi.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): C'est une des raisons qui m'inquiètent, parce que, à mon avis, à titre de concurrent, vous devriez faire face à une concurrence inégale de la part de toute l'industrie du camionnage.

M. GORDON: Vous avez bien raison; mais nous n'avons jamais utilisé ces méthodes dans nos services de camionnage. Il est convenu précisément que nous n'accordons pas ce genre de taux.

M. CHEVRIER: Nous avons parlé ce matin de l'abandon des lignes secondaires et des subventions que le National-Canadien recevrait pour empêcher cela. Je me demande maintenant, en ce qui concerne ce que le président a dit ce matin, si le chemin de fer a songé à abandonner ses lignes secondaires aux États-Unis et aussi quelle est la situation quant aux profits et pertes dans l'exploitation des lignes des États-Unis qui appartiennent au National-Canadien, naturellement.

M. GORDON: Cette question soulève plusieurs problèmes. A votre première question, je répondrai qu'en ce moment, je ne vois pas de raison particulière qui nous pousserait à abandonner les lignes des États-Unis, parce que, vraiment, nous les abandonnerions le plus vite possible si nous constatons que nous les exploitons à perte. Nous ne ressentons aucune obligation envers les États-Unis en ce qui concerne l'entretien d'une ligne secondaire qui ne rapporte rien.

M. CHEVRIER: L'année dernière, vous avez présenté un rapport fort complet sur l'exploitation des lignes des États-Unis appartenant au National-Canadien. Dans quelques cas, à moins que je ne fasse erreur, je crois que le rapport signalait des pertes.

M. GORDON: Il y a ici deux problèmes très difficiles à régler et qui représentent un conflit d'intérêt. Tout d'abord, de façon générale, si vous étudiez nos lignes des États-Unis et si vous tenez compte des affaires qu'elles obtiennent, c'est-à-dire le transport qu'on confie d'abord à ces lignes ou qui leur vient d'ailleurs, selon le cas, elles constituent alors une exploitation payante. Nous ne voyons aucune possibilité d'obtenir davantage, par exemple, si nous les vendions à un chemin de fer américain.

Voici le problème: si nous commençons à présenter des états financiers, nous nous heurtons à la situation fiscale aux États-Unis. Nous avons toujours prétendu, évidemment, que tout transport provenant du Canada et qui est effectué au pays même ne devrait être inclus dans aucune de nos opérations aux États-Unis, aux fins des rapports d'impôt sur le revenu de ce pays. Nous avons persisté dans cette décision. Il y a peut-être d'autres opinions à ce sujet en ce qui concerne les différends en matière fiscale. Comme je l'ai dit, les affaires que ces lignes nous procurent suffisent à justifier leur existence. Permettez-moi d'ajouter, à l'occasion des discussions qui ont porté sur ce sujet, que nous, et moi-même personnellement, avons reçu de toutes parts des insinuations prétendant que nous voulions vendre nos lignes des États-Unis. Ce genre de rumeur ne fait pas de bien à nos affaires, ne fait pas de bien aux affaires de nos expéditeurs des États-Unis et ne fait pas de bien à nos employés. Nous avons beaucoup de difficultés à cause de ces rumeurs, surtout en ce moment où il est question de fusion aux États-Unis. Nous aimerions beaucoup mieux déterminer nous-mêmes les avantages à gagner et décider s'il serait bon de vendre ces lignes et les avantages réels que le National-Canadien retirerait de la vente.

M. CHEVRIER: En ce qui concerne les affaires que les lignes obtiennent, ce principe s'applique-t-il aux lignes qui fonctionnent au Canada seulement et qui ne sont pas rentables?

M. GORDON: Oui. Lorsque nous présentons à la Commission des transports du Canada une demande ayant trait aux lignes secondaires, nous tenons compte, en vertu de ce principe, de toutes les affaires qu'elles nous procurent.

M. BADANAI: Quelle est la valeur comptable des lignes des États-Unis?

M. GORDON: La valeur comptable indiquée à l'état des immobilisations avant l'amortissement est de \$186,135,811.

M. BADANAI: Est-ce que le réseau a subi des pertes au cours des années où il a exploité les lignes des États-Unis?

M. GORDON: Si vous dites « au cours des années », je ne le sais pas. Chaque fois que nous avons étudié la situation, c'est-à-dire environ à tous les cinq ans, nous avons constaté que le commerce que les lignes nous procurent suffit à justifier leur existence.

M. BADANAI: Vous croyez que les lignes méritent d'être maintenues.

M. GORDON: En ce moment, oui.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, j'aperçois dans ce chapitre sur les dépenses d'exploitation qu'un effort résolu, en vue de comprimer les dépenses de toute nature a permis de réduire de 6 millions de dollars les dépenses d'exploitation, compte non tenu des nouvelles augmentations de salaire, en dépit d'une faible augmentation. Vous dites qu'il s'agit d'une réduction des dépenses d'exploitation; mais vous dites à la troisième ligne que cette réduction des dépenses disparaît devant les 22.3 millions de dollars qui se sont ajoutés aux frais de la rémunération. A la dernière page du rapport, la page 34, je compare 1956 et 1961 et, d'après le nombre d'employés et leur salaire moyen de 1956 à 1961, je constate que, dans l'ensemble, les salaires n'ont pas augmenté, mais qu'ils ont diminué.

M. GORDON: Je ne parviens pas à suivre ce calcul fantastique.

M. GRÉGOIRE: Le nombre d'employés diminue, mais le taux des salaires augmente.

M. GORDON: Oui.

M. GRÉGOIRE: Lorsque vous calculez les deux montants et que vous constatez que, même si les salaires augmentent, le nombre d'employés diminue, vous obtenez, en 1961, un salaire inférieur à celui de 1956.

M. GORDON: Le compte total des salaires?

M. GRÉGOIRE: Oui.

M. GORDON: Vous devez considérer ce facteur par rapport au travail accompli. Si vous regardez la colonne des recettes marchandises, vous constatez que la quantité de travail accomplie en 1956 dépasse de beaucoup celle de 1961. Nous comptons, en 1956, 41,935,000,000 de tonnes-milles de trafic commercial, tandis que le total de 1961 n'était que 34,723,000,000.

M. GRÉGOIRE: Oui, mais je voudrais éclaircir le point suivant: vous avez mentionné que cette réduction dépendait plus ou moins d'une addition de 22.3 millions de dollars aux frais de rémunération. La diminution des recettes par tonne-mille commerciales importe peu; mais vous avez déclaré que l'augmentation des dépenses était attribuable aux salaires, alors que, de fait, les salaires n'ont pas causé l'augmentation des dépenses.

M. GORDON: Chaque déclaration contenue dans ce rapport est un fait. Permettez-moi de préciser. J'ai dit que les frais de la rémunération du personnel avaient augmenté de 22.3 millions de dollars et les chiffres le prouvent.

M. GRÉGOIRE: Si l'on prend les deux montants qui se rapportent au nombre d'employés et à leur salaire à l'heure, nous obtenons une diminution des frais de rémunération.

M. GORDON: Prenez le taux de salaire moyen des employés: en 1956, l'employé moyen gagnait \$1,645 et, en 1961, il gagnait \$2,060, ce qui constitue une augmentation de (il s'agit du salaire de \$1.64 l'heure, en 1956, comparé à \$2.06 en 1961). Donc, le salaire à l'heure de l'employé a augmenté considérablement, comparé à celui de 1956.

M. GRÉGOIRE: Mais, si vous avez moins d'employés, calculez et vous verrez que le total des frais de rémunération devrait être moins élevé en 1961.

M. FISHER: Le montant total de la rémunération établi par le Bureau fédéral de la statistique, pour 1961, dépassait de 13 millions de dollars le chiffre de l'année précédente. Je comprends la question de M. Grégoire. Le rapport implique que les frais de rémunération ont augmenté la feuille d'émergément de 23 millions de dollars. C'est impossible. C'est cela que vous voulez savoir.

M. GRÉGOIRE: Oui. Cette augmentation des frais de la rémunération du personnel ne s'applique-t-elle donc pas aux employés qui ne sont pas payés à l'heure, par exemple, au personnel d'administration ou autre?

M. GORDON: Voici le tableau qui indique, par rapport à 1960, l'augmentation réelle des dépenses d'exploitation du réseau qui a résulté des augmentations de salaire accordées en 1961. Le montant de \$22,340,000 représente la somme réelle consacrée à l'augmentation des salaires.

M. FISHER: M. Grégoire veut dire que la feuille d'émergément, de 1960 à 1961, malgré l'augmentation d'environ 22 millions de dollars, était beaucoup moins élevée que cela, parce que le nombre d'employés avait tellement diminué.

M. GORDON: Cela non plus n'est pas vrai. Le montant réel est plus élevé en 1961 qu'en 1960. Le montant réel en 1960, le total des frais de rémunération, était de \$448,262,000 comparé à \$456,625,000, en 1961.

M. FISHER: J'ai seulement dit que le rapport était différent et que les données statistiques que vous présentez semblent différer de celles que le Bureau fédéral de la statistique donne au sujet des vos dépenses d'exploitation.

M. GORDON: En avons-nous fini de cette question?

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas.

M. GRÉGOIRE: A-t-il donné une réponse?

M. GORDON: J'ai répondu dans la mesure où j'ai compris votre question.

Tout d'abord, l'augmentation réelle des dépenses d'exploitation du réseau, à partir de 1961, à cause des augmentations de salaire, était de \$22,340,000. Mais si vous reportez ce chiffre aux frais de rémunération, évidemment, le nombre d'employés change; en 1961, nous avons consacré \$456.6 millions au total des salaires, comparativement à \$448.3 millions, en 1960.

M. GRÉGOIRE: Mais cela n'est pas une augmentation de 22 millions de dollars.

M. GORDON: Non, mais c'est une comparaison différente. Notre augmentation de salaires réelle était de 22.3 millions et, comme je l'ai dit, elle était attribuable aux ententes syndicales. On a là les montants en cause. De là à ce que nous ayons conclu l'entente, les frais de rémunération ont augmenté.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur ce premier point?

M. RIDEOUT: Passons-nous aux dépenses d'exploitation maintenant, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que j'aimerais; mais je ne crois pas que nous en soyons là.

M. FISHER: Monsieur le président, je voudrais revenir à ce dont M. Gordon nous a déjà parlé au sujet des modifications que projette le chemin de fer pour répondre aux difficultés de cette période de transition; j'aimerais que M. Gordon nous explique ce qu'il a dit à Toronto, le 30 août 1961, ainsi qu'en fait foi le *Globe and Mail* du 31 août. J'aimerais que M. Gordon nous dise ce qu'il voulait dire par ceci, à supposer, bien entendu, que le journal a bien rapporté ce qu'il a dit:

Au point de vue technique, l'unification complète du transport par rail, par route, par eaux et par air sous une seule organisation de transport serait bien possible.

Et il poursuit ainsi:

Mais elle peut ne pas être possible, ni nécessaire, ni souhaitable au point de vue de l'organisation et de la concurrence.

Il proposait, a-t-il dit aux administrateurs de l'exposition nationale et à leurs invités, une entente bénévole en vertu de laquelle des entreprises indépendantes procéderaient à un échange d'idées et de renseignements et mettraient certains services à la disposition des autres pour assurer avant tout le maximum d'efficacité et d'économie et d'éviter le double emploi inutile des services et le besoin de subventionner des exploitations non rentables.

Je ne peux m'empêcher de déduire de cette déclaration, monsieur Gordon, que vous projetez une entente librement consentie avec les compagnies de transport par eau et par camion (encore une fois, comme vous le dites, ce serait une entente bénévole), en vertu de laquelle vous établiriez un régime très souple qui permettrait d'éviter le doublement des services. Est-ce juste?

M. GORDON: Je ne crois pas pouvoir ajouter grand chose à ce que j'ai déjà dit. J'imagine qu'on a alors compris ce que je voulais dire. La citation dont vous vous êtes servi a trait à une entente bénévole en vertu de laquelle des entreprises indépendantes procéderaient à un échange d'idées et de renseignements et mettraient certains services à la disposition des autres pour assurer avant tout le maximum d'efficacité et d'économie et d'éviter le double emploi inutile des services et le besoin de subventionner des exploitations non rentables. Un exemple récent et remarquable de la collaboration dans le domaine des communications est le lancement et le fonctionnement couronné de succès du Telstar.

Le Telstar, produit de l'effort collectif de plusieurs groupes et de particuliers représentant des entreprises privées et le gouvernement, est une découverte vraiment historique dans la science des communications. Je crois qu'il n'est pas nécessaire d'attendre qu'une loi s'impose pour mettre en vigueur ce genre de collaboration. Il suffit de faire preuve de bon sens et de bien se rendre compte des avantages qui en découleront.

M. FISHER: Mais, pour ma gouverne et pour celle des autres membres du Comité, pourriez-vous, rattachant cette idée au problème qui se pose dans la région de Toronto, la question des chargements incomplets, nous dire comment il serait possible de l'appliquer dans ce cas-là, alors que vous éprouvez tant de difficultés à faire face à la concurrence?

M. GORDON: On pourrait s'y prendre de bien des façons; mais, dans la plupart des cas, il faudrait se faire une idée nette des autres moyens de transport, en particulier le transport par camion, selon les régions et les méthodes à suivre pour manutentionner les chargements de marchandises.

M. FISHER: Étudiez-vous cette question en ce moment?

M. GORDON: Non.

M. FISHER: Ce n'était que des suppositions et des vœux.

M. GORDON: Oui; ce n'était qu'un discours après tout.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Lorsque vous avez parlé de désigner une région pour mettre en pratique votre programme de consultation, vouliez-vous dire qu'en tant que président de la compagnie de chemin de fer vous désigneriez une région où vos camions auxiliaires auraient le droit exclusif de faire le transport jusqu'à la ligne principale?

M. GORDON: Je me suis attiré des ennuis. Je savais que je n'aurais pas dû vous donner d'exemple. Je ne suis pas au courant de ce que je veux dire; que cela soit bien clair; de cette façon, je ne me compromettrais pas.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Cependant, vous parlez de la duplication inutile de services et vous venez de dire que vous utilisez les camions comme auxiliaires. Puisque le service de camionnage *Midland-Superior* a des droits qui lui permettent d'assurer le transport de l'Ouest du Canada jusqu'à Montréal, et sur un parcours parallèle à votre service ferroviaire, ne pensez-vous pas qu'il y a là une duplication inutile de services?

M. GORDON: Non. Selon le point de vue sous lequel on les envisage, ces services sont différents. Tout s'entrecroise. Parce que le parcours d'un camion longe la voie ferrée, cela n'indique certainement pas qu'il y a une duplication inutile. Le camion peut fournir un genre de service qui dépasse de bien des façons ce qui peut se faire par voie ferrée. Il en est de même pour le transport rail-route; les trains nous permettent d'éviter les dépenses qu'occasionneraient les camions pour les longs parcours sur certaines lignes. Ces cumuls existent dans bien des domaines et ne se limitent pas aux camions; on pourrait les rencontrer même entre les compagnies de chemin de fer. Nos services pourraient doubler davantage ceux du Pacifique-Canadien si l'on voulait des cas d'espèce; mais il vaut mieux ne pas en dire plus long en ce moment.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Le discours, dont j'ai le texte, nous donne presque l'impression, si nous aimons prédire longtemps d'avance, d'un genre de nationalisme relatif au transport; je voudrais bien que vous nous disiez que telle n'était pas votre intention dans ce discours.

M. GORDON: J'ai particulièrement appuyé sur ce point. Voici: il est bien évident que, s'il y avait un monopole du transport au Canada, nous pourrions probablement éliminer un bon nombre de chevauchements; mais quant à savoir si ce monopole serait plus efficace, c'est une autre question. Nous pourrions certainement abolir un bon nombre de chevauchements qui découlent de notre régime de concurrence. J'ai confiance au régime de concurrence. Mais je veux faire remarquer qu'il serait très possible d'adopter le régime de concurrence tout en le rationalisant jusqu'à un certain point, si l'on me permet cette expression, ou en combinant les services, afin d'éliminer les gaspillages les plus évidents qu'offre le régime de concurrence. Le gaspillage qu'entraîne le régime de concurrence n'est que relatif; personnellement, j'ai tellement confiance dans ce régime que je suis prêt à dire que le gaspillage qui l'accompagne en vaut la peine.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): N'est-ce pas que, grâce au régime de concurrence, l'utilisation des camions, par exemple, les taux de transport par voie ferrée ont baissé, pour le bénéfice du consommateur? S'il ne vous avait pas fallu concurrencer les entreprises de camionnage, vous n'auriez pas été entraînés dans la situation où vous êtes actuellement, c'est-à-dire qu'il vous faut acheter des camions pour concurrencer ceux qui vous concurrencent?

M. GORDON: C'est un sujet qui prête à discussion et sur lequel je préfère ne pas faire de commentaires. Ce sujet ne convient qu'à une personne intéressée au camionnage, et je ne sais pas si vous l'êtes.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Oui, je le suis; même si je ne possède aucun camion, je suis associé à une entreprise.

M. GORDON: Je suis sûr que vous pourriez défendre ce point de vue, et je suis sûr qu'une personne travaillant aux chemins de fer pourrait défendre un autre point de vue sans que ni l'un ni l'autre de ces points de vue puisse être démontré. En réalité, ce n'est pas nécessairement le camionnage qui est la cause des améliorations dans l'industrie des chemins de fer, mais plutôt de nouvelles techniques. Vous allez peut-être m'opposer que, sans les camions, nous n'aurions pu accomplir ces améliorations, et vous auriez là un autre argument.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): C'est relatif, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est relatif. Vous pourriez dire la même chose pour les compagnies aériennes. Les compagnies aériennes étaient bien exploitées; mais, sans tel ou tel genre de concurrence, la situation aurait pu être différente.

M. CARTER: Monsieur le président, j'aimerais poser une ou deux autres questions à ce sujet. Les compagnies de camionnage ont prétendu que les subventions du gouvernement au National-Canadien permettaient au chemin de fer de diminuer ses taux de transport et de soutenir plus facilement la concurrence des entreprises de camionnage. J'aimerais que M. Gordon parle des avantages relatifs dont jouissent les compagnies de camionnage parce que les gouvernements provinciaux assurent le maintien des routes et qu'il les compare aux désavantages qu'éprouvent les compagnies de chemin de fer qui doivent aménager et entretenir leurs propres voies. Cette comparaison a-t-elle déjà fait l'objet d'études ?

M. GORDON: Plusieurs études couvrent ce sujet; mais, à mon avis, elles ne sont ni précises ni satisfaisantes. De fait, la commission MacPherson a aussi traité à fond cette question du camionnage. Elle a fait à ce sujet une déclaration qui mérite, à mon avis, de ne pas être omise.

Le PRÉSIDENT: N'oublions pas que les compagnies de camionnage versent aux provinces des droits de permis considérables.

M. GORDON: Dans son rapport, la commission MacPherson déclare, par exemple, au sujet de la théorie de la concurrence que vous avez mentionnée:

Nous avons dit qu'avec la liberté d'accès et la possibilité toujours présente du camionnage par l'entreprise privée, la structure de l'industrie du camionnage est telle qu'un véritable monopole en matière de prix ne peut persister. La concurrence protégeant ainsi les expéditeurs, le seul autre inconvénient que comporte, pour les chemins de fer, la possession de nombreux établissements de camionnage, réside dans le danger qu'une telle situation fait courir aux camionneurs indépendants. Ce danger ne peut persister que, si l'entreprise dont le chemin de fer est propriétaire, se révèle plus efficiente que le camionnage indépendant ou privé. On ne doit pas imposer de sanction à l'efficacité.

J'ai mentionné ce matin, et je le répète, qu'on manque beaucoup d'envergure dans la façon d'envisager la question du camionnage. Les chiffres les plus exacts que j'aie pu obtenir démontrent que l'industrie du camionnage, et je parle des camions de louage pour le commerce, a eu, en 1961, un revenu global de \$718,240,000 au Canada. Je n'inclus pas (d'ailleurs, nous n'avons pas ces chiffres) le revenu des camionneurs privés; mais il est fort probable qu'il s'élève au moins à la moitié de ce chiffre.

Cette industrie, dont le revenu dépasse un milliard de dollars, craint pourtant les compagnies de chemin de fer, le National-Canadien en particulier, alors que nous ne touchons qu'un misérable montant de 20 millions.

Nous n'avons aucunement l'intention, en utilisant les compagnies de chemin de fer, de supplanter en aucune façon les entreprises de camionnage. Je puis vous affirmer que notre division du camionnage, telle qu'elle est aujourd'hui, nous rapporte un bénéfice net et nous avons l'intention de n'y rien changer.

L'an dernier, j'ai exposé assez longuement l'attitude du National-Canadien au sujet du camionnage. Je vous renvoie à ce que j'ai dit alors. Ma déclaration était très longue et j'ai mis beaucoup de temps à la préparer.

J'ai alors affirmé très clairement que le National-Canadien s'efforce d'offrir le genre de service intégré de transport rail-route qui répond le mieux aux demandes du public, quant au prix et à l'efficacité, tout en se rappelant qu'il est de son premier intérêt de fournir ce service par l'entremise des chemins de

fer qui y affectent de gros capitaux. Le National-Canadien n'est nullement intéressé à supplanter le camionneur indépendant. Le chemin de fer et le camionnage sont des moyens de transport et il est du plus haut intérêt des expéditeurs et des réceptionnaires d'utiliser chaque moyen selon sa convenance.

C'est notre attitude, tout simplement.

M. CARTER: Relativement à ma propre question, je vois à la page 25 du rapport annuel que l'entretien de la voie ne vous coûte que \$166,739,542. Quel capital est immobilisé dans les voies seulement?

M. GORDON: Le capital immobilisé est indiqué ici.

M. CARTER: Oui, mais j'aimerais connaître ce qu'ont coûté les voies seulement.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, il passe cinq heures et nous siégeons encore.

Le PRÉSIDENT: Je m'en remets complètement au Comité pour cette question; mais j'ai pensé que nous devrions probablement siéger jusqu'à 5 heures et demie. A cette heure, nous aurons peut-être une idée plus claire de ce que nous ferons ce soir.

M. CHEVRIER: Il me semble que nous progressons bien, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Vous croyez?

M. CHEVRIER: Oui. A mon avis, plus nous prenons de temps pour la première partie du rapport, plus nous passerons vite à travers la deuxième.

Le PRÉSIDENT: En d'autres mots, plus nous étudions la première partie, plus vite nous terminerons toute l'affaire.

Nous continuerons jusqu'à 5 heures et demie. Afin que ce soit clair pour tous les membres, le Comité ajournera à 5 heures et demie et se réunira de nouveau à 8 heures ce soir, au bureau 356-S. Nous siégerons demain à 10 heures au même endroit, pièce 356-S.

Je crois que M. Benidickson avait une question à poser.

M. GORDON: Sauf erreur, je m'apprêtais à répondre à une question sur le capital immobilisé dans nos voies ferrées.

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: L'ensemble de notre bilan était de \$2,388,557,413 au 31 décembre 1961. Les immobilisations, au chapitre du matériel: \$1,329,020,863, et, à la rubrique: *Autres*: \$110,760,187, soit un total au bilan de \$3,828,338,463.

M. BENIDICKSON: Monsieur le président, si je ne me trompe, il y a six ou sept ans (je suis membre de ce Comité depuis quelques années), un vice-président du National-Canadien m'a dit que 90 p. 100, ou peut-être plus, du transport entre Toronto et Montréal, notre région la plus occupée, se faisait par un moyen de transport autre que la voie ferrée. Est-ce vrai?

M. GORDON: Je n'admets pas cela.

M. BENIDICKSON: Vous n'admettez pas ce chiffre?

M. GORDON: Non, je ne l'admets pas.

M. BENIDICKSON: De toute façon, grâce au transport par rail-route et à d'autres méthodes modernes, on recourt de nouveau à vos services. J'aimerais que vous me renseigniez sur le transport par automobile, en particulier vers l'Ouest du Canada. Recevez-vous, grâce aux taux convenus, un plus gros pourcentage du transport des automobiles vers l'Ouest?

M. GORDON: La page 11 du rapport vous aidera peut-être. Il y a là un tableau fondé sur les tonnes-milles commerciales de transports interurbains, à gauche, et sur les voyageurs-milles de transports interurbains, à droite. Si vous jetez un coup d'œil sur le transport des voyageurs, vous constaterez que le ser-

vice par chemin de fer est indiqué par le minuscule petit carré noir en bas à droite. Vous allez voir la partie du transport des voyageurs par automobile indiquée par la ligne pointillée qui se rend jusqu'au haut. Si vous regardez la légende, vous verrez que le petit carré noir, au bas, du côté droit, représente la portion du National-Canadien, tandis que le carré non coloré représente les autres lignes de chemins de fer. Je pense que cela donne une juste idée de la comparaison.

La partie blanche a trait au transport aérien. Ensuite, les lignes étroites, c'est le transport par autobus. La grosse partie qui va jusqu'en bas, et qui représente presque 90 p. 100, est le transport par automobile privée. Puis, on arrive à la partie intitulée: *Autres chemins de fer*, et ensuite à la petite partie noire, qui représente le National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Non, les autres chemins de fer. Il y a d'autres chemins de fer que le Pacifique-Canadien, au Canada. Ce tableau montre l'ampleur du marché des voyageurs que monopolise l'automobile privée. Là est notre vrai concurrent.

M. FISHER: La question de M. Benidickson se rapportait au transport des automobiles, depuis les usines de l'est du Canada.

M. BENIDICKSON: N'avez-vous pas un nouvel arrangement qui supprime les camions; est-ce que, en conséquence de cet arrangement, ou en vue de cet arrangement, vous n'avez pas placé de gros capitaux dans un nouveau genre de matériel?

M. GORDON: Oui, dans les wagons à trois paliers qui pourront loger 12 automobiles ordinaires; ces wagons sont en voie de construction. En ce moment, nous en avons loué une certaine quantité, mais l'usage de ces installations à trois paliers servira à amener les automobiles aux têtes de lignes des chemins de fer et permettra d'ajuster en les abaissant les anciens taux ferroviaires, de façon que nous soyons en mesure de concurrencer le transport des automobiles par les grand-routes.

M. BENIDICKSON: Je pense encore aux fonds publics placés dans vos voies et, bien entendu, à ceux que les provinces font pour les grand-routes, où ce genre de transport a été assez important. Je crois que, tout récemment, les chemins de fer ont décidé de placer des capitaux dans le secteur des communications de leur entreprise, dans un réseau de micro-ondes. Est-il vrai qu'avant qu'ils prennent cette décision, la compagnie du téléphone Bell avait presque un monopole dans les appels d'offre de Radio-Canada?

M. GORDON: Non, au contraire. Nous étions dans ce domaine longtemps avant elle.

M. FISHER: Monsieur le président, je veux poser certaines questions sur le sujet des micro-ondes et je me demande si c'est le moment de soulever ce point. Il y a dans le rapport annuel un paragraphe qui traite cette question. J'imagine que M. Benidickson s'intéresse de la même façon que moi aux points de vue opposés que suscite le nouveau projet, tel qu'il est présenté par M. Young.

M. BENIDICKSON: Je m'intéressais au sujet que vous discutiez précédemment, si je ne me trompe. Je songe à la concurrence, aux coalitions, et le reste.

Le PRÉSIDENT: La question de M. Benidickson portait sur l'article que nous étudions; mais ce que vous mentionnez, monsieur Fisher, viendrait à la page 13, sous la rubrique des télécommunications.

M. FISHER: Si M. Benidickson a terminé, j'aimerais revenir sur ce point.

M. BENIDICKSON: Je n'ai pas terminé; vous avez été ici plus longtemps que moi cet après-midi. Je m'inquiète de l'argent des contribuables, des deniers publics qu'on dépense. Je me demandais dans quelle mesure, par suite d'une association dont on a parlé entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien

en vue d'établir un autre réseau de communications transcanadien, cette dépense a été utile au public. Ordinairement, je crois en la concurrence; mais je me demande simplement si, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'alliant, il y a concurrence. Quelle est la situation ici, relativement à ce très gros placement, dans quelle mesure fait-il double emploi avec d'autres installations du genre qui existent déjà? Quelle partie en est affectée à l'amusement et quelle proportion, à la défense?

Le PRÉSIDENT: Vous parlez des dépenses pour l'année 1961 ou pour un certain nombre d'années?

M. BENIDICKSON: Je pense que vous constaterez dans le budget, monsieur le président, que nous avons maintenant placé beaucoup d'argent dans cette nouvelle entreprise. Sauf erreur, c'est l'équivalent de ce que la compagnie du téléphone Bell a peut-être déjà établi au Canada, un service micro-ondes transcanadien, qui pourrait servir à une quantité de gens. L'entreprise pourrait servir les fins du chemin de fer; mais elle pourrait aussi répondre aux appels d'offre de Radio-Canada.

M. GORDON: En principe, l'entreprise existe pour cela. Vous devez vous rendre compte que les chemins de fer ont été dans le domaine des communications, c'est-à-dire le domaine du transport des mots et des sons, longtemps avant qu'on ait entendu parler des compagnies de téléphone ou de Radio-Canada, et, dans ce cas là, un réseau de communications a été construit à travers le Canada, à partir de la ligne fondamentale du télégraphe. Nous avons toujours été dans le domaine des télécommunications.

Le service de micro-ondes dont vous parlez comporte l'installation d'un réseau de 3,000 milles à travers le Canada; le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont associé leurs efforts dans cette entreprise. Nous l'édifions sur la base d'un compte conjoint. Nous sommes associés en compte conjoint avec le Pacifique-Canadien depuis plusieurs années, relativement aux télécommunications, dans le dessein déterminé d'éliminer, autant que possible, la double dépense dans ce domaine qui exige de fortes immobilisations, en particulier en ce qui concerne les micro-ondes.

Les micro-ondes servent non seulement à transmettre les sons, mais aussi les émissions de radio visuelles et sonores, etc., aussi bien que les compilations de données, les rapports météorologiques, etc., toutes choses qui figurent sous la rubrique générale des communications. On a pensé que les installations de micro-ondes n'étaient pas suffisantes pour absorber l'accroissement varié dans un domaine dont la réalisation prendra peut-être cinq ou dix ans. Par l'intermédiaire de ce compte conjoint avec le Pacifique-Canadien, nous avons décidé de construire un réseau de micro-ondes.

Un mot maintenant de l'argent des contribuables. Ou se trompe entièrement. Les deniers publics ne sont pas du tout engagés dans ce cas-là; ils le sont uniquement lorsque nous perdons de l'argent dans les entreprises. Nous empruntons l'argent, tout comme le Pacifique-Canadien, pour avoir les capitaux nécessaires à l'organisation de ce réseau; en l'exploitant, si nous faisons suffisamment d'argent pour accuser un profit, le contribuable en bénéficie, car ce profit réduit notre déficit dans d'autres exploitations et notre service des télécommunications, somme toute, représente un placement rentable. Autrement dit, s'il s'élevait un différend avec la compagnie du téléphone Bell, qui, bien sûr, essayait désespérément de soutenir que ses installations étaient suffisantes, il s'agirait de trancher une divergence d'opinion entre les deux organismes.

M. BENIDICKSON: Avez-vous été obligé d'obtenir l'autorisation de la Commission des transports pour le deuxième réseau de 3,000 milles?

M. GORDON: Non, l'autorisation est venue du ministre des Transports. C'est la direction des télécommunications qui était intéressée.

M. BENEDICKSON: Est-ce que la décision sur la nécessité et la commodité publiques a été prise par cette direction.

M. GORDON: Je suis assez certain que le gouvernement a pris en considération les besoins prévisibles du Canada, non seulement à l'égard du public, mais aussi en ayant présentes à l'esprit des choses telles que les services et les autres objets qui nécessiteraient la communication. La direction des télécommunications de votre ministère, monsieur Balcer, a soigneusement étudié la question.

M. BALCER: C'est exact.

M. FISHER: J'aimerais poser au ministre la question suivante. Nous avons ici une déclaration de M. Young, président du *Trans-Canada Telephone System*, qui s'est vigoureusement opposé à la déclaration qu'avaient faite les présidents des chemins de fer. Voici un extrait de la déclaration:

Les installations actuelles ne peuvent aller de pair avec les progrès constants dans le domaine des communications.

Cette assertion est entièrement inexacte. Le capacité éventuelle du réseau actuel de micro-ondes est plus que suffisante pour répondre à toutes les exigences prévisibles en matière de communications, y compris celles de la défense.

Les exigences de la défense, dans l'avenir prévisible, ont été déterminées et la satisfaction des besoins a été répartie entre les sociétés de communications par un comité du ministère de la Défense nationale. Le *Trans-Canada Telephone System* a satisfait et continue de satisfaire à la majeure partie de ces exigences, y compris la dérivation hors des régions cibles.

Le *Trans-Canada Telephone System* a offert de louer aux réseaux de chemin de fer du Canada toutes les installations de communications dont ils avaient besoin.

Sans qu'il y ait apparence de besoin, soit pour le public, soit pour la défense, des mises de fonds de 36 millions dans des installations faisant double emploi seront une charge financière pour le public canadien.

J'aimerais demander au ministre si cette déclaration, faite le 15 mars 1962, a officiellement été portée à son attention.

M. GORDON: Avez-vous lu notre réponse?

M. FISHER: Non.

M. GORDON: C'est étrange que vous sembliez toujours lire un côté de la question. Vous lisez une déclaration publiée par le téléphone Bell; suivant la courtoisie ordinaire, je pense, si vous êtes prêt à le faire, vous pourriez aussi avoir lu notre réponse à cette déclaration.

M. FISHER: Je ne m'inquiète pas de votre opinion sur ce qui constitue la courtoisie ordinaire. Tout ce que je fais, c'est de produire une déclaration que je crois exacte.

M. BALCER: Cette déclaration est inexacte, car, dans le temps, quand nous avons pris la décision, à titre de ministre des Transports, j'avais déjà reçu communication du point de vue des chemins de fer; j'ai comparé la valeur des deux argumentations et j'ai conclu,—ou le cabinet a conclu,—que les chemins de fer avaient raison. C'est pourquoi nous leur avons donné la permission de construire ce réseau de micro-ondes. Je n'ai pas ici mon dossier, mais il y avait de très forts arguments en faveur de l'octroi de la permission aux chemins de fer; dans le temps, il y avait un contrat de la Société canadienne des télécommunications transmarines, comme vous le savez; la Société canadienne des télécommunications transmarines reliait son câble de l'Atlantique à son câble

du Pacifique, ce qui signifiait une augmentation extraordinaire dans les messages à longue distance à travers le pays; cela devait faire augmenter la circulation des messages et des signaux le long du réseau de micro-ondes.

Si je me souviens bien, les compagnies de téléphone elles-mêmes, dans le temps, ont offert de construire un second réseau de micro-ondes; elles nous ont aussi expliqué qu'en cas d'urgence, elles seraient prêtes, car elles étaient raccordées à un réseau américain; nos messages auraient passé par les États-Unis; ainsi, elles se rendaient compte que notre réseau de micro-ondes à travers le Canada pourrait être surchargé. Je me rappelle ces faits, mais je n'ai pas ici le dossier.

M. FISHER: Vous êtes celui qui a pris la décision d'approuver l'entreprise du Pacifique-Canadien et du National-Canadien?

M. BALCER: C'est exact, j'ai recommandé la décision au cabinet.

M. FISHER: Et vous avez tenu compte de la protestation de M. Young, du réseau *Trans-Canada Telephone System*.

M. BALCER: Et beaucoup; chaque argument offert par M. Young, je crois, a reçu une réponse.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Gordon pourrait consigner sa déclaration au compte rendu, après quoi M. Foy aura la parole.

M. GORDON: J'aimerais donner lecture de cette déclaration, qui fut formulée par M. Crump et moi-même; je répondrais immédiatement à la déclaration que M. Fisher a consignée au compte rendu et qu'avait formulée le téléphone Bell. La voici:

... en réponse à une déclaration qu'a faite mercredi M. H. G. Young, président de *Trans-Canada Telephone System*:

Nous ne voyons nullement en quoi M. Young peut affirmer que notre récent bulletin était «entièrement inexact» ou que les réseaux de communication du National-Canadien et du Pacifique-Canadien doubleront inutilement les installations actuelles.

Le fait est que, ces dix dernières années, le volume des communications qu'ont transmises les chemins de fer a triplé. Notre circulation entre Montréal-Toronto et Vancouver a augmenté au point où une expansion supplémentaire ne serait plus possible au moyen des installations actuelles des lignes télégraphiques. Un réseau de micro-ondes est indispensable, si les chemins de fer doivent continuer à concurrencer les lignes télégraphiques privées, les circuits de télétype, les ordinateurs, la transmission des fac-similés, les services de telex et les autres services de télécommunication.

La décision qu'ont prise les chemins de fer de construire un réseau transcontinental de micro-ondes se fonde sur une étude soignée des possibilités d'accroissement des télécommunications au Canada. Nous doutons fort que le *Trans-Canada Telephone System* ignore les études poursuivies dans ce domaine, puisque, sauf erreur, il songe à aménager un troisième réseau transcontinental d'ici cinq ans.

M. BENIDICKSON: Le président sait-il quelles sont les affaires que le gouvernement accorde au nouveau réseau, compte tenu de ce qu'il accordait peut-être dans le passé au réseau du téléphone Bell, le réseau initial de micro-ondes? Je pense que ces chiffres paraissent dans les compte publics.

M. GORDON: On tiendrait évidemment compte de la concurrence. Les deux réseaux présenteraient des soumissions et celui qui offrirait la plus avantageuse l'emporterait.

M. BENIDICKSON: Est-ce que, à votre connaissance, les frais que représentent les besoins de Radio-Canada ont diminué?

M. GORDON: Vous demandez si, au cours des années, les frais de Radio-Canada ont baissé? Je dirais qu'ils ont sensiblement diminué.

M. BENIDICKSON: Avez-vous obtenu de nouveaux contrats par suite de l'établissement de ce réseau destiné à la concurrence?

M. GORDON: Si vous parlez du réseau de micro-ondes, il n'est pas encore aménagé; il est simplement sur le point de l'être; il ne sera pas terminé avant deux ans, de toute façon.

M. BENIDICKSON: Quand expirera le contrat avec le téléphone Bell, je veux dire le gros contrat pour la télévision?

M. GORDON: Il y a plusieurs contrats. Je ne me les rappelle pas tous, mais il y a plusieurs contrats entre nous, les communications ferroviaires, Radio-Canada et le Bell. Il faudrait que je vérifie dans mes dossiers pour tirer cela au clair. J'aurais dû dire le *Trans-Canada Telephone System*.

M. FISHER: Ce gros contrat avec le Bell atteint certains des réseaux de téléphone que possèdent les provinces et qui s'y trouvent rattachés?

M. GORDON: C'est exact.

M. FISHER: Avez-vous reçu quelque communication de la *Provincial Telephone Systems* au sujet de cette expansion du Pacifique-Canadien et du chemin de fer National?

M. BALCER: Oui. Chaque membre de la *Trans-Canada Telephone Company* m'a envoyé une communication favorisant l'attitude de la compagnie de téléphone.

M. FISHER: En d'autres termes, contre la décision que vous avez prise?

M. BALCER: Oui.

M. FISHER: Mais vous avez quand même pensé qu'il était nécessaire d'aller de l'avant?

M. BALCER: Oui, j'ai pensée que l'intérêt public demandait que la permission fût accordée aux chemins de fer.

M. FOY: Monsieur Gordon, j'aimerais vous poser une question à propos de quelque chose que je ne comprends pas bien. Pourquoi les chemins de fer Nationaux sont-ils intéressés à acquérir des compagnies de camionnage quand, du point de vue financier, il semble que cela va accroître le déficit? Par exemple, je relève à la page 12 du rapport qu'une mise de fonds de 15 millions environ a donné un bénéfice de \$131,000, et il semblerait qu'il pourrait y avoir un déficit dans l'avenir; et si l'on compare n'importe laquelle des compagnies de camionnage avec les résultats de l'année précédente, vous voyez un bénéfice d'un demi-million, alors qu'elles auraient dû acquitter la taxe sur les sociétés à l'égard de l'excédent sur les \$131,000.

M. GORDON: En effet, c'est un bon exemple. La réponse est complexe, comme la plupart des réponses. En premier, nous n'avons pas eu l'occasion de développer nos affaires de camionnage autant que nous aurions aimé le faire. Nous avons eu les mains liées par des causes devant les tribunaux et la Régie des transports de la province de Québec, qui a entendu les protestations des camionneurs des grand-routes à l'égard de l'expansion, ou au sujet des permis qui devaient être octroyés, par exemple, à la *Midland Superior*, et aussi à la *Husband Transport*. Ces causes sont pendantes depuis bien longtemps, de sorte que nous n'avons pas pu faire la fusion de nos entreprises de camionnage autant que nous l'aurions voulu. De plus, si vous lisez l'alinéa qui suit, vous y voyez que le chemin de fer tirera des avantages subsidiaires de l'exploitation de ces diverses entreprises de camionnage.

Ainsi que je l'ai déjà déclaré, l'emploi du camion est un moyen par lequel nous espérons fournir un service qui apportera de l'eau au moulin. Nous ne pouvons plus espérer concurrencer le transport des chargements incomplets en espérant que les gens vont se rendre à la gare chercher leurs marchandises aux wagons. Il faut faire la livraison. Il faut se rappeler que, en plus de posséder un certain nombre d'entreprises de camionnage que nous avons achetées, nous avons des contrats avec un millier ou plus de camionneurs pour le transport de nos marchandises.

M. FOY: Dois-je comprendre, d'après ce que vous venez de dire, que vous n'allez pas continuer à acquérir des compagnies de camionnage?

M. GORDON: Non, je ne dirais pas cela. Mais nous n'allons acquérir une entreprise de camionnage que lorsque se présente une situation particulière, où nous croyons qu'il se trouve pour nous du transport qui convienne à nos besoins d'une telle façon que nous puissions faire l'acquisition d'une entreprise en particulier. Mais nous ne sommes pas disposés à tout acheter, bien au contraire.

M. FOY: Un membre du Comité a parlé de l'appréhension qui règne parmi les camionneurs et vous avez dissipé ces craintes en répondant que vous ne vous livriez pas à une concurrence déloyale, que vous ne les mettriez pas dans le chemin.

M. GORDON: Je puis affirmer catégoriquement que, selon moi, la venue des chemins de fer dans le camionnage a amélioré les bons procédés des compagnies de camionnage, au point que les affaires sont meilleures qu'auparavant. Nous ne livrons pas une guerre de prix et nous nous en tenons à de bons procédés d'affaires. La conduite de nos affaires de camionnage est d'une grande propreté et nous nous conformons à toutes les lois du pays en ce qui concerne le camionnage. Nous respectons l'autorité des provinces et nous obéissons aux règlements relatifs à la limitation des charges et à tout le reste. Les chemins de fer ont un niveau d'exploitation qui va sans doute améliorer l'organisation du camionnage au pays. Je crois que les meilleurs camionneurs seront les premiers à l'admettre.

M. GORDON: Les camionneurs de grande classe seraient les premiers à l'admettre.

M. FOY: Les camionneurs ne craignent pas les chemins de fer, me dit-on, pourvu que ceux-ci leur fassent une concurrence loyale. Ils ne se préoccupent pas de la concurrence, pourvu qu'elle soit loyale.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Nous expliqueriez-vous, monsieur Gordon, ce que vous entendez par une concurrence de grande classe? Nous donneriez-vous un exemple de ce que vous croyez être la classe supérieure et la classe inférieure?

M. GORDON: Une entreprise de camionnage bien gérée, qui respecte toutes les règles du commerce sous le rapport des exigences des permis, et le reste, qui ne se livre à aucune réduction indue des prix et n'a pas recours à des procédés déloyaux, voilà une compagnie d'une classe supérieure.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): A votre connaissance, existe-t-il plusieurs entreprises de camionnage qui ont recours à des procédés déloyaux?

M. GORDON: Oui. Je dirai oui. On me conseille de répondre non, mais je dirai oui.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Plus tard, quand nous étudierons les services routiers, nous signalerons peut-être le contraire.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous n'essayez pas de nous faire croire que votre venue dans le camionnage a reçu l'approbation générale des camionneurs?

M. GORDON: Non.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ni que votre participation leur a été bien-faisante?

M. GORDON: Je dirai que cela leur a été profitable, parce que cela a amené une amélioration des bons procédés en affaires: cela est toujours profitable. A ce sujet, je vous ai dit, monsieur Foy, que nous ne réduisons pas les prix. Voici un extrait d'une lettre de notre vice-président chargé du service routier, M. Gaffney. Je lui ai demandé de m'écrire cette lettre. Voici:

La présente vise à mettre par écrit ce que je vous ai dit de vive voix. En février 1961, j'ai donné des instructions catégoriques à toutes les compagnies de camionnage qui sont la propriété de la *Canadian National Transportation Limited*; elles devaient respecter les taux déposés auprès des autorités provinciales compétentes ou des divers offices de régie. Ces instructions portaient aussi qu'en aucune circonstance l'une de nos entreprises de camionnage ne devait prendre l'initiative de réduire les taux. Si, cependant, des réductions de taux sont nécessaires pour faire face aux taux réduits d'autres camionneurs, cela ne peut se faire qu'après une analyse du tarif en cause, afin de bien se rendre compte qu'il est pourvu à tous les frais, et à un profit, avant qu'elles soient mises en vigueur. J'ai aussi donné instruction qu'en aucune circonstance les entreprises de camionnage exploitées par la CNTL ne devaient se livrer à une concurrence déloyale, ni avoir recours à des procédés déloyaux de concurrence, et que, si de tels cas étaient portés à ma connaissance ou si j'apprenais que l'une de nos entreprises de camionnage avait pris l'initiative d'une réduction de taux, les responsables seraient congédiés. Je me dois d'ajouter que je ne connais aucun cas où ces instructions aient été violées.

M. FISHER: C'est l'heure de l'ajournement. M. Gaffney pourrait-il être présent lorsque nous aborderons le service routier?

M. GORDON: Je croyais que nous avions passé tout l'après-midi sur ce sujet.

M. FISHER: Nous ne sommes pas entrés dans les détails.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous approuver ce passage?

M. FISHER: Je désire savoir si oui ou non M. Gaffney peut se présenter.

Le PRÉSIDENT: Un moment, je vous prie, messieurs.

M. FOY: En effet, il nous faut avoir quorum.

Le PRÉSIDENT: Bien que je ne sache pas pourquoi vous désirez la présence de ce témoin, le Comité devra décider s'il faut le faire venir. Le président du chemin de fer et le personnel qui l'accompagne ont montré, je crois, qu'ils ont la compétence voulue pour répondre aux questions. Néanmoins, il appartient au Comité de décider si l'on doit faire venir d'autres témoins que ceux qui sont ici. Le président et le vice-président sont tous les deux présents. Mais si le Comité croit que quelqu'un d'autre que ces deux messieurs peut répondre avec plus de compétence, nous devons mettre la question aux voix.

M. FISHER: Nous n'avons pas quorum dans le moment, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je crois que oui.

M. FOY: Pourrais-je simplement finir ma question?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Carter, vous plaît-il de revenir, afin que nous conservions le quorum.

M. FOY: Je suppose que les camionneurs sont au courant de la déclaration de M. Gaffney.

M. GORDON: Cette lettre a été adressée au personnel de M. Gaffney.

M. FOY: Il y aurait peut-être lieu d'en informer les entreprises de camionnage du Canada.

M. GORDON: Elle va apparaître au compte rendu; c'est pour cela que j'en ai donné lecture.

M. FISHER: Je propose, monsieur le président, que nous prenions une décision à 8 heures. Si je désire interroger M. Gaffney, c'est qu'il a comparu devant la Régie des transports du Québec. M. Gaffney y a rendu témoignage pour le chemin de fer et j'ai examiné ce qu'il a dit . . .

M. GORDON: Moi de même.

M. FISHER: Oui, j'ai pris connaissance de son témoignage. A plusieurs reprises, lorsqu'il s'agissait de questions de détail, M. Gordon a passé la parole à M. Gaffney; je suppose que la même chose se produirait ici. Je crois que la présence de Gaffney serait utile.

M. BALCER: Cette enquête devant la Régie de la province de Québec s'est déroulée en 1961?

M. FISHER: Oui.

M. BALCER: Ou en 1962?

M. FISHER: En 1961. Cela avait trait à la *Midland Superior* et à la *Husband*, de sorte que certains membres du Comité sont intéressés.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, nous pourrions peut-être remettre la question à 8 heures.

Je propose l'ajournement.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): J'appuie la proposition.

M. FISHER: Monsieur le président, il y aura un vote à la Chambre ce soir, et je veux m'assurer que, quand les timbres résonneront, nous pourrons nous y rendre.

Le PRÉSIDENT: Si les timbres ne résonnent pas, que ferez-vous? Si c'est un vote en comité, il n'y aura pas d'appel.

M. FISHER: Non, la Chambre sera invitée à voter.

SÉANCE DU SOIR

MARDI 20 novembre 1962.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous avons quorum. Nous en sommes toujours au premier poste, les revenus fixes. Vous conviendrez tous, je pense, que je vous ai laissé beaucoup de latitude, et je remarque que vous avez abordé l'ensemble du rapport. Je désire vous proposer, afin de faire plus de progrès, que nous procédions avec plus de méthode en étudiant le rapport article par article. Il se peut, comme l'a dit M. Chevrier, qu'après avoir abordé dès le début un si grand nombre de questions pertinentes, nous fassions plus de progrès en définitive.

M. Foy: Monsieur le président, je crois que nous avons étudié une bonne partie du rapport. Nous avons déjà étudié le paragraphe relatif au service routier.

Le PRÉSIDENT: Je suis bien aise de vous l'entendre dire et j'espère que nous avons réellement fait du progrès.

Je me demande si nous ne pourrions pas disposer maintenant du premier poste et procéder avec méthode pour les autres postes, ou préférez-vous vous promener à travers le rapport comme nous l'avons fait?

M. FISHER: Je ne désire pas que forcément nous nous étendions sur l'examen du premier poste; mais, au moment de l'ajournement, à 5 heures et demie, j'ai proposé que, lorsque nous étudierons le paragraphe sur le service routier, nous fassions comparaître M. Gaffney, pour seconder le président.

Le PRÉSIDENT: Il vous est loisible de demander ou de proposer quoi que ce soit en ce qui concerne le service routier.

M. FISHER: Bien sûr; mais je voudrais savoir si M. Gaffney, qui, à ce que je comprends, est le vice-président chargé du service routier, pourra venir.

Le PRÉSIDENT: Il appartient au Comité d'en décider. Le président du chemin de fer National est présent; il me semble, d'après mon expérience des séances antérieures du Comité, que le président est bien capable de répondre à toutes les questions. Je vois qu'il a plusieurs adjoints qui peuvent le seconder.

M. FISHER: Ce n'est guère une façon logique de procéder, monsieur le président.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, M. Fisher nous demande de nous prononcer sur une proposition abstraite, à mon avis. Nous ne sommes pas encore rendus à l'étude du service routier. Nous ne savons pas si les réponses de M. Gordon aux questions relatives au service routier seront satisfaisantes ou non; c'est lorsque nous étudierons la question du service routier qu'il sera opportun de nous prononcer sur le bien-fondé d'une telle requête. S'il se présente alors quelque problème, ce sera le bon moment d'y voir; mais débattre cette question à ce stade-ci, c'est parler d'une chose purement abstraite.

M. FISHER: Ce n'est pas une question aussi abstraite que vous voulez le faire paraître.

M. FOY: Monsieur le président, puis-je m'informer si M. Gaffney est à Ottawa.

M. GORDON: Non, M. Gaffney est à Montréal à l'heure actuelle.

M. FOY: Si nous abordons l'étude du service routier ce soir, ce sera plutôt difficile de le faire venir.

M. FISHER: Monsieur le président, mon raisonnement est celui-ci: l'an dernier, nous avions ici toute la théorie des hauts fonctionnaires, car les témoins présents étaient trois fois plus nombreux. J'ai pensé que les dirigeants du chemin de fer National auraient intérêt à faire entendre quelqu'un qui soit en état de nous renseigner sur le développement du service routier, dans lequel le chemin de fer est si profondément intéressé. Si ma proposition soulève des objections, je suis bien prêt à la laisser en suspens et nous allons poser nos questions à M. Gordon. Je suppose que nos questions s'adresseraient de toute façon à M. Gordon, mais je pensais qu'il aurait aimé à avoir à ses côtés l'homme qui est chargé des services routiers.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons peut-être pas ici tout le bazar, mais nous en avons sûrement une partie. Il me semble que tant que M. Gordon et son personnel pourront répondre à nos questions, nous ne devrions pas convoquer d'autres témoins. Je ne suis néanmoins que le président et c'est à vous qu'il appartient, à titre de membres du Comité, de décider.

Je me demande parfois comment M. Gordon et son personnel en arrivent à répondre de façon détaillée à toutes les questions qu'on leur pose, mais je suis d'avis qu'il ne serait pas à propos de faire venir d'autres témoins, sauf si ces messieurs se trouvaient incapables de nous fournir les renseignements voulus.

En tout cas, notre sujet de discussion est bien loin des comptes du National-Canadien et des autres points qui se trouvent compris dans nos attributions. Je pense que nous nous sommes passablement écartés de notre sujet. A moins

que M. Gordon et son personnel ne se montrent incapables de répondre aux questions qu'on leur posera, ce qui ne s'est pas encore produit, nous devrions poursuivre comme nous l'avons fait jusqu'ici.

M. FOY: Monsieur le président, je pense que M. Gordon ainsi que son personnel s'en sont très bien tirés jusqu'ici.

M. FISHER: Voilà qui est bien dit.

M. RIDEOUT: Où en sommes-nous actuellement, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Juste avant votre arrivée, monsieur Rideout, M. Fisher proposait que nous fassions venir un autre témoin.

M. FISHER: Je n'ai pas proposé que nous fassions venir d'autres témoins, monsieur le président. J'ai dit que ce serait tout à notre avantage si M. Gaffney était parmi nous lorsque nous en arriverons aux services routiers. J'aurais plusieurs questions à poser à M. Gaffney au sujet des dépositions qu'il a faites devant une commission provinciale de transport, en ce qui a trait à un bon nombre de services dont s'est chargé le National-Canadien. Si le président de la compagnie croit qu'il pourra répondre à des questions de ce genre, je m'estime satisfait.

M. RIDEOUT: Je pense, monsieur le président, que M. Gordon s'est très bien acquitté de sa tâche. Il a à ses côtés un bon nombre d'adjoints et je ne vois pas pourquoi il demanderait à d'autres personnes de répondre à sa place, sauf là où il le juge nécessaire.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): C'est à M. Gordon d'en décider.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, en sommes-nous rendus aux recettes d'exploitation?

Le PRÉSIDENT: Nous en étions à l'aperçu financier mais nous nous sommes passablement écartés du sujet. J'aimerais que nous procédions d'une façon plus ordonnée et que nous approuvions le plus vite possible le premier article afin de pouvoir passer au suivant. Somme toute, nous avons de nombreux sujets d'étude: organisation, analyse des données, siège social, structure de la compagnie, service des marchandises, service routier, personnel, relations ouvrières, télécommunications et autres et nous avons touché à tous ces sujets. Peut-être, comme le faisait remarquer M. Chevrier, est-il bon d'étudier ces sujets en détail dès le début puisque cela nous permettra de passer plus rapidement sur les questions particulières au fur et à mesure qu'elles se présenteront.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, je voudrais poser une ou deux questions au sujet des dépenses d'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais auparavant vous proposer que nous procédions d'une façon plus ordonnée. Je ne voudrais pas limiter le débat, mais j'aimerais que nous nous en tenions aux questions qui se rapportent à un même article, que nous approuvions cet article et que nous passions ensuite au suivant. Je pense que notre travail avancerait plus vite de cette façon.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, je voudrais poser une question au sujet des frais d'exploitation. Je crois que nous en sommes là dans l'ordre du jour. Je voudrais savoir de combien on a réduit le budget d'exploitation à l'égard de l'année suivante.

Le PRÉSIDENT: C'est là à mon avis une question convenable sur le sujet.

M. GORDON: Quelle est la question?

M. RIDEOUT: Je me demande de combien on a réduit le budget d'exploitation pour l'année suivante.

M. GORDON: Je ne comprends pas la question.

M. RIDEOUT: Je vais y aller directement. Si je comprends bien, le budget d'exploitation a été réduit de plus de trois millions de dollars en ce qui concerne la région de l'Atlantique.

M. GORDON: Vous vous trompez du tout au tout. J'ai le budget sous la main. Il n'a pas encore été présenté. Le budget d'exploitation de 1962, qu'on aurait dû étudier en mars dernier et que je présenterai plus tard, indique que, à tout prendre, nous nous en tiendrons à quelques centaines de milliers de dollars près de nos prévisions.

M. RIDEOUT: Le budget d'exploitation à l'égard de la région de l'Atlantique n'a donc pas été réduit?

M. GORDON: Je ne sais pas ce que vous entendez par là.

M. RIDEOUT: Ce que je veux dire, monsieur le président, c'est que M. Demcoe a dit à bon nombre de gens, à Moncton, qu'on devait réduire les dépenses et que la réduction serait de trois millions de dollars.

M. GORDON: Il n'y a pas, dans la compagnie de chemin de fer en cause ici, d'autres sources autorisées de renseignement que le président. Qu'il n'y ait aucun malentendu sur ce point. Donald Gordon est la seule personne qui puisse parler de ligne de conduite en ce qui a trait au National-Canadien, en sa qualité de président du réseau et de président du Conseil d'administration. Si vous vous adressez à d'autres personnes pour obtenir des renseignements de ce genre, vous n'en tirerez que des idées fausses, des potins et des rumeurs, ce qui se réduit à rien.

M. BENIDICKSON: Combien de vice-présidents avez-vous?

M. GORDON: Leurs noms figurent sur la liste, mais ce ne sont pas eux qui déterminent la ligne de conduite à suivre par la compagnie.

M. BENIDICKSON: Pas même dans leurs propres régions?

M. GORDON: Non, pas quand il s'agit de la ligne de conduite à suivre.

Qu'on me permette de répondre ici à la question de M. Rideout.

J'ai ici sous la main le rapport officiel qui contient le budget d'exploitation de la compagnie. C'est là l'unique document officiel. Il contient tout le budget du National-Canadien et il se compose (comme je pourrai vous le montrer si je réussis à le trouver) de postes sur lesquels se fondent nos prévisions. Quand vous parlez de réductions et d'additions ou de quelque autre chose, cela ne veut rien dire du tout.

M. RIDEOUT: Ne demandez-vous pas au vice-président ou à son personnel de soumettre son budget?

M. GORDON: J'aimerais à parler du budget quand le moment sera venu d'en parler. Le budget est un sujet compliqué et j'ai un bon nombre de rapports à faire à ce sujet, mais nous ne saurons l'étudier qu'une fois que nous en serons là. Une fois que j'en serai au budget d'immobilisations et au budget d'exploitation, je me ferai un plaisir de vous donner des explications détaillées.

M. RIDEOUT: Nous en sommes aux dépenses d'exploitation, n'est-ce pas?

M. GORDON: Si vous voulez que nous traitions du budget, je vais en traiter.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il y a un léger malentendu ici. Nous étudierons le budget de l'an prochain séparément après que nous aurons étudié le rapport de l'an dernier. Mais, un certain nombre des questions qu'on pose maintenant se rapportent réellement au budget que M. Gordon présentera après que nous aurons étudié le rapport de l'an dernier.

M. FISHER: Le ministre des Transports pourrait-il nous dire si, au moment de l'introduction des mesures d'austérité, le gouvernement a demandé au

National-Canadien de modifier ses prévisions relatives aux immobilisations pour tenir compte de ces mesures? Je sais qu'une demande de ce genre a été faite à une autre compagnie de la Couronne, soit à la Société Radio-Canada.

M. BALCER: Quel sens donnez-vous au mot «austérité»?

M. FISHER: Eh bien voici: on a demandé à Radio-Canada de réduire son budget, et selon le président de son Conseil d'administration, la Société a fait une réduction de quelque cinq millions de dollars. Le budget s'élevait à environ 80 millions de dollars. Avez-vous fait une demande semblable au National-Canadien?

M. BALCER: Non.

M. FISHER: Pourquoi?

M. BALCER: Parce que, selon nous, le National-Canadien rend service au public et parce que nous avons pleine confiance dans la direction du National-Canadien. Cette dernière s'est toujours efforcée d'économiser partout où il y avait moyen de le faire et les efforts qu'elle a faits en ce sens, dans le passé, sont suffisants.

M. FISHER: Je pourrais parler de la Société Radio-Canada, mais je n'en ferai rien.

Puis-je revenir à la section relative aux dépenses d'exploitation et poser un certain nombre de questions à ce sujet? La première a trait au dernier article:

La location de matériel a augmenté de \$500,000 par suite d'une diminution de l'utilisation du matériel du National-Canadien par chemins de fer des États-Unis.

Cela me paraît ambigu. Puis-je avoir des explications à ce sujet?

M. GORDON: Avez-vous les chiffres en main, monsieur Toole?

M. TOOLE: Le demi-million de dollars indiqué ici a trait à la location du matériel des chemins de fer des États-Unis et des chemins de fer privés du Canada par le National-Canadien et vice versa. Au cours de l'année 1961, la location de wagons à marchandises de la part des chemins de fer étrangers a été moins considérable qu'en 1960. Par conséquent, il y a eu une légère augmentation des loyers payés à l'égard des wagons aux chemins de fer étrangers et aux chemins de fer privés du Canada. Les \$500,000 indiqués dans le rapport représentent la différence nette.

M. FISHER: Disposez-vous d'un graphique qui représenterait la courbe dont il est question dans l'énoncé suivant?

Les frais d'exploitation des trains et des triages, par tonne-mille brute, ont continué de baisser, mettant en évidence les avantages de la diesé-
lisation, de la commande centralisée de la circulation et des installations de triage améliorées.

Pourriez-vous nous dire ce qui se produira au cours des quelques prochaines années?

M. GORDON: De quel article s'agit-il?

M. FISHER: Vous trouverez cela à la page 5. Voici ce qui m'intéresse: vous avez fait une remarque cet après-midi, selon laquelle, en dernier ressort, ce ne sera que dans cinq ans environ que vous pourrez juger réellement des avantages qui découlent de votre programme, en particulier en ce qui concerne les installations des gares de triage. Je me demande si vous vous attendez à une baisse continue au cours des cinq prochaines années et en outre, si elle s'arrêtera là ou si la courbe commencera de se dessiner en sens contraire.

M. GORDON: J'ai dit qu'il faudra attendre de trois à cinq ans avant de pouvoir juger vraiment des avantages de ces gares de triage à buttes dont il était question à ce moment-là, pour la simple raison que ces gares de triage à buttes (on en compte cinq) représentent une activité en série. Ce que nous disions, c'est que les frais d'exploitation des trains et des gares de triage, par tonne-mille brute, ont continué de baisser, et nous attribuons cela, en partie, à la diesélisation, à la commande centralisée de la circulation et à l'amélioration des installations de triage. C'est là un exposé des faits. Nous avons déjà eu un graphique à cet égard.

M. LEWIS: Ce que nous voulons savoir, monsieur Gordon, c'est si vous prévoyez des économies dans ce domaine.

M. GORDON: Oui, nous étudions la chose dans le moment.

M. LEWIS: Et quelle pourrait être la proportion de ces épargnes selon vos prévisions? Peut-on nous donner une réponse à cette question, monsieur le président?

M. GORDON: Je me demande comment je pourrais y répondre le mieux. La chose n'est pas facile car il s'agit d'établir une prévision qui tienne compte des frais d'exploitation dont il est question dans le présent rapport.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes ici pour étudier les comptes et les bills et les mesures qui sont adoptées plutôt que pour prévoir une politique à long terme.

M. LEWIS: Je suppose que l'un s'apprend par l'autre.

Le PRÉSIDENT: C'est possible, mais j'aimerais que nous nous en tenions autant que possible à nos attributions.

M. FISHER: S'il n'y a pas moyen de se procurer un graphique, j'aimerais bien que nous revenions à la question de la location de matériel. Est-ce une coutume établie au National-Canadien que de louer des wagons à trémie?

M. GORDON: Seulement en cas de nécessité.

M. RIDEOUT: Y a-t-il pénurie?

M. GORDON: Non.

M. FISHER: Je voudrais revenir sur ce sujet plus tard, quand nous en serons aux embranchements.

M. GORDON: Nous fournissons les wagons nécessaires à la circulation.

Je m'excuse, j'ai la voix un peu enrouée. Vous avez peut-être remarqué que j'avais mal à la gorge. Les médecins disent que c'est une infection de la trachée-artère. Cela apparaît de temps en temps, mais ne vous en occupez pas. Ma voix peut paraître âpre aux membres du Comité, aussi ne soyez pas étonnés si je ne parle pas avec douceur comme à l'habitude. Cela est l'effet de cette affection de la gorge. Si je souffre d'étouffement, c'est à cause de l'irritation de la gorge. Ce n'est pas grave, mais ma voix en souffre. J'espère bien que je ne me mettrai pas à pleurer, monsieur Lewis.

Où en étions-nous?

M. FISHER: Aux wagons à trémie.

M. GORDON: Oui, vous parliez des wagons à trémie. Nous, du National-Canadien, sommes toujours disposés à fournir aux clients le matériel nécessaire. Je me ferai un plaisir d'étudier ce sujet avec vous et de traiter des cas particuliers auxquels vous songez.

M. LEWIS: J'ai remarqué, en lisant le rapport avant de me rendre ici, que vous faites mention de 23,904 wagons-tomberaux et wagons à trémie. Y a-t-il augmentation par rapport à l'année précédente?

M. GORDON: Je crois que si.

Le PRÉSIDENT: Où voyez-vous cela?

M. LEWIS: A la fin du rapport, à la page 29. Vous parlez du matériel et je mentionne un chiffre indiqué dans le rapport.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais bien que l'on étudie la page 4 ou la page 5, s'il y a moyen, avant de passer à la page 29.

M. LEWIS: Il semble qu'il y ait diminution par rapport à l'an dernier.

M. RIDEOUT: Nous devrions pouvoir établir une comparaison en ce qui concerne le prix, par wagon, du voyage à la gare de triage à butte dans une ville en particulier, par rapport à une autre ville.

M. GORDON: J'en suis toujours à chercher une réponse à la question de M. Lewis. M. Demcoe, vice-président du service du transport et de l'entretien, s'occupera de répondre à cela.

M. DEMCOE: L'inventaire du 31 décembre 1960 mentionne 7,287 wagons-trémies et celui du 31 décembre 1961 en mentionne 7,170.

Il y a donc eu diminution de 117 wagons.

M. FISHER: Une question qui serait pertinente plus tard est celle-ci: pourriez-vous acheter du matériel ou acquérir d'autres wagons-trémies?

M. GORDON: Oui, monsieur, nous pouvons toujours satisfaire les besoins de nos clients. Je serai heureux d'examiner cette question avec vous.

M. RIDEOUT: Possédez-vous une analyse de détail indiquant ce qu'il en coûte pour remorquer un wagon hors d'une gare de triage à butte et ce qu'il en coûte pour remorquer les wagons hors des gares de triage ordinaires? Avez-vous une étude détaillée de cela? Vous devez avoir des données comparatives sur la situation qui existait auparavant et sur celle qui existe maintenant?

Le PRÉSIDENT: Cette question a trait à l'exploitation. En êtes-vous là en ce moment?

M. RIDEOUT: Non, monsieur, j'en suis aux recettes d'exploitation.

M. GORDON: Votre question est celle-ci: qu'en coûte-t-il pour manœuvrer un wagon dans une gare de triage à butte en comparaison du coût de la manœuvre dans une gare de triage ordinaire?

M. RIDEOUT: Oui, monsieur.

M. GORDON: Je me demande si M. Demcoe voudrait répondre à cette question, parce qu'elle exige des explications assez longues. L'acheminement des wagons dans une gare ordinaire et dans une gare de triage à butte sont deux choses bien différentes. Je ne sais pas trop comment répondre à une question de ce genre, mais M. Demcoe, vice-président au transport, va essayer de le faire. C'est une question de détail qui, je l'avoue, me dépasse.

M. DEMCOE: Monsieur Rideout, parlez-vous de la gare de triage de Moncton?

M. RIDEOUT: Je parlais de n'importe quelle gare de triage.

M. DEMCOE: En fait, il y a eu diminution du coût d'acheminement des wagons dans les gares. En comparant ce qu'il en coûte dans les gares de triage à butte, comme celle de Montréal, et dans les gares de triage ordinaire, on constate que la nouvelle méthode est plus économique.

M. RIDEOUT: Quelle est la différence?

M. DEMCOE: A Moncton, la différence est d'environ 40c. le wagon.

M. LEWIS: Cela est surtout dû à la diminution de la main-d'œuvre.

M. DEMCOE: Il s'agit de frais spécialisés; la méthode exige moins d'aiguillages.

M. RIDEOUT: Cela comprend-il les immobilisations?

M. DEMCOE: Non, monsieur, il s'agit uniquement de frais spécialisés.

M. GORDON: Quand nous avons décidé de faire des dépenses d'immobilisation pour la construction de gares de triage à butte, nous avons étudié tout ce que comportait le fonctionnement des gares de triage à butte et nous avons dépensé beaucoup d'argent pour cela. Nous avons fait ces dépenses, parce que nous avons compris que le rendement en général serait beaucoup plus grand si nous avions des gares de triage à butte, plutôt que des gares de triage ordinaires. Mais il faudrait une analyse détaillée qui prendrait non des heures, mais des jours ou des mois. Tout ce que je veux vous dire, c'est qu'au moment où nous avons décidé de faire des dépenses d'immobilisations pour la construction de gares de triage à butte, nos enquêtes ont démontré de façon concluante que le triage à butte nous permettrait d'épargner de l'argent et d'assurer un meilleur service à cet endroit en relativement peu de temps et que nous pourrions rentrer dans nos dépenses d'immobilisations et même réaliser des bénéfices. Il ne s'agit pas seulement ici des frais réels au titre de l'aiguillage, mais à la fois des frais au titre de l'aiguillage et des frais au titre de l'amélioration du service.

Je n'ai pas de très vieux souvenirs en ce qui concerne le chemin de fer; je n'y travaille que depuis 12 ans seulement, mais je me souviens de l'époque où, pendant des jours, nous ne pouvions retrouver certains wagons dans les cours. Vous vous en souvenez aussi. Mais maintenant, grâce au matériel électronique et à tout ce que comporte le fonctionnement d'une gare de triage à butte, nous pouvons dire au client en l'espace de quelques minutes où se trouvent ses wagons.

La dernière fois que je suis allé à la gare de Moncton, j'étais assis près du téléphone pendant qu'une jeune fille demandait la communication; elle a pu dire à quatre clients successifs, qui s'en informaient par téléphone, à quel endroit au Canada se trouvaient leurs wagons; tout cela fait partie du système.

M. RIDEOUT: On savait peut-être que vous alliez venir.

M. GORDON: Non, on ne le savait pas. C'est une petite remarque déplaisante qui est tout à fait mal à propos. Le réseau n'est pas remis en état parce qu'on annonce mon passage. Ne vous y trompez pas. Le réseau n'est même pas aussi rusé que cela; il fonctionne régulièrement, que j'y sois ou non. Il fonctionne en vue de répondre au client à la minute et à la seconde. Les employés ne font pas cela seulement pour me faire plaisir. Nous avons dépensé de l'argent afin d'assurer le service et d'améliorer notre position face à la concurrence ferroviaire. Aussi je répondrai carrément aux enquêteurs que les gares de triage à butte ont permis de réaliser des économies d'exploitation et leur apport a amélioré notre situation face à la concurrence au point que nous pouvons maintenant garder nos clients. J'ajouterai encore ceci: j'ai senti au cours de toute la journée certaines choses qui m'agacent, je dois le dire.

Toutes les initiatives que l'administration prend en vue de fournir de meilleures installations, que ce soit les gares de triage à butte, que ce soit l'industrie du camionnage ou autre chose, dont il a été question, on prend toutes ces initiatives en vue d'augmenter le transport et de donner aux chemins de fer nationaux une meilleure position, en définitive, leur permettre d'augmenter le nombre des emplois.

Nous tâchons de faire en sorte que le National-Canadien offre de plus nombreux emplois aux travailleurs. Quiconque critique notre attitude et déclare que nous ne devrions pas faire ceci ou cela, me dit en réalité que nous devrions nous retirer des affaires et diminuer l'embauche au National-Canadien. Ainsi nous ne pourrions pas augmenter le nombre d'emplois disponibles au National-Canadien aussi longtemps que nous n'exploiterons pas l'industrie du camionnage de façon à augmenter la proportion des marchandises que nous pouvons manutentionner.

Chaque fois qu'on pose une question de ce genre, à savoir que nous ne devrions pas faire ceci ou cela, on propose en réalité une diminution des emplois.

M. McDONALD (*Hamilton*): Allons-nous parler du camionnage maintenant ou quand nous en serons aux services routiers?

Le PRÉSIDENT: Dans les deux cas, j'imagine.

M. McDONALD (*Hamilton*): Je pense que nous devrions convenir, après le débat général de ce matin et de cet après-midi, qu'il faut étudier le rapport selon l'ordre des paragraphes.

Le PRÉSIDENT: Je le crois également.

M. LEWIS: Je suppose que les économies réalisées grâce aux gares de triage à buttes, comme les économies qu'entraîne l'adoption de toute autre forme de mécanisation, sont fonction de l'importance du transport et que les économies par wagon seraient beaucoup plus grandes si le volume du transport était lui-même plus considérable, même si les wagons sortent vides des gares de triage. Vous ne parlez pas des économies qu'indiquerait la comparaison de choses toujours les mêmes.

M. GORDON: Cela dépend sans doute de notre évaluation du volume du transport. Je ne dis pas cela parce que nous aurions pu aménager à Moncton une gare trop grande, ce que je ne crois pas; mais si c'était le cas, la somme des économies concernant un élément de marchandises transportées serait moindre que ce que nous avons réalisé. Toutefois, nous avons cherché à établir nos prévisions relativement à la construction de cette gare de triage à butte en fonction du meilleur acheminement possible des wagons. Mais elle nous a coûté très cher. Je me suis récrié plus d'une fois devant le coût de ces gares de triage à butte. Mais ces dépenses ont une fin, qui est de fournir au chemin de fer de meilleurs moyens d'acheminer les wagons. Nos prévisions sont plus que de l'à-peu-près; elles sont le résultat d'une étude sérieuse. Sauf erreur, ou si nos prévisions sont exactes, le coût par unité de l'acheminement d'un wagon dans une gare de triage à butte serait beaucoup moindre que dans les gares ordinaires. Êtes-vous d'accord, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: Oui, je suis d'accord. Je voudrais aussi souligner que, même si parfois il est plus long de faire passer un train dans une gare de triage à butte, le parcours global, de Toronto ou Hamilton jusqu'à Halifax ou Sydney, par exemple, s'effectue en moins de temps parce qu'il faut moins d'aiguillages pour arrêter les wagons, mettons à Montréal ou Toronto. C'est donc l'acheminement des wagons vers Moncton et leurs aiguillages en direction de l'extérieur qui constituent la différence et permet de réaliser des économies sur l'opération.

M. RIDEOUT: Vous conviendrez que le train numéro 406 reste plus longtemps à Moncton que lorsqu'on utilisait l'ancien matériel.

M. DEMCOE: Parce que nous avons actuellement un convoi ordinaire, alors qu'auparavant il était fait de sections. Nous avons donc seulement à débrancher la rame de Saint-Jean et faire continuer le convoi vers Toronto et Halifax.

M. RIDEOUT: On m'a dit qu'avant que cela se réalise, j'aurai pris ma retraite. Nous pourrions peut-être parler des pensions de retraite.

M. GORDON: Je désire autant que vous savoir si nos prévisions sont bonnes. M. Vaughan vient de me remettre un rapport. J'insiste beaucoup auprès de mes collaborateurs pour savoir si les prévisions se réalisent. Voici un court mémoire qui indique qu'à Montréal les économies relatives au triage à butte sont d'environ 2 millions de dollars par an, ce qui est beaucoup plus que les prévisions. A la gare de Moncton, et en se fondant sur les opérations de janvier 1962, il semble que les économies atteignent un taux annuel de plus d'un million. C'est donc que la décision de faire cette immobilisation a été couronnée de succès. Nous espérons que tout cela nous permettra d'accuser une amélioration importante des frais d'acheminement dans ces gares de triage.

M. BADANAI: Des employés ont-ils été mis à pied par suite de l'aménagement de ces gares?

M. GORDON: Il est difficile de répondre à cette question. Lorsqu'on utilise du matériel technique nouveau, comme une gare de triage à butte à fonctionnement électronique, il y aura déplacement d'employés appartenant à certaines catégories et une augmentation du nombre des travailleurs possédant d'autres métiers. On se rend compte que la main-d'œuvre non spécialisée est généralement mise à pied, mais que les ouvriers spécialisés sont plus en demande, en particulier les électriciens et les préposés à l'entretien qui doivent veiller aux signaux, et ainsi de suite. J'ajoute tout de suite que les conséquences certaines de ces améliorations techniques sont de diminuer le personnel. C'est ce qu'indique notre rapport. C'est la seule façon pour nous de réaliser des économies.

M. BADANAI: Quel sera le montant total des dépenses relativement à ces gares?

M. GORDON: Le coût total estimatif de quatre gares de triage à butte, déjà construites ou en voie de parachèvement, est de \$102,759,000. Cela comprend non seulement les gares elles-mêmes, mais encore les bâtiments nécessaires, comme les ateliers de réparation des locomotives diesel, etc. L'ensemble de ces dépenses pour Moncton, Montréal, Winnipeg et Toronto s'élève à un peu plus de 102 millions de dollars.

M. LEWIS: Et quel est le montant de vos économies estimatives par année?

M. BADANAI: Ces dépenses sont-elles financées par l'émission d'obligations?

M. GORDON: Vous aurez réponse à cette question quand nous parlerons un peu plus loin de la question du budget des immobilisations pour 1962. Déjà neuf mois ont passé. Chacun de ces budgets indique en détail les frais d'établissement. Ces budgets ont été autorisés et sont présentés au Parlement sous le titre de la loi sur le financement et la garantie.

M. LEWIS: Puis-je revenir sur votre réponse dans laquelle vous avez dit qu'environ 100 millions de dollars étaient affectés à ces quatre gares. Quelles sont les économies estimatives après un an d'exploitation de ces gares?

M. GORDON: Il faudrait faire diviser ce chiffre. Il est possible de l'obtenir.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous ayons ici les économies obtenues à chacune de ces gares.

M. GORDON: Je vérifierai.

M. LEWIS: Vous pourrez peut-être nous donner ce renseignement demain. Si vos économies estimatives par année sont de tant de millions de dollars, vous pourrez savoir à peu près en combien d'années les dépenses d'établissement seront récupérées.

M. GORDON: Nous avons tous ces renseignements. Souvenez-vous que ces gares ont commencé à servir à un moment différent. Elles existent depuis dix ans.

M. PUGH: J'imagine que ces gares sont construites en prévision des besoins de l'avenir.

M. GORDON: C'est tout à fait cela. Nous avons tenu compte de l'accroissement. De fait, une des difficultés que nous avons rencontrées, a été de prévoir pour ces gares les besoins futurs. Il a donc fallu construire certaines gares qui sont trop grandes pour les besoins présents. Ces choses sont dictées par l'expérience. D'après mon expérience dans le domaine ferroviaire, nous avons toujours construit des installations trop petites, sans prévoir les besoins à venir au Canada. Ces gares sont construites pour longtemps; la plupart d'entre elles sont conçues pour répondre aux besoins pendant 25 à 50 ans.

M. PUGH: Une partie des dépenses d'établissement vise des besoins futurs.

M. GORDON: Oui. On m'a souvent demandé pourquoi il fallait construire une si grande gare à Montréal, à comparer aux gares américaines. Il faut se rappeler qu'au Canada nous avons deux grands réseaux de chemins de fer. Toutes les marchandises acheminées vers Montréal utilisent ces deux grands chemins de fer. A Chicago, par exemple, on peut trouver 30 ou 35 compagnies de chemins de fer, qui ont toutes leurs gares. Nous tirons parti de cette centralisation découlant de ce que nous n'avons que deux chemins de fer desservant Montréal. C'est un avantage, mais cela suppose aussi qu'il faut construire une gare beaucoup plus grande.

M. FISHER: J'ai deux questions à poser à ce propos. D'abord, compte tenu de l'expérience acquise lors de la construction des trois premières gares, avez-vous pu réaliser des diminutions importantes de dépenses pour la gare de Toronto. Deuxièmement, est-il vrai que vos projets de Toronto n'ont plus l'ampleur que vous leur aviez donnée au début?

M. GORDON: Eh bien! je dirais que chaque construction de gare que nous avons entreprise nous a appris quelque chose, et sur le plan technique et dans le domaine de l'exploitation. A la gare de Toronto, qui est maintenant la dernière en construction, nous profiterons donc de l'expérience acquise antérieurement. Il est sûr que Toronto ne coûtera pas aussi cher que Moncton, par exemple, qui est la première gare que nous ayons aménagée. Nous apprenons; j'insiste là-dessus. De plus, dans le domaine technique, on réalise constamment des progrès. Vous avez parlé de Toronto. Je ne sais pas quels bruits ont circulé à ce propos. Mais c'est vrai que nous pensons et espérons pouvoir diminuer le coût de construction de la gare de Toronto par rapport au coût prévu au début. Cela résulte en partie de l'expérience acquise dans les autres gares; mais il y a aussi un autre facteur: depuis que nous exploitons les autres gares, nous pouvons mieux juger qu'il n'est pas nécessaire d'avoir à Toronto des installations aussi importantes que nous l'avions d'abord cru.

Nous pouvons aménager dans l'une des autres gares certains services dont nous avons cru avoir besoin à Toronto. Mais nous étions toujours dans l'incertain en attendant de décider ce que nous allions faire à Toronto. En fin de compte le projet de Toronto a été passablement simplifié, les triages ayant été réduits d'environ 15 à 20 p. cent et les frais prévus étant d'environ 12 millions de dollars de moins.

M. BENEDICKSON: Quel serait donc le coût total? A combien estimez-vous votre placement relativement à ce nouveau programme?

M. GORDON: Eh bien! il n'est pas encore achevé. Nous sommes au beau milieu du programme. Les prévisions initiales étaient d'environ 43 millions ou plus, mais je crois que nous pourrions faire mieux que cela. En tout cas, comme je vous l'ai déjà dit, nous n'avons pas fini.

M. BENEDICKSON: Dans le même ordre d'idées, au mois de juin 1960, on a proposé à la Chambre de demander au Gouvernement de consentir des prêts temporaires jusqu'au montant de 100 millions de dollars, et je crois qu'il était mentionné dans la proposition que cette somme devait être affectée à la construction et à l'achèvement du projet de Toronto. Quelle partie de cette somme a été utilisée?

M. GORDON: Comme question de fait, nous ne nous sommes jamais prévalu de cette autorisation. Je ne me souviens pas du chiffre, mais pour ce qui est des 100 millions de dollars nous n'avons jamais considéré qu'une telle somme devait être affectée au projet de Toronto.

M. BENEDICKSON: La résolution adoptée par la Chambre des communes mentionnait pourtant le projet de Toronto en particulier.

M. GORDON: Cette résolution nous autorisait, si nous le jugions à propos, à financer séparément le projet de Toronto. En fin de compte, nous n'avons pas été obligés de le faire; nous en avons incorporé le coût dans les prévisions budgétaires annuelles du réseau et nous procédons à ce financement de cette façon. Au moment où nous avons prévu une dépense de 100 millions, il s'agissait d'une simple conjecture.

M. BENIDICKSON: Le projet comportait la construction et le parachèvement de certaines gares, notamment celle de Toronto.

M. GORDON: Il s'agissait non seulement de la cour à buttes dont nous avons parlé mais du facteur encore indéterminé que comportait les voies d'accès nécessaires pour atteindre cette cour. Les voies d'accès venaient de l'Est et de l'Ouest, et nous ne savions pas encore comment nous y prendrions pour traverser certains terrains privés sans exposer à des réclamations en dommages assez lourdes. Les événements ont prouvé par la suite—je touche du bois—que nous nous sommes pas mal tirés d'affaires; nous avons réussi à tout régler à l'amiable avec les propriétaires terriens, et j'ose espérer qu'en définitive nous nous en tirerons avec très peu de réclamations en dommages ou de procès, lesquels, cela va sans dire, constituent toujours un facteur imprévisible.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous adopter le premier article?

M. LEWIS: Non. Nous parlions des dépenses d'exploitation.

M. ADDISON: Quels sont vos projets relativement aux cours du National-Canadien situées à Toronto un peu au nord du lac Ontario?

M. GORDON: A Toronto?

M. ADDISON: Oui.

M. GORDON: Vous en savez aussi long que moi sur ce sujet. Des projets très ambitieux ont été discutés et des conditions très avantageuses nous ont été faites à cet effet, mais pour le moment il n'y a rien de décidé; les choses en sont encore à l'état des pourparlers, et je dois vous faire remarquer en même temps qu'en ce qui concerne cet emplacement en particulier, et à d'autres égards, nous sommes associés au Pacifique-Canadien. Je le répète, il s'agit simplement de pourparlers pour le moment et il n'y a encore rien de précis à cet égard.

M. BENIDICKSON: Évidemment, il est tard pour étudier le programme des Chemins de fer Nationaux pour l'année 1962. Si les Chambres n'avaient pas ajourné et ainsi de suite, nous aurions certainement pu en finir au printemps dernier. Cependant, j'ai étudié le rapport que vous avez souscrit pour l'année 1960, et à la suite de notre rapport la Chambre a déclaré que le présent comité s'inquiétait fort du déficit répété du National-Canadien. Je suppose que vous prévoyez encore un déficit de même importance pour cette année. Le comité avait alors recommandé au Gouvernement de songer à l'opportunité de renforcer le conseil d'administration du National-Canadien par la nomination de quelques nouveaux directeurs. Pourriez-vous me dire ce qui s'est passé depuis deux ans à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Un moment, je vous prie. Veuillez noter qu'il y a eu de nouvelles nominations.

M. LEWIS: Vous trouverez les noms à la page 18 du rapport, monsieur le président.

M. BENIDICKSON: J'ai en effet déjà posé une question au sujet du nombre de vice-présidents et le président m'a dit de consulter le rapport. J'ai compté 17 vice-présidents dans le rapport qui est devant nous, mais combien y en avait-il il y a dix ans par exemple?

M. GORDON: Quelqu'un parmi vous aurait-il en main le rapport d'il y a dix ans? Ces détails s'y trouveraient. Je le regrette; il me faudrait consulter le rapport d'il y a dix ans car je n'en ai pas un à la main.

M. BENIDICKSON: Laissons cela à plus tard. Monsieur Gordon, êtes-vous maintenant en mesure d'accéder à ma demande de ce matin et de nous exposer en résumé les immobilisations du réseau dans la période qui a suivi le dernier amortissement, c'est-à-dire depuis dix ans, et les déficits accusés au cours de cette période.

M. GORDON: Je crois que M. Toole a demandé que l'on fasse ce calcul à la machine. Le rapport sera prêt demain matin. Chaque année toute ces immobilisations sont exposées en détail dans le rapport, et il s'agit simplement de les additionner. Je vous donnerai les chiffres.

(Voir Annexe A)

M. LEWIS: J'aurais des questions à poser, monsieur le Président, au sujet des salaires. Comment arrive-t-on aux 22.3 millions de dollars de plus pour les salaires en 1961?

Le PRÉSIDENT: Je me permets de vous interrompre, monsieur Lewis. Nous avons passé presque une heure à parler de ce même sujet cet après-midi, et je crois qu'en toute justice pour les autres...

M. LEWIS: Si j'ai une question à poser qui n'a pas déjà été soulevée, me permettriez-vous de la poser en ce moment? Le fait que d'autres questions ont été étudiées n'est pas une raison pour rejeter la mienne.

Le PRÉSIDENT: Comme je viens de le dire, nous avons traité cette question durant une heure cet après-midi, et je crois que c'est consigné au procès-verbal.

M. GORDON: Je vous répondrai en quelques mots: l'augmentation de 22.3 millions s'est produite à la suite d'un règlement de salaire effectué à ce moment-là. Ce chiffre représente l'augmentation globale de salaires à ce moment précis. La seule façon de calculer le salaire horaire et de trouver le pourcentage serait de définir le nombre d'heures individuelles de travail. Nous venons de parler du rapport de 1956. Les heures individuelles de travail étaient beaucoup plus élevées en 1956 parce que nos recettes par tonne-mille étaient aussi plus élevées.

M. LEWIS: Il y a deux façons d'en arriver à la réponse; on peut d'une part prendre les frais globaux de salaires pour 1960, j'entends les frais réels de salaires et non des calculs, des estimations ou des conjectures, en déduire le total des frais pour l'année 1961 et trouver la différence, ou d'autre part s'en tenir à des estimations. Je voudrais savoir si ce chiffre de 22.3 millions est le montant réel ou une estimation.

M. GORDON: Je m'exprimerais ainsi: en 1961, la somme totale des salaires s'élevait à 456.6 millions, et sans l'augmentation des salaires au compte de l'exploitation, cette somme aurait été 22.3 millions de moins. Est-ce plus clair maintenant?

M. LEWIS: Dans un sens, oui. Mais quels ont été les salaires versés en 1960?

M. GORDON: Ils étaient de 448.3 millions.

M. LEWIS: La différence réelle entre les deux années n'était donc pas de 22.3 millions, mais l'écart entre 448.2 millions et 456.6 millions, soit à peine huit millions de dollars.

M. GORDON: Ce n'est pas ce qui est écrit dans le rapport.

M. PUGH: Tout cela a été versé au compte-rendu de cet après-midi.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ces mêmes questions ont déjà été posées.

M. GORDON: Le rapport indique clairement que 22.3 millions ont été ajoutés aux salaires à la suite d'ententes conclues avec les syndicats.

M. LEWIS: Le fait est, naturellement, qu'en vous exprimant en ces termes vous rejetez, volontairement ou non et par inférence, la responsabilité sur vos employés pour certaines dépenses qui n'ont pas été faites...

M. GORDON: Non, je cite un fait.

M. LEWIS: ... qui n'ont pas été faites.

M. GORDON: A la suite de ces ententes avec les syndicats nos frais de salaires ont augmenté de 22.3 millions. S'il y avait eu un contrat, nous n'aurions pas eu à déboursier ces 22.3 millions.

M. LEWIS: Voulez-vous dire que si vos employés n'avaient pas reçu une augmentation de salaire mais étaient restés au même niveau qu'auparavant, vous n'auriez pas été obligés de déboursier plus d'argent pour les salaires? Est-ce là tout simplement ce que vous voulez dire?

M. GORDON: Je ne dis pas cela du tout. Je dis simplement que notre compte de salaires s'est accru de 22.3 millions à la suite du nouveau contrat. Mais je ne critique pas la chose.

M. LEWIS: Le compte de salaires n'a pas augmenté de 22.3 millions; il s'est accru de huit millions de dollars. Il aurait sans doute été moins élevé que l'année précédente si les 22.3 millions n'avaient pas été payés.

M. GORDON: Il n'y a aucun point de comparaison. Il faudrait tenir compte du nombre de personnes en cause, de la somme de travail accomplie et des heures individuelles de travail.

M. LEWIS: Précisément.

M. GORDON: Tout ce que je peux dire, c'est qu'au moment où nous avons signé le nouveau contrat des salaires, les employés qui travaillaient à ce moment-là pour le réseau ont reçu par suite de cette entente 22.3 millions de plus en gages que s'il n'y avait pas eu de contrat.

M. FOY: Monsieur le président, y a-t-il lieu de consigner ces détails au procès-verbal une seconde fois?

Le PRÉSIDENT: Je n'en vois pas l'utilité, mais pour être juste envers M. Lewis qui n'était pas présent cet après-midi, je trouve qu'il serait plutôt difficile de le limiter trop strictement dans ses questions. Il n'est sans doute pas plus juste non plus envers les autres membres du comité de les obliger à entendre encore une fois tous ces détails.

M. LEWIS: J'étais absent cet après-midi, monsieur le Président, et je n'insisterai pas pour recevoir les réponses aux questions qui ont été déjà posées et qui ont reçu une réponse.

Le PRÉSIDENT: Tous ces renseignements ont été inscrits au procès-verbal de cet après-midi.

M. FOY: Ce n'est pas notre faute si vous étiez absent cet après-midi.

M. LEWIS: Non, ce n'est pas votre faute, je le comprends bien.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'aucun membre du comité veuille mettre en doute les chiffres donnés par un organisme qui a travaillé pendant plusieurs mois à la préparation de ce rapport.

M. FOY: Nous avons écouté une discussion à ce sujet qui a duré presque une heure cet après-midi.

M. FISHER: Un moment, s'il vous plaît. N'exagérons rien. Le député de Lapointe, M. Grégoire, a parlé pendant environ dix minutes sur ce sujet.

Le point que M. Lewis s'efforce d'établir c'est que le rapport laisse entendre clairement qu'il n'y a pas eu une augmentation de frais proportionnelle à l'augmentation dans les salaires.

Le PRÉSIDENT: Il est possible que nous n'ayons pas discuté de cette affaire pendant une heure, monsieur Fisher, mais vous avez vous-même pris une si large part du temps de ce comité que vous avez sans doute perdu la notion du temps.

M. FISHER: Je n'ai aucune excuse pour avoir pris le temps du comité de quelque manière que ce soit, monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT: Tout ce que je voulais dire, c'est que cette question a été traitée par le comité, et s'il est d'accord pour reprendre la discussion, très bien. Néanmoins, comme M. Foy vient de le dire, vous n'êtes pas le seul membre de ce comité et les autres ont parfaitement le droit de s'opposer à ce double usage du temps.

M. LEWIS: Je vous demande la permission de poser une autre question, monsieur le Président, et si elle a déjà été posée et la réponse donnée, je n'irai pas plus loin. Je voudrais demander à M. Gordon si cette proportion du dollar-dépenses pour l'année 1961 qui a été affecté au bénéfice des employés à titre de salaire ou d'indemnisation était plus ou moins grande que pour l'année précédente. Elle m'a en effet semblé plus faible que la proportion affectée au bénéfice des employés durant l'année 1960.

M. GORDON: Je crois qu'il y a un tableau à cet effet dans le rapport annuel.

M. LEWIS: En effet, il y en a un à la page 8.

M. GORDON: Monsieur Lewis, la seule chose qui m'intéresse, c'est d'établir les faits, mais vous me rendriez vraiment service en me disant en quels termes vous auriez fait ce bilan.

M. LEWIS: Monsieur le président, je vous ferai respectueusement remarquer que ce qui compte, à mon avis, et ce qui intéresse le plus le public et le Parlement du Canada, c'est le fait qu'en dépit d'une majoration de salaire en faveur des employés du National-Canadien, l'augmentation réelle des dépenses n'a été que de huit millions de dollars au chapitre des salaires, ce qui porterait à croire que l'administration du National-Canadien a été assez habile, si vous me permettez d'utiliser l'expression, et je le fais avec plaisir, pour faire des économies, soit en diminuant le personnel ou en appliquant des méthodes d'exploitation plus économiques dans le but de parer au contrecoup d'une augmentation probable dans la somme des salaires, et qu'en fait au lieu de 22.3 millions, à peine 8 millions de dollars ont été ajoutés au total des salaires en plus du chiffre de l'année précédente. Ce fait a sûrement plus d'importance, à mon humble avis, qu'une déclaration relative à une prétendue responsabilité de la part des employés.

M. GORDON: Je vous assure, monsieur Lewis, que le rapport n'accuse personne. Je croyais que nous devions simplement énoncer les faits. De fait, nous avons donné les grandes lignes de la situation dans la phrase suivante. La voici:

«Les frais d'entretien du matériel ont diminué de façon appréciable pour ce qui est de la réparation des locomotives et des voitures dans les ateliers principaux, à cause d'un meilleur rendement et d'une réduction de la somme de travail à effectuer.»

Somme toute, cela revient à dire que nous avons compensé une partie de l'augmentation du dollar-dépenses par une productivité accrue.

M. LEWIS: Précisément.

M. GORDON: J'en conviens dès maintenant. Je croyais l'avoir déjà dit. Sinon, je le dis maintenant.

M. LEWIS: Vous le dites maintenant.

M. GORDON: Je croyais que je l'avais dit dans le rapport.

M. LEWIS: Ce n'est pas ce que j'ai compris, et je voulais que cela soit consigné en termes clairs dans le compte rendu.

M. GORDON: Je ne promets pas de vous inviter lorsque nous rédigerons notre prochain rapport, mais vous pourriez nous être utile.

M. BENIDICKSON: Monsieur le président, nous représentons les contribuables qui déboursent aujourd'hui leur argent pour combler un déficit plus ou moins de l'ordre de 67 millions de dollars, d'après ce que je vois ici. Nous ne savons pas beaucoup comment fonctionne un chemin de fer et la seule manière dont nous pouvons nous renseigner à ce sujet est d'interroger du mieux que nous le pouvons les hauts fonctionnaires qui comparaissent devant nous.

Nous avons au Canada une compagnie privée de chemin de fer qui peut parfois servir à établir une comparaison nous permettant de mieux comprendre l'exploitation du National-Canadien, entreprise publique. Nous sommes à étudier en ce moment les réalisations de cette dernière en 1961 et, en temps opportun, nous aborderons l'étude de son rapport pour l'année 1961. Je suppose que le déficit des chemins de fer nationaux du Canada, en 1961, était à peu près le même que celui qui a été enregistré en 1960. Nous avons tous constaté qu'une comparaison avec les rapports du Pacifique-Canadien nous laisse quelque peu perplexes, vu que, sommes-nous informés, cette société a des biens qui ne sont pas du domaine ferroviaire et qui lui rapportent des revenus. Une comparaison entre les deux entreprises n'est donc pas toujours juste. Cependant, j'ai devant moi un extrait du *Financial Post* de cette année, où il est dit que les revenus du Pacifique-Canadien, en ce qui concerne les bénéfiques nets de l'entreprise ferroviaire, ont enregistré une hausse de 11.8 p. 100, en 1961. Il s'agit seulement des bénéfiques d'exploitation du chemin de fer qui, paraît-il, ont été de \$37,650,000. Si nous comparons, sous ce rapport, les chiffres de 1960-1961 des chemins de fer nationaux du Canada, il semblerait que nous n'y verrions pas la même augmentation. J'aimerais savoir la raison de cette différence que présente l'augmentation des recettes du Pacifique-Canadien, pour l'année 1961, par rapport à celles du National-Canadien durant la même période de temps.

M. GORDON: Je ne saisis pas bien les chiffres que vous mentionnez. Il me faudra les examiner avant de comprendre ce dont vous parlez.

M. BENIDICKSON: Oui. Je cite les chiffres d'un rapport qui a paru dans les journaux au sujet de l'exploitation du Pacifique-Canadien, en 1961; les bénéfices y sont séparés de ceux qui provenaient des entreprises non ferroviaires et il y est mentionné que les bénéfices des services ferroviaires avaient enregistré une hausse de 11.8 p. 100. Je crois savoir, toutefois, que les bénéfices du National-Canadien, à l'égard de son exploitation ferroviaire, étaient à peu près les mêmes en 1961 qu'en 1960.

M. GORDON: Oui, mais lorsque le Pacifique-Canadien emploie le terme «non ferroviaire», j'aimerais pouvoir examiner ces chiffres de près. Il pourrait y avoir divergence d'opinion là-dessus.

M. BENIDICKSON: Possible.

M. GORDON: Je ne trouve pas ce chiffre. J'ai ici une comparaison faite avec les chiffres du Pacifique-Canadien et je ne vois aucunement le chiffre que vous mentionnez.

M. BENIDICKSON: Je vais vous laisser cette coupure de journal pour la soirée, monsieur Gordon.

M. GORDON: Je serais heureux d'en prendre connaissance, car rien de ce que je vois ici n'indique que l'augmentation de cette société était supérieure à la nôtre.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelques questions que vous aimeriez poser au sujet de la première partie, ou désirez-vous que l'on passe à la suivante?

M. FISHER: Monsieur le président, abordons-nous maintenant la partie intitulée: le réseau?

Le PRÉSIDENT: Nous allons passer à la partie suivante, le réseau.

Organisation

De nouvelles étapes ont été franchies dans la réorganisation des cadres administratifs du réseau, lequel comprend maintenant, au Canada, cinq régions partagées en dix-huit secteurs administratifs... et le reste.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question au sujet de l'immeuble central, à Montréal? Je vois qu'il est mentionné sous cette rubrique, à la page 8, que vous avez déménagé de 22 locaux séparés du quartier commercial au nouvel immeuble qui est adjacent à la gare du National-Canadien. Qu'est-il advenu de ces 22 locaux? Je sais que vous avez vendu l'ancien édifice de la rue McGill où vous logiez votre siège social. Qu'est-il advenu des 21 autres?

M. GORDON: Je n'ai pas tous les détails à leur sujet. Dans le cas de quelques-uns, nous nous étions entendus pour que le bail expire au moment où nous devons entrer dans le nouvel immeuble. Nous essayons de nous défaire de tous. Comme vous l'avez dit, en ce qui concerne l'édifice de la rue McGill, numéro 360, soit le principal, nous l'avons vendu à la province de Québec. Monsieur Toole, savez-vous ce qui est advenu au juste de ces divers locaux disponibles? Ils sont tous à louer. Nous essayons d'en disposer.

M. CHEVRIER: Avez-vous des employés dans ces 21 locaux?

M. GORDON: Ils sont tous déménagés. Les locaux sont vides. S'ils n'ont pas été sous-loués, ils sont vides.

M. VAUGHAN: Certains étaient loués; les baux sont expirés.

M. CHEVRIER: J'aimerais poser une question ou deux en rapport avec le nouvel immeuble central. Quelle installation fournit-il à votre personnel? Est-il suffisamment grand pour loger tous vos employés? Songez-vous à agrandir?

M. GORDON: L'immeuble est assez grand; je dirais qu'il l'est assez pour une augmentation de 6 à 8 p. 100. En d'autres termes, nous disposons de quelque espace pour l'expansion du personnel; mais n'en avons pas assez pour en louer. Nous avons loué un espace du rez-de-chaussée à une banque, de même qu'une couple de pièces au premier étage à des concessionnaires du centre d'affaires; mais nous n'avons vraiment pas d'espace qui se prête à la location. Toutefois, en nous limitant quelque peu j'ai l'impression que nous avons 6 à 8 p. 100 plus d'espace que ce dont nous avons vraiment besoin. Ces chiffres représentent réellement notre marge d'expansion.

M. CHEVRIER: Outre les conditions plus hygiéniques et plus confortables dont jouissent les employés, pouvez-vous affirmer que le déménagement de ces 22 locaux à l'immeuble central a représenté une épargne considérable?

M. GORDON: Oui. J'ai vu à cela moi-même. Nous voyons encore à économiser. Nous avons eu des difficultés avec une partie du matériel mécanique. Je n'en avais pas parlé, vu qu'en ce faisant j'aurais nui au fabricant. Toutefois, tout fonctionne bien maintenant, de sorte que nous épargnerons en fait de personnel, surtout au service des messagers; les communications entre les divers locaux nous contraignaient auparavant à employer un certain nombre de personnes pour livrer les messages et les dossiers que l'on s'échangeait d'un local à l'autre et pour effectuer d'autres fonctions de ce genre. Je ne puis être précis, car je n'ai pas les chiffres en mains. Tout ce que je puis dire, c'est que je suis suffisamment au courant pour affirmer que l'épargne est considérable et que la construction de cet immeuble, à ce moment-là, était motivée du point de vue économique.

M. CHEVRIER: L'immeuble et les deux autres édifices qui se trouvent dans le quadrilatère sud de la rue Dorchester appartiennent-ils au National-Canadien?

M. GORDON: L'immeuble central?

M. CHEVRIER: L'hôtel Reine Elizabeth et l'édifice de l'aviation. Le National-Canadien en est-il propriétaire?

M. GORDON: Oui.

M. RIDEOUT: Vous ne les avez pas loués?

M. GORDON: Non, l'immeuble central nous appartient et nous l'occupons.

M. RIDEOUT: Est-ce avantageux?

M. GORDON: Ce l'est dans ce cas-ci.

M. CARTER: Voulez-vous nous donner une idée du nombre d'employés qui ont été mis à pied à cause de ce matériel électronique?

M. GORDON: Non, je ne crois pas que je le puisse. Si j'essayais de vous donner des précisions je n'y parviendrais qu'après beaucoup de recherches. A vrai dire, je ne crois pas que cela en vaille la peine. La principale épargne a été réalisée dans le service des messagers que nous devons assurer aux 22 différents locaux.

M. CARTER: Avez-vous des appareils de comptabilité électroniques?

M. TOOLE: Oui. Nous utilisons plusieurs genres d'appareils électroniques, dont quelques-uns sont très compliqués, alors que d'autres, à des échelons moins élevés de l'exploitation, sont des plus simples, la machine à additionner ordinaire, par exemple. Puis nous en arrivons aux machines IBM 1401 et IBM 7070. L'utilisation de ces appareils a nécessité des déplacements dans le personnel.

M. GORDON: Il en est fait mention à la page 7 du rapport.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourriez-vous entrer dans plus de détails au sujet de la réponse que vous nous avez donnée il y a un instant? Vous avez dit, je crois, que dans le cas de l'immeuble du National-Canadien, c'était une bonne affaire d'en être le propriétaire plutôt que de le louer. Je crois que la plupart des entreprises commerciales et des sociétés vendraient leurs propriétés et loueraient ensuite. Sur quoi vous fondez-vous pour conclure que vous faites une bonne affaire?

M. GORDON: J'ai dit «dans ce cas-ci». On pourrait dire qu'en louant il serait possible de faire de meilleures affaires; mais il s'agit ici d'un genre d'édifice très spécial. Il constitue la gare terminus; il a donc fallu voir tout d'abord à l'adapter aux besoins du chemin de fer. Ainsi, par exemple, il n'a pas de sous-sol. De fait, la rumeur a circulé que le spacieux appartement avec terrasse au haut de l'immeuble avait été aménagé à mon intention. Mais si vous y montez, vous trouverez qu'il est rempli de machines, d'outillage à ascenseurs, d'appareils à climatisation et de choses semblables. Ce n'est pas le genre d'immeuble qui est facilement susceptible d'être loué de la manière dont vous parlez. Le cas est différent à Moncton. Nous y avons intéressé une compagnie privée. Elle a construit l'immeuble et nous en avons loué une partie. Nous sommes à négocier une affaire semblable à Edmonton. Selon moi, à ce stade-ci du moins, si nous devons, selon toute probabilité, occuper l'immeuble en entier, j'hésiterais à me prononcer quant à savoir si, oui ou non, il est préférable que nous nous chargions de toute la tâche. Mais si nous devons n'en utiliser qu'une partie, alors je crois que nous pouvons faire une meilleure affaire en louant à bail.

M. CHEVRIER: Faut-il tenir compte de ce que le terrain vous appartient?

M. GORDON: C'est une partie de ce que je veux dire. Ce terrain est spécial.

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

M. FISHER: Oui. Quelle est votre situation à Edmonton, monsieur Gordon? Avez-vous des bureaux dans un certain nombre d'édifices, à Edmonton?

M. GORDON: Oui, nous en avons en ce moment. Nous avons fait paraître une annonce dans les principaux journaux portant que nous serions intéressés à recevoir des soumissions au sujet de l'espace nécessaire à l'installation de notre siège social dans un immeuble d'Edmonton. En d'autres termes, nous n'avons pas mentionné que nous désirions construire ce bâtiment nous-mêmes; nous sommes prêts cependant à collaborer avec une compagnie privée de la région. Voici l'annonce qui a paru sous la rubrique *Réaménagement de la gare d'Edmonton (Alberta)*. Elle se lit ainsi qu'il suit:

Des offres sont sollicitées des entreprises de mise en valeur pour la location à bail de la propriété du National-Canadien au haut de la 100^e rue, à Edmonton (Alberta), comprenant l'étendue occupée par la présente gare de voyageurs et le terrain en face de cet immeuble sur lequel l'entreprise intéressée érigerait pour en être la propriétaire un édifice de 25 étages, conformément au programme d'aménagement de la ville d'Edmonton, en date du 25 juin 1962.

Puis nous disons que nous serions intéressés à louer une partie de cet édifice. Nous n'avons pas l'intention cependant de le construire nous-mêmes.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Quel espace aviez-vous songé à louer dans cet immeuble?

M. GORDON: C'est une question à débattre. Nous disons que les chemins de fer nationaux du Canada seraient intéressés à louer à bail de l'espace pour des bureaux dans tout immeuble qui serait érigé sur le terrain par l'entreprise en cause ainsi que l'espace requis pour une gare de voyageurs au niveau du rez-de-chaussée. Lorsque nous pourrons calmement discuter avec quelqu'un de sérieux, nous lui exposerons nos projets.

M. RIDEOUT: Le contrat de réaménagement de 14 acres additionnelles à Moncton a-t-il été officiellement signé?

M. GORDON: Je crois qu'il y a un M. Rideout qui connaît mieux que moi la réponse à cette question.

M. RIDEOUT: On me dit qu'il n'a pas été signé.

M. GORDON: Je ne le sais pas. Il me faudra me renseigner. C'était en cours de négociation; mais je pensais que les formalités avaient été remplies.

M. RIDEOUT: A la chambre, hier, j'ai demandé au ministre s'il était vrai ou faux que le projet de construction de la gare du National-Canadien à Moncton avait été abandonné. Si la réponse est oui ou bien non, pourquoi cette question reste-t-elle en suspens?

M. GORDON: Je ne le sais pas.

M. VAUGHAN: Il s'agit d'une partie du projet de réaménagement.

M. RIDEOUT: Cette affaire traîne depuis sept ou huit mois.

M. VAUGHAN: Il y a certains détails qui sont à l'étude. Le contrat de la gare sera adjugé par la compagnie privée.

M. RIDEOUT: Le contrat a été donné. Tout est signé mais rien ne se fait.

M. GORDON: En ce qui concerne l'aménagement.

M. RIDEOUT: Il semble y avoir quelque chose qui ne va pas avec le chemin de fer. Je voudrais avoir des éclaircissements là-dessus.

M. GORDON: Qui vous a dit cela?

M. RIDEOUT: Rudnikov me l'a dit.

M. GORDON: Voulez-vous me l'envoyer? A ce que je sache, il n'y a rien qui ne soit pas parfaitement clair. La dernière fois que je lui ai parlé, il était heureux de la situation. S'il y a du retard quelque part, je serais enchanté d'en être informé pour que nous puissions prendre les dispositions nécessaires. Mais, pour autant que je sache, tout allait très bien vraiment.

M. CHEVRIER: Si nous en sommes toujours à la question du réseau, il y a aussi les gares de chemins de fer à considérer. Quelle est la situation en ce qui concerne la gare Union d'Ottawa? On a fait beaucoup de commentaires à son sujet dans les journaux et ailleurs. Je crois que le Comité serait intéressé à connaître la situation sous ce rapport à l'heure actuelle, les projets des chemins de fer nationaux du Canada, s'il en est, ainsi que tout autre renseignement dont vous aimeriez nous faire part.

M. GORDON: Eh bien! c'est toute une histoire. Je ne sais pas si ça servirait à grand-chose de vous en donner tous les détails. Mais en résumé, le Gouvernement a décidé qu'il fallait réaménager la gare Union aux alentours du pont Hurdman et c'est la Commission du district fédéral, maintenant connue sous le nom de Commission de la capitale nationale, qui devait s'en charger. On est en train d'installer la gare à cet endroit et il est à prévoir que la gare Union sera abandonnée et qu'on remettra l'emplacement à la Commission de la capitale nationale.

M. CHEVRIER: Quand ça?

M. GORDON: J'allais dire dans deux ou trois ans, mais je ne vois aucune date ici. Quand le déménagement doit-il avoir lieu?

M. VAUGHAN: Je ne le sais pas; mais, d'après ce que je comprends, toute l'entreprise doit être terminée d'ici 1967.

Le PRÉSIDENT: Avant les fêtes du centenaire?

M. VAUGHAN: C'est ce qu'on avait en vue si je me souviens bien.

M. GORDON: Ce déplacement comporte différentes phases; il y a les services-marchandises et les services-voyageurs. Je cherche dans le mémoire pour voir si j'y trouverais une date.

M. VAUGHAN: Nos représentants ont étudié l'exécution du plan général avec le général Clark.

M. CHEVRIER: Est-ce qu'on se propose de réaménager toutes les installations au pont Hurdman?

M. GORDON: D'après ce que je comprends, toutes les installations de la gare Union doivent être réaménagées sur le nouvel emplacement au pont Hurdman. C'est ce qui avait été décidé au moment où cette annonce a été faite.

M. RIDEOUT: Comment pourrions-nous obtenir quelque chose du même genre? Comment pourrions-nous y parvenir à Moncton?

M. GORDON: Je ne le sais pas, ce n'est pas le National-Canadien qui en a décidé.

M. CHEVRIER: C'est la Commission de la capitale nationale qui en a décidé.

M. GORDON: Non, c'est le Gouvernement. D'après ce que je comprends, l'annonce en a été faite par un communiqué de presse émanant du cabinet du premier ministre en date du 31 octobre 1959. Ce communiqué annonçait que la recommandation de la Commission de la capitale nationale selon laquelle le terminus des voyageurs devait être réaménagé près du pont Hurdman avait été approuvée et que le Gouvernement avait demandé à la Commission de la capitale nationale d'entamer des pourparlers avec les deux compagnies de chemin de fer en vue de compléter les plans.

M. CHEVRIER: Je ne pense pas que vous ayez répondu à ma question; j'ai demandé quand la gare Union et non pas la première phase du plan serait terminée.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas la date exacte ici.

M. CHEVRIER: Pourrait-on nous fournir ce renseignement?

M. GORDON: Oui, nous allons nous le procurer et nous vous le communiquerons demain matin.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du réseau?

M. CARTER: Quand vous vous installerez dans la nouvelle gare, vous faudra-t-il conclure une nouvelle entente avec le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Cela fait partie de la transaction; nous avons conclu une entente relativement à la façon dont nous partagerons la gare.

M. CARTER: Et en ce qui concerne son exploitation?

M. GORDON: Le Pacifique-Canadien, le National-Canadien et la Commission de la capitale nationale sont intéressés à l'affaire, et des pourparlers ont eu lieu afin de décider comment il fallait répartir la nouvelle gare et comment l'exploiter, ou du moins, quelle partie serait exploitée par l'une et l'autre compagnie de chemin de fer. Cela a déjà été fait.

M. CARTER: Vous avez formé une société conjointe qui exploitera la gare?

M. GORDON: Oui, c'est cela.

M. CARTER: Et vous dites que cette société conjointe s'occupe de l'affaire?

M. GORDON: Oui, les bases seront à peu près les mêmes que celles de l'entente que nous avions auparavant.

M. CHEVRIER: A qui appartient la propriété foncière actuelle?

M. GORDON: De la Gare Union?

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: Nous n'avons jamais pu décider à qui elle appartient.

M. CHEVRIER: Est-ce qu'elle appartient au Pacifique-Canadien et au National-Canadien?

M. GORDON: Non, au National-Canadien, à la Commission de la capitale nationale et au ministère des Transports. Le Pacifique-Canadien n'y a aucune part.

M. CHEVRIER: En quoi la Commission de la capitale nationale y est-elle intéressée?

M. GORDON: Une partie du terrain lui appartient, mais le ministère des Transports est le principal intéressé. Vous vous souviendrez que *New York Central* a commencé un jour à se servir de l'emplacement; la Commission de la capitale nationale a acquis une partie de la propriété foncière à ce moment-là.

M. CHEVRIER: Il y a eu une entente entre le Gouvernement et les chemins de fer Nationaux?

M. GORDON: Oui, de façon générale, mais je ne puis vous en donner les détails. Toutefois, il a été convenu en général qu'on nous installerait au nouvel endroit sans que les chemins de fer aient quoi que ce soit à payer.

M. CHEVRIER: Est-ce qu'on doit remettre la propriété foncière à la Commission de la capitale nationale?

M. GORDON: Vous voulez dire la gare Union?

M. CHEVRIER: Oui.

M. GORDON: Oui, elle en deviendra propriétaire.

M. FISHER: Est-ce que les représentants de la Commission Glassco qui se sont mis en rapport avec la Compagnie du National-Canadien ont consacré beaucoup de temps à cette question? Sont-ils entrés dans les détails?

M. GORDON: Ils n'ont pas fait d'enquête sur les chemins de fer nationaux du Canada. Ils se sont entretenus avec nous au sujet de plusieurs questions d'ordre administratif pour lesquelles ils avaient besoin de conseils ou de renseignements. Mais ils n'ont pas fait d'enquête sur les chemins de fer nationaux comme ils en ont fait une sur les services de l'État. Ils se sont simplement adressés à nous pour que nous les aidions.

M. FISHER: Nous ne devons donc pas nous attendre à trouver des observations au sujet des chemins de fer Nationaux dans les rapports qu'ils prépareront à l'avenir?

M. GORDON: Non, ils n'ont pas fait d'enquête à notre sujet.

M. LEWIS: Ont-ils tenté de faire une telle enquête?

M. GORDON: Non. J'ai eu un entretien avec M. Glassco. Il m'a dit qu'il ne considérait pas que les chemins de fer nationaux étaient compris dans ses attributions. Mais il m'a demandé de l'aider. Je crois que nous lui avons prêté du personnel. Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas étudié avec les représentants de cette commission les méthodes de classement, les techniques administratives se rapportant au capital en immobilisations ou autre question semblable. J'ai pu lui démontrer que la méthode que nous suivons pour établir le montant de nos dépenses en immobilisations est la meilleure qu'il y ait au Canada, puisque nous devons subir l'examen de votre Comité et il a convenu qu'il fallait que notre méthode fut excellente si nous parvenions à vous satisfaire.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): C'est ça! Allons-y pour un peu de flatterie!

M. FISHER: J'aimerais à poser une question au sujet du dernier paragraphe de l'exposé sur l'organisation.

On cherche à déterminer les principes et les méthodes qui permettront de répartir les recettes et les bénéfices entre les régions et les secteurs, pour que la Direction, aux différents niveaux, prenne ses décisions à meilleur escient.

Est-ce que cela veut dire que vous établirez des principes et des méthodes qui vous permettront de prendre un secteur tel que représenté par votre directeur régional, mettons celui de la Tête des lacs, et de déterminer la situation tant au point de vue des bénéfices qu'au point de vue des frais d'exploitation dans le secteur en question?

M. GORDON: C'est le but que nous nous efforçons d'atteindre. Il s'agit ici de l'analyse des responsabilités; autrement dit, nous essayons de définir chaque unité d'exploitation du réseau ferroviaire du point de vue de ses obligations et de ses responsabilités. Mais cette question est du domaine de M. Toole et il pourrait peut-être vous répondre.

M. TOOLE: Vous avez fort bien résumé la question. Au fond, nous bâtissons un cadre administratif qui comporte en ce moment des secteurs et des régions. A l'échelon des secteurs il s'agit d'unités commerciales et, en analysant les responsabilités, nous nous efforçons d'allouer à cet échelon les frais d'exploitation nécessaires et de les attribuer aux directeurs qui en sont responsables. Nous étudions en même temps les recettes à mesure qu'elles nous parviennent afin de déterminer les revenus réels du secteur en question; une fois ce travail accompli nous attribuons les frais au trafic indiqué afin de déterminer le profit et le revenu et leur origine.

M. FISHER: Vous vous rendez certainement compte que ceci nous intéresse par rapport à la subvention du pont-rail, car nous pourrions ainsi voir si elle est juste et équitable. Je tenais à savoir si vous vous attendiez à ce que ce

travail soit terminé bientôt afin qu'on puisse nous donner une idée de l'importance du trafic sur lequel on peut compter pour juger de la situation d'une région ou d'un secteur.

M. GORDON: Nous avons mis cela dans notre rapport pour indiquer que, pour chacun de ces secteurs, nous nous efforçons de trouver une formule pour fins d'administration interne qui permettrait de savoir comment ces secteurs fonctionnent réellement tant du point de vue de leurs responsabilités que du point de vue de leurs possibilités de rapporter de l'argent. C'est une affaire extrêmement compliquée. Je pense qu'il serait peu souhaitable que tout le monde en ait connaissance, car cela donnerait lieu à des discussions interminables. Il s'agit simplement d'un instrument pour les services internes. Prenons, par exemple, l'allocation des recettes. Quand une expédition de marchandises part de Halifax pour aboutir à Port-Arthur, comment voulez-vous déterminer les recettes? Qui est responsable de cette vente? Je pourrais citer beaucoup d'exemples du même ordre. Ce que nous nous efforçons de faire, c'est de voir si nous pouvons calculer des efforts fournis par chaque secteur au moyen de ce genre d'analyse.

M. FISHER: Vous sera-t-il possible d'établir une comparaison entre la productivité des divers secteurs?

M. GORDON: Nous ne le saurons que plus tard. C'est ce que nous nous efforçons de faire. Je ne le sais pas. M. Toole est plus optimiste que moi à cet égard.

M. TOOLE: Nous avons fait beaucoup de progrès, mais il nous reste beaucoup à faire.

M. FISHER: Cette formule m'intéresse énormément en ce qui concerne ma propre région et aussi les provinces Maritimes. En d'autre terme, on pourrait expliquer aux membres de la Commission des Transports comment les choses se passent dans une région et quelle est la situation par rapport aux recettes et aux frais du trafic.

M. GORDON: Nous allons essayer.

M. FISHER: Au sujet du traitement des données, il y a un long paragraphe concernant les machines et les calculatrices. Dois-je comprendre que ces services font maintenant partie de vos opérations, ou en êtes-vous encore au stade des essais?

M. TOOLE: Le programme a été mis à exécution pour bon nombre de phases, surtout dans la région de l'Atlantique. Il nous faudra du temps pour mettre à exécution d'un bout à l'autre du pays le plan intégration de la transmission des données. Nous n'en récolterons tous les avantages que lorsque le programme aura été mis à exécution d'un océan à l'autre.

M. FISHER: Selon vous, quels seront les résultats de ce programme pour de ce qui est de la réduction du nombre d'emplois, des cuisiniers, par exemple, et d'autres personnes du genre qui font sans doute le travail à l'heure actuelle? Est-ce qu'il y aura de graves répercussions?

M. TOOLE: Non. Il s'agit autant d'améliorer les services de renseignements pour que les renseignements soient plus complets et arrivent plus rapidement, que de réaliser autant d'économies que possible de cette façon.

M. GORDON: Et de fournir de meilleurs services.

M. LEWIS: Mais vous allez forcément réduire votre personnel.

M. GORDON: N'oubliez pas ce que je vous ai déjà dit. Dans l'ensemble, nous allons forcément réduire notre personnel. Pour le moment, toutefois, nous ne pouvons pas dire où exactement cette réduction aura lieu, car il se pourrait fort bien que nous supprimions un poste de commis pour créer un poste de

mécanographe. Nous n'aurons peut-être plus besoin d'un homme qui parcourt les voies, mais nous aurons besoin d'un homme pour entretenir les signaux exigés par suite de la centralisation de la direction du trafic. Il nous faut des personnes pour exercer de nouveaux métiers et, dans certains cas, nous les trouverons parmi nos employés actuels, ce qui n'aura pas pour résultat de déduire le personnel; mais dans d'autres cas, nous devons engager d'autres artisans. De façon générale, il va falloir remanier le personnel dans ce domaine afin de nous adapter à la nouvelle situation qui surgit dans l'industrie des chemins de fer.

M. LEWIS: Avez-vous établi des programmes appropriés de réadaptation ou est-ce que cela viendra plus tard?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à ce sujet?

M. FISHER: En ce qui concerne votre organisation corporative, d'après ce que je vois ici, vous suivez un programme continu qui vise à simplifier votre organisation corporative.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Mais en même temps vous agrandissez vos entreprises de camionnage et vous en achetez d'autres, ce qui doit sans doute compliquer votre structure corporative. Est-ce que vous vous proposez d'incorporer ces nouvelles entreprises au réseau ou comptez-vous les garder comme sociétés distinctes?

M. GORDON: Je ne puis rien promettre pour le moment. Il est encore trop tôt. Nous nous occuperons de cette question lorsque nous aurons plus d'expérience. Nous avons, en effet, fait l'acquisition de sept ou huit sociétés de camionnage, mais elles sont toutes placées sous une même gestion. Pour ce qui est de l'exploitation des permis et certaines autres questions, toutes ces sociétés fonctionnent maintenant et nous devons attendre de les avoir complètement digérées. Dans l'ensemble nous allons tâcher de continuer de simplifier l'organisation corporative.

M. CHEVRIER: Est-ce que ces trois sociétés, la *Canadian National Rolling Stock Limited*, la *Montreal Fruit and Produce Terminal Company Limited* et la *Yukon Telephone Company Ltd.* sont des sociétés distinctes?

M. GORDON: Ce sont des filiales dont nous avons l'entière propriété.

M. CHEVRIER: A quoi sert la *Montreal Fruit and Produce Terminal Company Limited*?

M. GORDON: Elle ne sert plus à grand-chose. C'est une entreprise pour la vente aux enchères des wagonnées de fruits et autres marchandises du genre qui arrivent des États-Unis. Les ventes ont lieu dans nos locaux. Nous louons des emplacements aux divers marchands de fruits et de légumes et des marchandises sont vendues aux enchères sur les lieux. Plus récemment, on a remplacé cela par des installations dans le nord de Montréal. Il est probable que, en conséquence, la *Montreal Fruit and Produce Terminal Company Limited* cessera d'exister.

M. CHEVRIER: L'hôtel Reine Élisabeth est-il une société distincte ou fait-il partie de la chaîne d'hôtels du National-Canadien?

M. GORDON: Il n'est pas constitué en société distincte. Il fait partie du National-Canadien.

M. CHEVRIER: Est-il question d'agrandir l'hôtel en prévision de l'exposition universelle qui se tiendra à Montréal en 1967?

M. GORDON: La question de la possibilité d'agrandir l'hôtel est à l'étude depuis quelque temps déjà. La chose est possible; cela dépendra de la clientèle. Cependant, il s'agit de décider s'il est possible d'agrandir l'hôtel de manière à en continuer l'exploitation sous forme d'entité distincte.

M. CHEVRIER: Si vous agrandissiez, dans quelle direction le feriez-vous?

M. GORDON: C'est là la grande question. Nous ne pourrions pas ajouter de nouveaux étages, car l'hôtel compte présentement tous les étages que les fondations peuvent porter. Nous pourrions aller à l'est, de l'autre côté de la rue, et peut-être même au sud.

M. CHEVRIER: De l'autre côté de la rue?

M. GORDON: Oui, de l'autre côté de la rue Dorchester, du côté nord. A toutes fins pratiques, ce que nous avons maintenant constitue un tout, car nous avons des passages souterrains et une allée couverte allant d'un côté à l'autre.

M. CHEVRIER: Effectivement, vous auriez deux édifices?

M. GORDON: Si vous le voulez, mais il n'y aurait cependant, qu'un seul hôtel.

M. RIDEOUT: Votre prédécesseur m'a déjà dit que le National-Canadien n'exploite plus d'hôtels. Ce n'est pas tout à fait exact.

M. GORDON: Je ne ferai pas de commentaires sur ce que mon prédécesseur peut vous avoir dit. Je n'en sais rien. Il ne fait pas de doute que nous nous occupons d'exploiter des hôtels.

M. RIDEOUT: Vous êtes disposés à faire des mises de fonds d'un bout à l'autre du pays?

M. GORDON: En tout endroit où il nous paraît avantageux de le faire. Nous n'avons pas l'intention de construire de nouveaux hôtels.

M. CHEVRIER: J'aimerais à tirer au clair la question de l'expansion du Reine-Élisabeth. Puis-je demander où on en est à ce sujet en ce moment?

M. GORDON: La question est à l'étude. Nous avons des entretiens avec des représentants de la société *Hilton* afin de décider s'il serait possible ou non, économiquement parlant, d'agrandir l'hôtel.

M. CHEVRIER: Advenant que l'hôtel soit agrandi, est-ce le National-Canadien qui s'en chargera?

M. GORDON: Pas nécessairement. Cela ferait partie du marché.

M. CHEVRIER: Mais vous êtes propriétaires du Reine-Élisabeth?

M. GORDON: Oui, nous sommes propriétaires du Reine-Élisabeth, mais je n'écarte pas la possibilité d'ériger un édifice autrement. Tout est possible; nous avons conclu différents genres de marchés.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire combien de chambres vous avez l'intention d'ajouter?

M. GORDON: Non, monsieur. Cela dépendrait, encore une fois, de l'endroit et des circonstances. Rien n'est encore décidé; la question est présentement à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser monsieur Addison?

M. ADDISON: Offrez-vous des bourses aux étudiants des universités et offrez-vous de l'aide financière aux membres de votre personnel qui désirent poursuivre leurs études, suivre des cours postsecondaires?

M. GORDON: C'est là un autre domaine, monsieur le président. Je vais chercher à trouver cela.

M. VAUGHAN: Voulez-vous dire des bourses offertes par le National-Canadien?

M. ADDISON: Oui, des bourses auxquelles le National-Canadien contribue.

M. VAUGHAN: Il se peut que M. Addison songe aux bourses Athlone en vertu desquelles des membres du personnel de la société obtiennent un congé... je crois que cela se passe en Angleterre.

Le PRÉSIDENT: Cela tombe vraiment sous la rubrique «Personnel».

M. GORDON: Nous n'offrons pas de bourses proprement dites, c'est-à-dire que nous n'offrons pas de sommes d'argent permettant de fréquenter l'université, mais nous avons fourni de l'aide de diverses façons. La meilleure chose à faire serait de lire notre programme de gestion qui est distribué à nos employés.

Il s'agit d'un programme visant à aider financièrement les employés qui désirent suivre des cours du soir, des cours par correspondance ou des cours à plein temps, lesquels, estime-t-on auront pour effet d'accroître leur compétence, compte tenu de leurs fonctions actuelles ou des fonctions qu'on pourrait leur confier.

Cette aide financière revêt la forme d'un remboursement de 50 p. 100 des droits de scolarité; et y sont admissibles tous les employés

a) qui ont complété au moins une année de service continu rémunéré avant de commencer un cours du soir ou un cours par correspondance ou qui ont complété au moins deux ans de service continu rémunéré avant de commencer un cours à plein temps;

b) qui obtiennent l'approbation du cours qu'ils désirent suivre, aux fins de l'assistance financière, avant de commencer ce cours;

c) qui terminent avec succès ce cours ou une section déterminée du cours.

Pour être approuvé aux fins de l'assistance financière, un cours d'étude doit se donner dans une institution d'éducation reconnue ou un établissement rattaché à une telle institution, et doit se rapporter directement au domaine actuelle ou éventuel de travail de l'employé.

En outre, nous avons un grand nombre de programmes de formation associés et il en est question dans une autre partie du rapport.

M. RIDEOUT: Serai-je classé dans cette catégorie en ma qualité de député à la Chambre des communes?

M. GORDON: Je ne crois pas que votre éducation soit négligée à la Chambre des communes.

M. McDONALD: (*Hamilton-Sud*): Non, pas ce soir.

M. GORDON: Si vous pouvez me démontrer qu'elle est négligée, nous verrons ce que nous pourrions faire.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de l'exploitation?

M. LEWIS: Nous venons tout juste d'aborder le sujet, monsieur le président. Vous prenez vos désirs pour des réalités.

M. PUGH: Au sujet de ces programmes, pourriez-vous me dire combien de personnes profitent de cette formation? Je songe au premier programme que vous avez mentionné.

M. GORDON: Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je crois savoir que le programme reçoit un bon accueil.

M. VAUGHAN: Environ 200 ou 300 personnes en ont profité, je pense.

M. GORDON: Je ferais aussi bien de traiter de ce point, car il est compris sous la rubrique à l'étude. J'avais une note ici au sujet de ce que notre programme a à offrir pour permettre de répondre à la demande d'aptitudes et de techniques nouvelles, de ce que nous offrons de temps à autre et dans la plus grande mesure possible par la formation ou la réadaptation professionnelle des employés en cause. Cela contribue aussi à amoindrir les effets défavorables que pourraient avoir la mécanisation et la réorganisation sur la main-d'œuvre. Les cours de formation offerts sont constamment en voie de révision et d'expansion et on a inauguré de nouveaux programmes quand le besoin s'en est fait sentir.

Vous serez peut-être étonnés d'apprendre que, pendant l'année 1961, les inscriptions aux divers cours de formation et de réadaptation professionnelle offerts à nos employés ont dépassé 48,000. Ces cours varient depuis les cours de formation des cadres, qui sont des cours d'administration, jusqu'aux cours sur la vente et les relations avec les clients.

Au sujet des cours d'administration, mentionnons que plus de 450 employés supérieurs ont suivi le cours de formation des cadres depuis son inauguration en 1953. Ce cours se donne chaque année à l'Université Bishop à Lennoxville. L'été dernier, 56 étudiants se sont inscrits à ce cours. En outre, on a inauguré au cours de l'année plusieurs autres cours d'administration dont l'objet est d'améliorer la compétence des surveillants et l'efficacité des méthodes de gestion.

Nous avons ensuite un cours régulier de formation à l'enseignement des tâches, qui met l'accent sur la responsabilité du surveillant à l'égard de la formation sur place de ses hommes. Ce cours est un de ceux que suivent certains membres du personnel de l'entretien de la voie, les commis en chef et autres préposés à la surveillance. Environ 177 surveillants ont suivi ce cours.

Nous avons ensuite la formation à l'art de conduire les hommes. Des cours sur les aptitudes requises pour commander et pour gérer ont été donnés par des instructeurs de la société à Moncton, Montréal, Winnipeg, Toronto et Vancouver. Plus de 500 surveillants de divers services ont suivi ces cours, qui portaient notamment sur les sujets suivants: relations humaines et art de communiquer des renseignements et de déléguer des fonctions.

Dans le domaine des aptitudes pour les travaux techniques, 5,600 employés des services de l'entretien de la voie, de l'entretien du matériel de transmission et des communications ainsi que des ateliers de la traction et du matériel roulant se sont inscrits en 1961 à des cours sur les sujets suivants: nouvelles méthodes d'entretien de la voie, manœuvre de nouvelles machines, commande centralisée de la circulation, nouvelle science de la transmission par microondes, commutation avec retransmission par bande perforée, telex et le reste. Bien entendu, à la suite de ces cours, les hommes sont en mesure d'obtenir de l'avancement en temps voulu à cause de la compétence qu'ils ont acquise.

Dans le domaine du travail de bureau, la mécanisation constante a donné lieu à la formation ou à la réadaptation de bon nombre d'employés pour les rendre aptes à répondre aux nouvelles exigences de leur emploi. En 1961, environ 387 employés ont suivi des cours de formation ou de réadaptation dans les domaines suivants: poinçonnage, triage, classification, réception et expédition. Les inscriptions aux cours de formation ou de réadaptation en vue de l'amélioration de la compétence pour le travail de bureau ont été de 1,029 en 1961.

Il y a ensuite la vente et les relations avec le client. Il y a eu 1,048 inscriptions à des cours sur la préparation et le service des aliments à l'intention des cuisiniers, des garçons de table et des maîtres d'hôtels, et sur les méthodes de vente au guichet et d'information par téléphone à l'intention des préposés aux renseignements et à la réservation des places. Tous ces cours ont un objectif commun: l'amélioration des relations avec les clients grâce surtout à la courtoisie et à la qualité du service.

En outre on a enseigné à 2,000 employés les nouvelles méthodes de communication par téléphone que l'installation du Centrex a rendues nécessaires. Incidemment, le National-Canadien et la Banque de Montréal ont été les premières sociétés à Montréal à installer ce système. L'objet de ces méthodes est d'améliorer les relations avec les clients en permettant des contacts rapides et directs avec eux. Voilà ce que nous offrons. Nous avons aussi un autre genre de formation qui porte sur la sécurité et la prévention des accidents. Les inscriptions atteignent 13,000.

Dans notre service de la mécanique, nous avons un programme régulier d'apprentissage qui est assujéti à une entente relative aux salaires. Le nombre des apprentis a été de 665 au cours de la période à l'étude. Nous avons 2,600 inscrits au cours des soins d'urgence et 11,000 à un cours sur le transport et le code de la route.

Généralement parlant, les frais des cours de formation et de réadaptation professionnelle ont atteint \$1,500,000 environ au cours de l'année 1961, ce qui représente une augmentation d'environ 15 p. 100 sur 1960.

M. LEWIS: Ce montant comprend-t-il les salaires versés aux employés qui suivent des cours ou s'ajoute-t-il aux salaires?

M. GORDON: Ce montant est distinct des salaires. Il en est tout à fait séparé.

M. LEWIS: Comment choisissez-vous les employés qui suivront des cours qui les prépareront à l'avancement?

M. GORDON: Cela dépend du cours dont il s'agit. Très souvent, le choix se fait sur la recommandation du surveillant. Dans le cas des cours d'administration, bien entendu, notre choix se fait avec beaucoup de soin. Nous avons un jury composé de trois membres qui connaissent le candidat en cause. Ils étudient attentivement ses aptitudes et ses qualités et ils font une recommandation à son égard pour le cours dont il s'agit.

Peut-être pas d'une façon aussi précise, mais, généralement parlant, le contremaître ou l'instructeur, et parfois le surveillant du candidat, fait une recommandation à son sujet. Bien entendu, il arrive très souvent que le candidat lui-même demande à s'inscrire à un cours. Dans ce cas, le surveillant nous fait savoir si le candidat possède les aptitudes voulues et, le cas échéant, nous acceptons la demande. Dans tous les cas, nous nous assurons que le candidat possède la compétence et les aptitudes voulues pour suivre le cours.

M. LEWIS: Pendant que vous traitez de ces choses, pourriez-vous nous fournir de plus amples renseignements au sujet du dernier alinéa de la section où il est question d'un programme d'étude? Y a-t-il quelque rapport entre ce programme et les programmes dont vous venez de nous parler, ou s'agit-il d'une chose tout à fait différente?

M. GORDON: Le programme d'étude des tâches est une tout autre chose.

M. LEWIS: Ce n'est peut-être pas le bon moment d'aborder la question.

M. GORDON: Le programme d'étude des tâches a débuté par le choix, par notre Service de recherches et de développement, d'un groupe d'employés à qui on a enseigné à analyser les meilleures méthodes scientifiques, à maintenir les procédés à jour ou simplement à veiller à ce qu'on se serve de son bon sens afin d'améliorer l'effort de production. Le programme a pour objet primordial d'enseigner à l'employé comment travailler sans danger et dans les meilleures conditions de manière à assurer l'amélioration de la productivité.

M. Demcoe connaît ce programme d'étude des tâches et il pourrait peut-être vous en expliquer le fonctionnement, monsieur Lewis. Les employés forment ce qu'on pourrait appeler des cellules, sauf que l'expression a mauvaise réputation aujourd'hui.

M. LEWIS: On emploie, je pense, l'expression «équipe de travail» à Washington.

M. GORDON: En effet, l'expression «équipe de travail» serait peut-être meilleure. Un groupe d'employés se rendront dans un hangar à marchandises, par exemple, et y étudieront les travaux qui s'y font. Ils observeront avec soin comment on décharge les colis, comment on les manipule avant le triage, et ils décideront si le travail peut se faire plus efficacement et demander moins d'effort manuel, s'il serait préférable d'installer des machines et s'il y aurait lieu de fournir de meilleurs outils aux travailleurs.

M. LEWIS: Peut-être s'agit-il d'une étude au sujet de ce que l'on est convenu d'appeler un programme de génie industriel.

M. DEMCOE: Précisément, c'est le génie industriel.

M. LEWIS: Et peut-être aussi l'étude du temps requis pour l'exécution d'une tâche.

M. GORDON: Nous n'employons pas l'expression «étude du temps», qui est tombée en discrédit parce qu'elle fait songer au système d'exploitation patronale. Et pourtant l'étude des tâches n'est pas cela du tout. L'étude des tâches comporte deux éléments. Elle se fait dans l'intérêt de l'employé, pour lui fournir de meilleures méthodes de travail dans une atmosphère plus agréable. A certains endroits, nous nous sommes rendu compte que notre matériel n'était pas bon, pas plus que les moyens mis à la disposition des travailleurs. C'est ainsi que nous avons constaté à maintes reprises que les chaises n'étaient pas de la hauteur voulue, les chaises dans les locomotives, par exemple, qui n'étaient pas conçues de façon appropriée. Nous nous sommes mis à l'œuvre et avons voulu que les employés fussent confortables, afin de donner un meilleur rendement.

Nous voulons aussi par ce programme tenter d'éliminer tous les procédés inutiles qui sont manifestement mal conçus.

Le programme en question a produit d'excellents effets, mais j'aimerais que M. Demcoe vous expose quelques cas pratiques, car je suis sûr qu'il a été témoin de l'application de certains de ces programmes.

M. DEMCOE: Quand nous réparons ou construisons un pont, par exemple, nous faisons en sorte que les matériaux arrivent à temps et que tout le matériel requis soit rendu sur les lieux avec tous les outils nécessaires avant que les hommes soient rendus au travail afin qu'ils puissent se mettre à l'œuvre sans retard au lieu d'avoir à attendre les matériaux et le matériel. Nous ne faisons pas venir une équipe d'hommes deux jours avant que le matériel arrive. Nous tâchons d'organiser le travail d'une façon méthodique.

M. LEWIS: J'imagine que vous choisissez bien l'endroit où on place le matériel par rapport au travail qu'il y a à faire?

M. DEMCOE: Oui. En outre, il faut faire une étude des méthodes de travail. Nous tâchons de désigner les hommes voulus pour le travail à exécuter et de voir à ce qu'il y ait le nombre d'hommes suffisant pour chacun des ouvrages. Au lieu d'envoyer dix hommes à un endroit et deux dans un autre, il se peut qu'il faille six hommes dans le premier cas et quatre dans le second pour que le rendement soit efficace.

M. FISHER: Monsieur le président, au sujet de la formation, M. Gordon a parlé d'un programme pratique applicable dans divers domaines. Il a ajouté que, l'an dernier, on s'est efforcé de publier tous les programmes disponibles. J'ai suivi la publication de ces programmes dans votre revue et j'ai remarqué que plusieurs numéros traitaient de ce sujet. J'aimerais à savoir ce que fait un employé à un endroit comme Hornepayne quand on n'a plus besoin de lui. Que doit-il faire pour trouver un nouvel emploi dans le cadre du programme de rééducation des chemins de fer Nationaux?

M. GORDON: La première chose qu'il doit faire est de communiquer avec son supérieur immédiat et de discuter de l'affaire avec lui. L'employé constatera que le surveillant s'intéresse à ses problèmes et s'efforce de les régler. Parfois l'employé en question peut être envoyé dans un autre district, mais tout dépend des circonstances. Nous avons aussi un service de consultation qui est à la disposition des employés du chemin de fer.

M. FISHER: Supposons qu'un employé occupe un poste qui ne lui offre aucune chance d'avancement dans le réseau ou que les ententes syndicales ne

lui permettent pas la permutation dans un autre territoire, la solution du problème repose-t-elle entièrement dans la structure du réseau, telle qu'elle existe là où se trouve l'homme en question, ou bien peut-il s'adresser au bureau principal où l'on va se charger d'évaluer ses aptitudes quant à une nouvelle formation qui lui permettra de pénétrer dans une autre sphère du réseau?

M. GORDON: L'employé établira les contacts dont j'ai parlé et qui lui ont été indiqués dans les bulletins qu'il reçoit.

A ce propos je voudrais bien retrouver une note que j'ai quelque part et qui se rapporte à la question que vous avez soulevée. Justement, la voici. Vous verrez qu'en 1961 il y a eu une diminution de 3,989 employés des niveaux moyens entre 1961 et 1960, soit une réduction de 4.1 p. 100 pour les lignes canadiennes. Ce chiffre ne représente pas exactement ce qui se passe dans l'ensemble du réseau. D'après l'analyse que j'ai ici, plus de 12,000 employés ont pris leur retraite, ont été renvoyés, ont résigné leurs fonctions ou sont décédés; à elles seules, les démissions se sont élevées à 7,500. Comme une grande partie des embauchages saisonniers, pour les équipes additionnelles par exemple, ne passe pas par les bureaux de placement, il nous est fort difficile de dire quel a été le nombre des nouveaux employés; mais on estime qu'il y en a eu plus de 8,000 en 1961. De ce nombre 3,600 employés ont été assignés à des postes permanents et 1,700 ont été des employés temporaires. Quant au reste, ils ont occupé des emplois saisonniers. En outre, 1,400 employés qui avaient été mis à pied ont été engagés de nouveau pour occuper des postes appropriés. Nous n'avons pas compilé la statistique de ceux qui ont été rappelés au travail, car il y avait une entente leur conférant ce droit. Il y aurait donc eu double compte. Quoi qu'il en soit, si l'organisation de notre main-d'œuvre avait été parfaitement souple et adaptable, on pourrait dire évidemment qu'il n'y aurait pas de renvois du tout, car le retour au travail serait beaucoup plus considérable que ne l'a été la diminution qui a eu lieu pendant cette période. Étant donné qu'il faut des spécialistes pour remplir certaines fonctions et en raison de la répugnance qu'éprouvent quelques employés à quitter une région et à accepter un transfert, étant donné aussi le rejet de certaines demandes d'emploi pour du travail spécialisé et les dispositions d'ancienneté que renferment les accords du travail, la compagnie n'a pas progressé dans ce sens autant qu'elle l'avait espéré. Nous entretenons tout de même l'espoir que, grâce aux négociations qui sont en cours, nous pourrions résoudre quelques-unes de nos difficultés.

Nous espérons que les négociations en cours produiront à des améliorations, mais, nous avons quand même un système régulier qui permet à un homme qui a été mis à pied de demander de l'aide et, par l'entremise de nos bureaux de placement et de son chef immédiat, cet homme peut savoir à quel endroit il y a des occasions d'emploi. Il arrive fréquemment que pour diverses raisons personnelles, les employeurs ne veulent pas accepter ces candidats.

M. FISHER: Quant à certain groupe particulier d'employés, comme les pompiers, qui étant donné leur ancienneté, doivent se tenir en état de disponibilité pour répondre à un appel d'urgence mais qui ne travaillent quand même pas beaucoup, a-t-on essayé de diriger vers d'autres emplois ces hommes relativement jeunes?

M. GORDON: Je dois dire que non, car ils sont dans une catégorie spéciale. Ils disposent de certains droits en vertu d'un accord de travail. Nous ne voulons pas adopter une attitude qui soit de nature à les priver de leurs droits; il faut qu'ils décident eux-mêmes librement.

M. FISHER: Mais ils pourraient profiter de ces occasions?

M. GORDON: S'ils renoncent à leurs ancienneté dans le groupe des pompiers.

M. FISHER: Mais, pour avancer les choses, ils pourraient se renseigner, faire examiner leur cas et choisir ensuite.

M. GORDON: Vous avez raison. Ils décideraient eux-mêmes s'il est sage ou non de changer d'emploi. Quant à la direction, nous évitons soigneusement d'exercer une pression en ce sens, car ils ont des droits fondés sur leur contrat d'engagement et il leur appartient de décider eux-mêmes.

M. BENIDICKSON: Nous avons passé de l'étude du réseau à l'étude de l'exploitation. Dans cette section il est question de rendre l'exploitation plus efficace et plus économique.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes d'accord pour cesser l'examen de la rubrique «réseau»?

M. LEWIS: Je croyais que nous en étions à l'exploitation.

M. BENIDICKSON: Deux choses me viennent à l'idée en ce qui touche au personnel. J'ai d'abord ici une coupure prise dans un numéro du journal des employés de chemin de fer qui s'appelle *Labour*. Il porte la date du 13 décembre 1961. On y rapporte que le ministère fédéral du Travail entreprend un relevé détaillé du problème de l'industrie du rail qui est soulevé par l'automatisation et les changements technologiques. Cette étude ne sera pas complétée avant deux ans au moins. Le président est-il au courant de cette étude du ministère du Travail à propos de l'exploitation ferroviaire. Voici l'autre point que je veux soulever. Je crois que M. Gordon se rappellera certainement qu'en 1960 et en 1961, quand les comités législatifs des fraternités des chemins de fer ont présenté des mémoires au Gouvernement ils ont semblé insister surtout sur la nécessité de mettre à exécution l'article 182 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique Canadien qui accorde certains avantages aux employés que l'on fait permuter. Je voudrais savoir ce qui s'est passé à ce propos, particulièrement dans le Nord de l'Ontario où nous avons eu une première demande de la part du National-Canadien et du Pacifique-Canadien visant à fusionner leurs bureaux de télégraphe à la Tête des lacs. Je me demande dans quelle mesure les deux chemins de fer, après cette expérience, ont procédé à d'autres fusions et, en particulier, ce qu'ont fait les chemins de fer pour se conformer à la décision de M. Greffin, le commissaire adjoint, lorsqu'il a dit, dans ses décisions relatives à la Tête des lacs, que dans le cas des changements de situation, la Loi sur le Pacifique-Canadien contient un code pour la compensation à accorder aux employés dont le statut est changé. Quelle est la ligne de conduite adoptée au National-Canadien en ce qui a trait à l'article 182 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, qui a été, je crois, adoptée par le Parlement dans les années 30.

M. GORDON: Il y a actuellement un comité fort actif de l'Association des chemins de fer, qui représente les chemins de fer du Canada pour les fins de l'article 182 de la loi. Ce comité sera bientôt en mesure de présenter son rapport. Nous n'oublions pas non plus qu'un bill est actuellement devant la Chambre des communes.

M. BENIDICKSON: Et présenté par un député, je pense?

M. VAUGHAN: Le bill C-26.

M. GORDON: J'espère que les chemins de fer auront l'avantage de présenter un mémoire à ce sujet; nous nous occupons actuellement de cette affaire.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de l'exploitation?

M. BENIDICKSON: Le président peut-il nous dire s'il a communiqué avec le ministère du Travail à propos de l'étude dont j'ai parlé et qui a débuté vraisemblablement en 1961?

M. GORDON: Je ne l'ai pas fait moi-même, mais on me dit qu'il y eu de constantes discussions là-dessus avec le ministère du Travail. Celui-ci a formé un comité consultatif dès 1961. Cette étude ne concerne pas seulement les chemins de fer. C'est une étude beaucoup plus étendue. On devait entreprendre

un relevé des effets des changements technologiques sur toutes les industries les plus importantes du Canada. Je ne suis pas en mesure d'affirmer si le ministère du Travail est prêt à présenter son rapport, mais il l'a en main. Nous avons eu l'occasion d'en parler aux autorités de ce ministère.

M. BENIDICKSON: En plus de la fusion de la Tête des lacs y a-t-il eu, de la part du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, d'autres fusions des bureaux de télégraphe depuis que la première décision a été obtenue?

M. GORDON: Je ne me souviens pas qu'il y en ait eu.

M. FISHER: Puis-je poser une autre question dans le même sens? M. Benidickson a parlé des propositions du Comité administratif national des Fraternités internationales des chemins de fer. Est-il exact que l'on soit allé vous voir, monsieur Balcer, au cours du mois dernier, pour vous faire des suggestions à se sujet?

M. BALCER: Oui.

M. FISHER: Est-ce que ces propositions se rapportent à ce que M. Gordon vient de mentionner?

M. BALCER: Ce que l'on est venu me proposer se rapportait à la demande faite au Gouvernement de présenter à la Chambre une résolution ou une motion tendant à inclure ces questions dans les attributions de votre Comité ou plutôt que ces questions soient soumises à l'étude du Comité permanent sur les chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

M. FISHER: Pourriez-vous nous dire ce que vous avez fait de cette proposition?

M. BALCER: Le Gouvernement est à l'étudier. Quand le gouvernement aura pris une décision, elle sera inscrite à l'ordre du jour.

M. CARTER: Monsieur le président, il est dix heures passées.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que cette affaire concerne notre Comité.

M. FISHER: M. Gordon parlait de la manière dont la direction entendait aborder le problème mentionné par M. Benidickson. Je savais que la question avait été soumise au ministre et je voulais savoir s'il avait quelque chose à dire qui pût se rattacher à la question que nous étudions en ce moment.

M. BALCER: Ce que j'ai dit ne se rapporte pas au bill mentionné, par le président.

M. FISHER: Nous attendons la déclaration que vous ferez à ce sujet, quand l'affaire viendra devant la Chambre.

Le PRÉSIDENT: La chose nous intéresse ici, mais ce sera plus à propos en Chambre.

M. FISHER: Nous ne sommes ici que le microcosme du Parlement.

Le PRÉSIDENT: Le moment est venu d'ajourner.

M. GORDON: Le rapport est-il approuvé?

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas encore mis la question aux voix. Le rapport est-il approuvé?

Des VOIX: Non! Non!

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons de nouveau demain à dix heures. Demain il faudra ajourner à onze heures.

100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200

un certain des effets des décrets de la loi sur les industries les plus importantes du Canada, de la loi sur les industries et le Ministère du Travail est prêt à prendre les mesures nécessaires en ce sens. Nous sommes en l'occurrence d'excellents collaborateurs.

M. DENVERSON: En plus de ce que j'ai dit, n'y a-t-il eu, de la part de National-Canada et des autres compagnies, l'absence fusion des bureaux de télégraphe durant que le rapport a été en discussion?

M. GORDON: Je ne me rappelle pas cela, monsieur.

M. FISHER: Puis-je poser une autre question avec le même sens? M. Benadickson a parlé des propositions du Comité international des Syndicats Internationaux des Employés de la Poste, et il a dit que l'on s'est allé avec vous, monsieur le Président, au sujet de cette proposition, pour vous faire des suggestions à ce sujet?

M. BALCH: Oui.

M. FISHER: Est-ce que les suggestions de ce rapport à ce que M. Gordon vient de mentionner?

M. BALCH: Ce que j'ai dit dans ce rapport se rapportait à la demande faite au Gouvernement de présenter une loi ou une résolution ou une motion tendant à inclure en ce rapport les propositions de votre Comité ou plutôt que ces questions soient traitées à l'avenir par le Comité permanent sur les demandes de loi, comité et rapport de loi.

M. FISHER: Pourriez-vous expliquer un peu plus avec plus de cette proposition?

M. BALCH: Le Gouvernement ne s'est pas prononcé. Quand le gouvernement aura pris une décision, nous nous en occuperons à l'avenir de plus.

M. CARTER: Monsieur le Président, d'après les lettres passées.

Le rapportant de ce rapport est en possession de toutes les lettres de votre Comité.

M. FISHER: M. Carter a parlé de la lettre dont la direction entendait résoudre le problème en ce qui concerne M. Benadickson. Je savais que la question avait été soulevée au sujet de ce rapport, mais j'aurais aimé s'il avait quelque chose à dire qui pût se rattacher à la question que vous soulevez en ce moment.

M. BALCH: Ce n'est pas en ce rapport, mais au bill mentionné par le président.

M. FISHER: Mais quand sera-t-il introduit que vous feriez à ce sujet, quand l'affaire viendra devant le parlement?

Le rapportant: Le rapport sera introduit au Sénat ce sera plus à propos en Chambre.

M. FISHER: Quand sera-t-il introduit au Sénat?

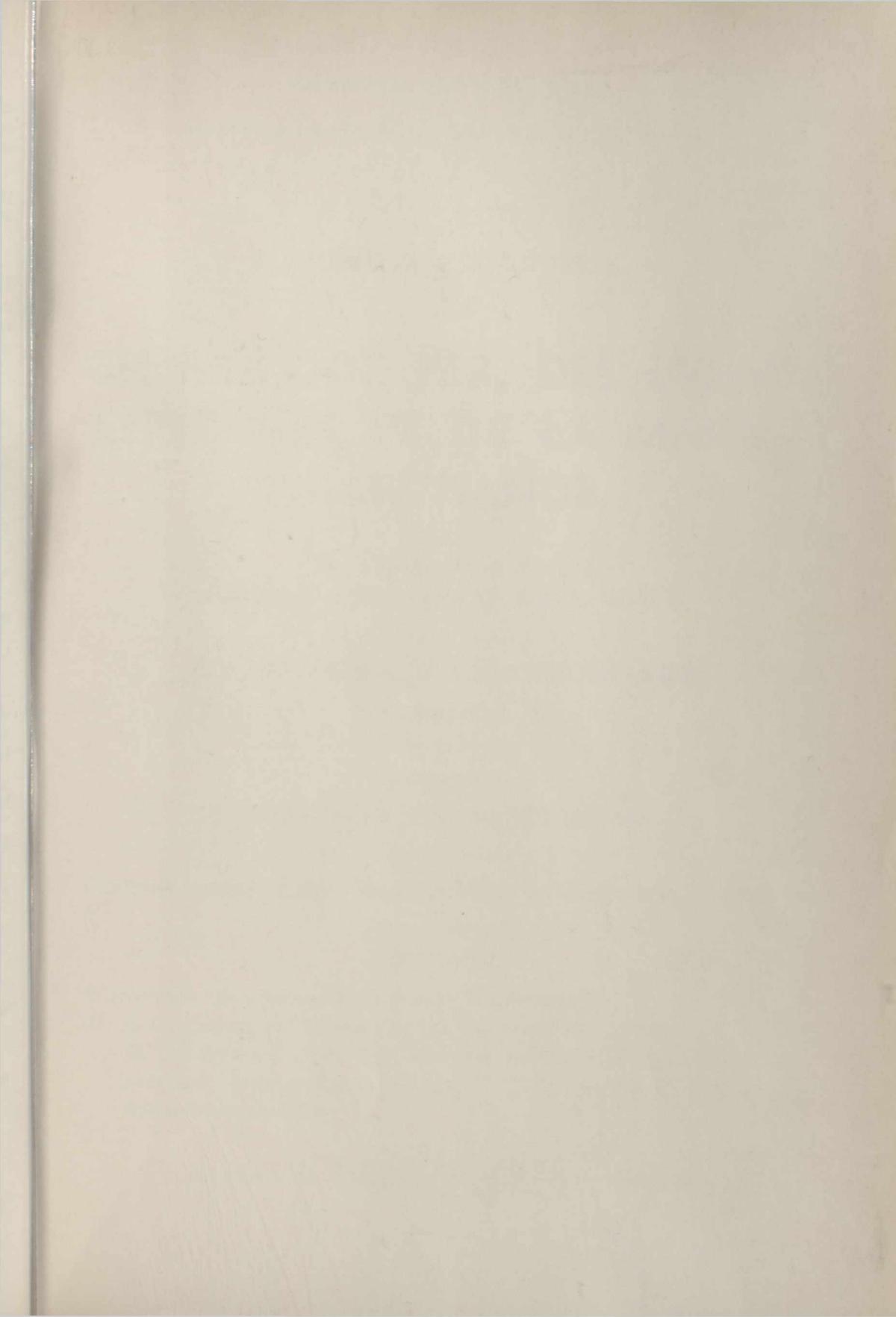
Le rapportant: Le Sénat ne s'est pas prononcé.

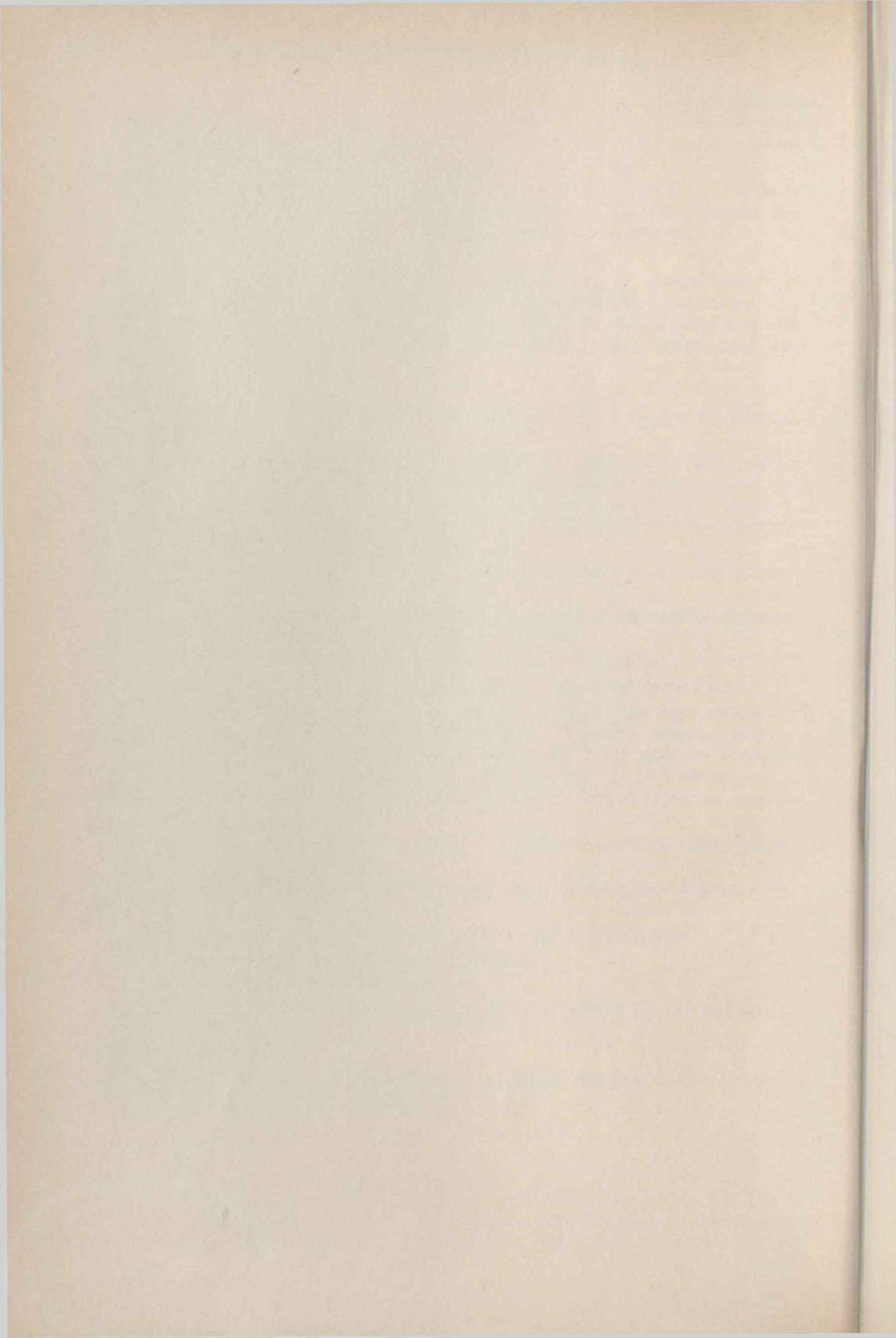
M. GORDON: Le rapport est-il approuvé?

Le rapportant: Je suis sûr de l'être, mais je ne suis pas sûr. Le rapport est-il approuvé?

M. GORDON: Oui.

Le rapportant: Nous nous sommes levés de nos bancs depuis à dix heures. Merci à tous les membres du Sénat.





CHAMBRE DES COMMUNES

Prochaines sessions de la législature législative
1957

COMITÉ SPÉCIAL

DES

CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA MARINE MARCHANDE

qui s'est réunie et a tenu

Président: l'honorable W. EARL HOWE

PROCES-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule II

Séance du

MERCRÉDI 21 NOVEMBRE 1957

Rapport annuel de 1956 des chemins de fer nationaux du Canada

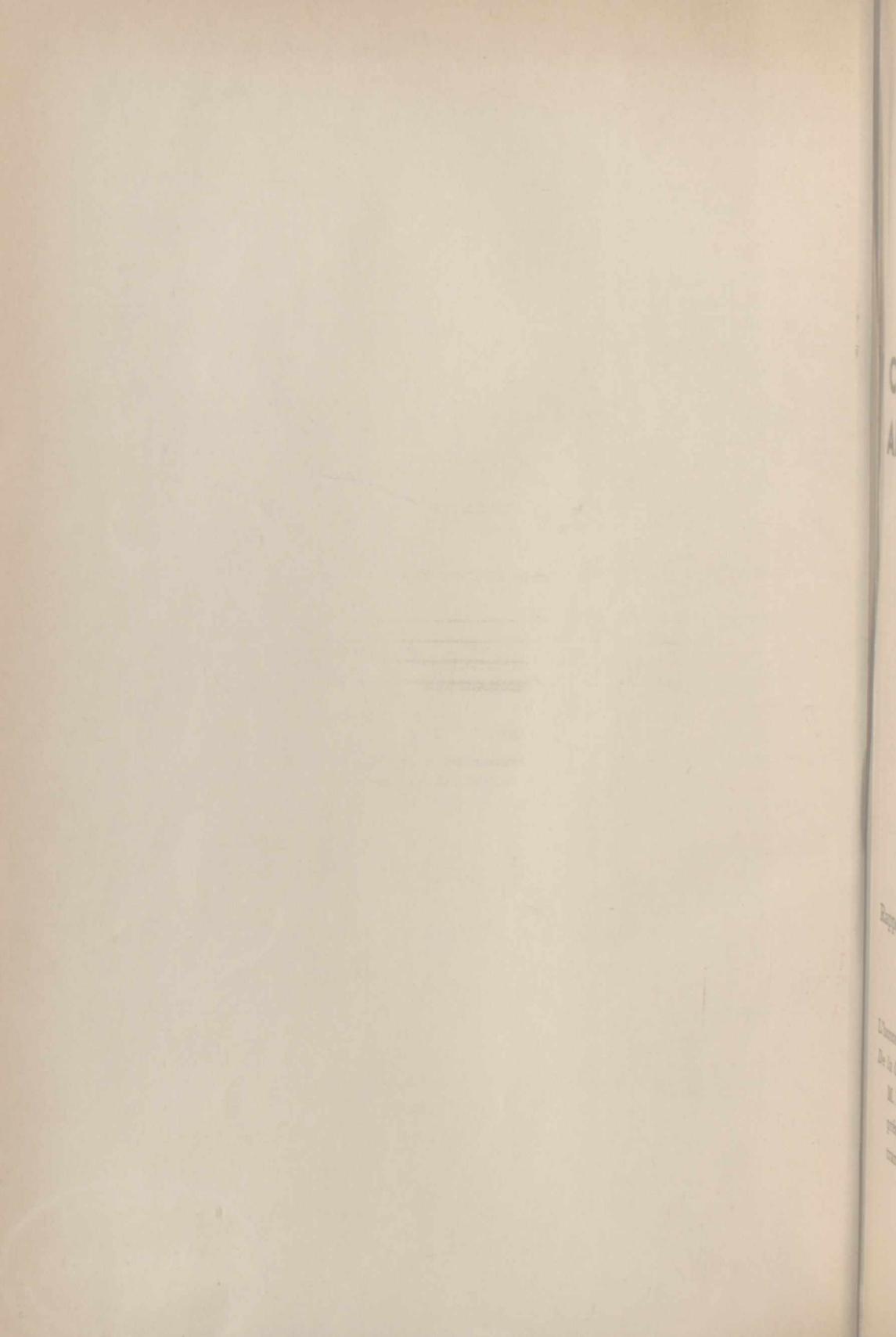
TÉMOINS

L'honorable Lévesque, ministre des Transports

De la Commission des chemins de fer nationaux du Canada

M. Donald Gordon, M. R. T. Vaughan, membres; M. J. L. Doherty, président, commission et ancien; M. J. W. Denton, vice-président, transport et matériel.

IMPRIMERIE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
OTTAWA, 1957



CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-cinquième législature
1962

COMITÉ SESSIONNEL

DES

**CHEMINS DE FER, DES LIGNES
AÉRIENNES ET DE LA MARINE
MARCHANDE**

que l'État possède et régit

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

Séance du

MERCREDI 21 NOVEMBRE 1962

Rapport annuel de 1961 des chemins de fer Nationaux du Canada

TÉMOINS:

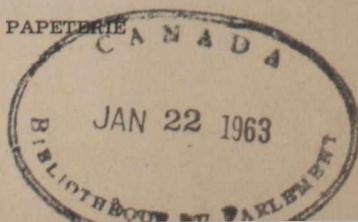
L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports.

De la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada:

M. Donald Gordon; M. R. T. Vaughan, secrétaire; M. J. L. Toole, vice-président, comptabilité et finance; M. J. W. Demcoe, vice-président, transport et entretien.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1963

28052-9-1



COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA
MARINE MARCHANDE

Président: l'honorable W. Earl Rowe

Vice-président: M. Heber Smith

MM.

Addison	English	Ouellet
Badanai	Fairweather	Pascoe
Benidickson	Fisher	Pugh
Bourbonnais	Foy	Rideout
Caouette	Grégoire	Rinfret
Carter	Lamoureux	Robinson
Chevrier	Lewis	Rouleau
Coates	McDonald (<i>Hamilton- Sud</i>)	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)

(Quorum 10)

Le secrétaire du comité,
R.-L. Boivin.

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI 21 novembre 1962

(5)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 10 h. 05 du matin. Son président, l'honorable W. Earl Rowe, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Addison, Badanai, Benidickson, Carter, English, Fisher, Foy, Lamoureux, Lewis, McDonald (*Hamilton-Sud*), Pascoe, Pugh, Rideout, Rinfret, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*)—(17)

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports. *Des chemins de fer Nationaux:* M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président du Conseil d'administration et président du réseau; M. R. T. Vaughan, secrétaire de la compagnie, M. J. L. Toole, vice-président à la comptabilité et à la finance; M. J. W. Demcoe, vice-président au transport et à l'entretien.

Le Comité reprend l'examen du rapport des chemins de fer Nationaux pour l'année 1961. Les témoins sont interrogés sur l'article de l'Exploitation, lequel article est adopté.

Le Comité passe à l'article du Service des marchandises.

A 11 heures du matin, le Comité suspend ses délibérations jusqu'à 3 heures de l'après-midi, le même jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(6)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit de nouveau à 3 heures et demie de l'après-midi, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Addison, Badanai, Benidickson, Carter, Coates, English, Fairweather, Fisher, Lamoureux, Lewis, McDonald (*Hamilton-Sud*), Ouellet, Pascoe, Pugh, Rideout, Rinfret, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*), Smith (*Calgary-Sud*)—(20).

Aussi présents: Les personnes qui avaient été convoquées à la séance du matin.

Sur la proposition de M. Rideout, appuyé par M. McDonald (*Hamilton-Sud*),

Il est décidé—Que le Comité fasse imprimer, comme partie des témoignages, le rapport annuel pour 1961 et les autres documents présentés par les chemins de fer Nationaux.

Le Comité reprend l'interrogatoire des témoins sur le rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1961.

Le Comité ordonne le dépôt d'un document (*Voir l'appendice A aux procès-verbaux du jour*) présenté par M. Gordon, où se trouvent comparées les recettes ferroviaires normalisées du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

L'article du Service des marchandises est alors examiné et le Comité passe à l'article du Service routier.

A 5 heures et demie de l'après-midi, le Comité s'ajourne au jeudi 22 novembre, à 10 heures du matin.

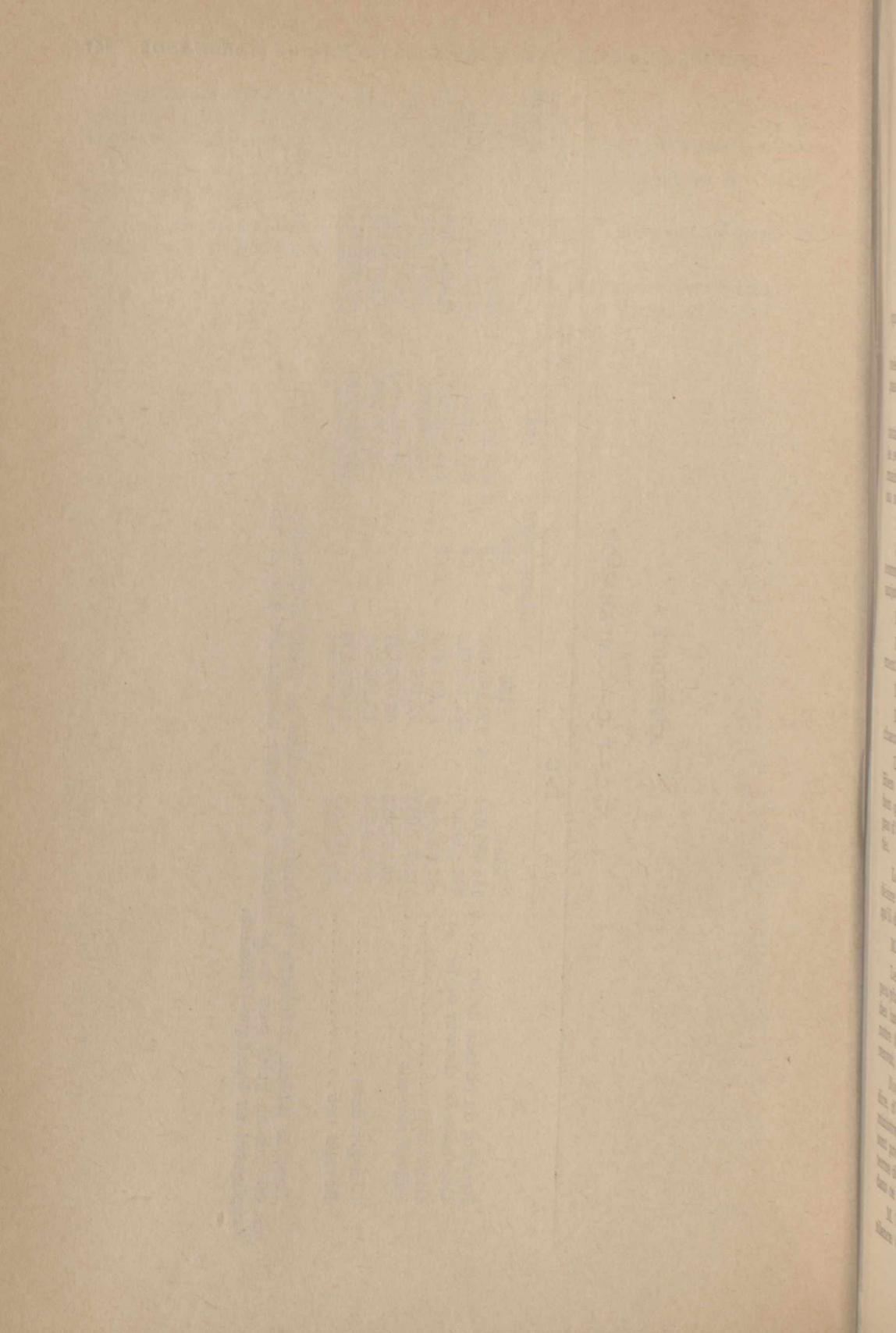
Le secrétaire du Comité,
R. L. BOIVIN.

APPENDICE A

N.-C.—P.-C.—COMPARAISON

	P.-C.			N.-C.		
	1961	1960	Changement p. 100	1961	1960	Changement p. 100
Recettes du chemin de fer \$	465,490,076	\$ 457,105,482	1.8	\$ 638,201,547	\$ 626,495,315	1.9
Dépenses du chemin de fer ..	427,839,227	423,430,812	1.0	655,140,382	645,540,674	1.5
Gains nets	37,650,849	33,674,670	11.8	(16,938,835)	(19,045,359)	11.1
Autres revenus	11,717,033	12,402,177		12,106,973	12,571,627	
	49,367,882	46,076,847		(4,831,862)	(6,473,732)	
Charges fixes	16,906,640	17,105,571		62,475,910	61,023,045	
Revenu net	32,461,242	28,971,276		(67,307,772)	(67,496,777)	

Dans le tableau précédent, les chiffres applicables au National-Canadien ont été mis au point pour qu'ils revêtent une forme comparable à ceux qui s'appliquent au Pacifique-Canadien.



TÉMOIGNAGES

MERCREDI 21 novembre 1962

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Veuillez faire le silence.
M. Pascoe désire maintenant poser une question.

M. PASCOE: Monsieur le président, je ne désire pas tant poser des questions qu'exprimer une opinion sur le temps que nous passons à parcourir ce rapport.

Si vous vous en souvenez, nous avons consacré au rapport toute la journée d'hier. Nous aurons plus tard une réunion secrète ce soir, nous ne siégeons pas à la Chambre; j'espère donc que nous n'aurons pas en outre à siéger ici.

J'aimerais faire une proposition. Nous avons passablement parcouru la totalité du rapport. Maintenant, j'aimerais poser une couple de questions sur le service des marchandises et sur le camionnage. Et je pense que nous devrions maintenant décider que nous avons terminé l'article de l'exploitation et passer au service des marchandises.

M. LAMOUREUX: Non, nous n'avons pas fini l'exploitation.

M. PASCOE: Je pense vraiment que nous devrions décider dès maintenant comment nous allons procéder, afin que nous puissions terminer ce rapport aujourd'hui.

M. FISHER: Pourquoi devrions-nous terminer aujourd'hui?

M. PASCOE: Eh bien, nous avons ici présents ces hauts fonctionnaires fortement rémunérés et le National-Canadien doit être administré.

M. FISHER: Leur devoir est de venir ici.

M. PASCOE: Peu m'importe qu'on pose des questions, mais je pense que chacun devrait faire un effort pour procéder de façon plus définie.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais voir le Comité procéder de façon plus pratique. Bien que je ne veuille restreindre personne dans l'interrogatoire, il serait bon que nous continuions de façon ordonnée, de sorte que nous ne sautions pas d'un sujet à l'autre et ne revenions pas sur des sujets qui ont déjà été traités.

Lorsque nous aurons enfin terminé le sujet de l'exploitation, M. Pascoe désire poser quelques questions sur le service des marchandises, et je crois qu'il devrait attendre jusqu'à ce moment-là.

M. FISHER: Je suis d'accord.

Le PRÉSIDENT: Comme je l'ai dit, nous allons tenter de procéder avec un peu plus d'ordre et je dirai, si vous me le permettez, que faire perdre le temps des hauts fonctionnaires du National-Canadien est aussi nous faire perdre notre temps. J'espère que nous nous en tiendrons dorénavant à l'ordre de renvoi, autant que possible.

Nous ne sommes pas ici des membres d'un comité chargé pour ainsi dire, d'examiner la ligne de conduite du gouvernement ou d'interroger le ministre; nous sommes ici pour examiner les comptes et les factures qui nous sont présentés, et d'autres choses qui ne relèvent pas du programme à long terme de la société. Notre devoir est d'examiner les articles qui sont présentés dans ce rapport-ci et d'étudier les comptes.

M. LEWIS: Monsieur le président, j'espère que vous ne prendrez pas mon silence comme signifiant que je suis d'accord avec votre dernière assertion,

soit que nous ne sommes pas intéressés au programme à longue échéance. Toutefois, je ne désire pas prendre le temps du comité pour m'engager dans une argumentation à ce propos.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes intéressés, naturellement. Toutefois, notre mandat ne nous demande pas d'examiner la politique du gouvernement ni le programme à long terme de la société. Je pense que nous avons tous eu beaucoup de latitude à cet égard. Le rapport MacPherson a été discuté; il se peut qu'il se rattache à certaines dépenses et ainsi de suite. Comme je l'ai dit, nous sommes ici strictement pour suivre l'ordre de renvoi.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, presque 10 p. 100 des employés appartiennent à ma circonscription et il n'est que naturel que j'aie à poser un certain nombre de questions intéressant les gens que je représente.

Le PRÉSIDENT: Certainement. Cela se comprend. Pourvu que vos questions soient conformes aux termes du mandat et aient trait à ce rapport.

M. LEWIS: Juste avant l'ajournement, M. Gordon nous a dit qu'un certain comité de l'association ferroviaire songeait à l'application de l'article 182 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Hier au soir, il m'est venu à l'esprit que le Comité aimerait peut-être connaître les questions qui intéressent cette association. Que veut-elle?

M. VAUGHAN: Je pense que le débat portait sur le bill C-26.

M. LEWIS: Non. M. Benidickson avait posé une question touchant l'application de l'article 182 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et M. Gordon a dit qu'un certain comité de l'association des chemins de fer canadiens songeait sérieusement à cet article. Voudriez-vous nous dire, monsieur Gordon, de quoi il s'agit.

M. GORDON: Non, certainement pas.

Le point que j'essayais de définir, c'est que les chemins de fer s'intéressent activement à l'article 182 et que divers commentaires, provenant de sources variées, ont été formulés. Nous examinons toutes les conséquences et tous les aspects de l'article 182; en temps et lieu, le comité, qui est un comité conjoint des associations ferroviaires, présentera un rapport à la direction de chacun des chemins de fer; à ce moment-là, nous déterminerons quelles mesures, s'il en est, sont nécessaires, quels points de vue doivent être exprimés ou en quel lieu ces points de vue pourraient être exprimés. Cependant, comme je l'ai dit, il n'est pas question, pour ce comité, de faire plus que d'explorer ce qui peut résulter de l'étude de l'article 182.

M. RIDEOUT: J'aimerais demander à M. Demcoe si le chemin de fer pense à une sorte d'organisme centralisé ou de directorat.

M. GORDON: Oui. Cela aussi relève du camionnage.

M. RIDEOUT: Mais cela n'affectera pas l'exploitation du chemin de fer?

M. GORDON: Oui, mais je ne puis en parler, car cela nous ramène aux questions de camionnage de service routier, et ensuite on revient en arrière. Dès que vous parlez du principe d'un organisme directeur, nous entrons encore une fois dans le domaine du camionnage.

M. FISHER: J'ai à poser une question sur les gares à buttes. Bien que la gare de triage Symington, à Winnipeg, fonctionnât avant l'ouverture officielle, on a annoncé dans les journaux de Winnipeg que l'arrangement réduirait de moitié la durée du trajet des trains—c'est ainsi qu'on s'est exprimé, je crois—réduirait de moitié la durée du trajet des trains allant d'est en ouest et vice-versa. La chose s'est-elle réalisée?

M. GORDON: Bien que je ne me souvienne pas exactement des termes dans lesquels l'annonce était formulée, je dirai que c'est une question qui relève de l'exploitation et je demanderais à M. Demcoe de la commenter. Je ne pense

pas qu'on ait dit que l'arrangement réduirait de moitié la durée des trajets des trains; il s'agissait du mouvement dans la gare de triage.

M. DEMCOE: On n'avait pas l'intention de réduire la durée du trajet des trains, bien qu'il y ait eu quelque réduction à cet égard. En réalité, il s'agit de la réduction du temps-wagons et des jours-wagons dans le mouvement des trains de place en place.

M. FISHER: Il était question, je pense, de l'acheminement des wagons dans la gare de triage de Symington, à Winnipeg.

M. DEMCOE: Cela porte sur le temps complet à partir du moment où un train quitte le point initial, tel que Calgary ou Edmonton, jusqu'à ce qu'il arrive à Toronto, et le nombre total de jours serait inférieur parce qu'il y a moins de cantonnement et d'aiguillage aux points intermédiaires. Par exemple, le train sera acheminé vers Winnipeg où se fera le classement et le cantonnement.

M. FISHER: Est-il exact que, depuis que la gare de triage de Symington a été mise en service, l'un de vos grands trains, le 303, prend deux fois plus de temps à sortir de Winnipeg, en direction de l'Ouest, qu'il ne le faisait lorsque vous aviez l'aiguillage à méplat?

M. DEMCOE: Non, il n'y a pas de différence dans l'horaire du train entre l'Est et l'Ouest du Canada—du moins pas que je sache.

M. FISHER: Aucune différence?

M. DEMCOE: Non.

M. VAUGHAN: J'ai cru que M. Fisher demandait si cela avait eu un mauvais effet et M. Demcoe a répondu non.

M. DEMCOE: Non, pas sur l'horaire lui-même entre Toronto et Winnipeg.

M. FISHER: Je sais que cela visait à apporter une amélioration. Lors d'une visite à Winnipeg, j'ai recueilli des renseignements qui indiqueraient, entre autres choses, qu'à cause du temps qu'on met à former les trains il se produisait une certaine congestion.

M. GORDON: La réponse est non.

M. DEMCOE: A l'origine, cela tenait à la réorganisation, à la formation du personnel et au besoin de les habituer au nouveau régime. Comme vous le savez, lorsque vous mettez en service une nouvelle gare de triage, il faut quelque temps pour éduquer le personnel; mais on est assez bien entraîné maintenant et on sait ce qu'il y a à faire, de sorte que le fonctionnement s'améliore de jour en jour.

M. FISHER: Avez-vous reçu des plaintes de la part des syndicats des endroits où vous avez mis en service ces triages à buttes, quant au changement de la fonction de la locomotive d'aiguillage? Vous avez maintenant une locomotive maraudeuse, en ce sens qu'elle circule partout dans les gares de triage, tandis qu'autrefois elle fonctionnait à des endroits déterminés.

M. DEMCOE: Chaque locomotive a une tâche bien précise et il se peut qu'il y ait moins de halage qu'auparavant. Une locomotive a une fonction déterminée à remplir dans les cours à buttes, et puis vient le transfert de la cour à buttes aux différents secteurs industriels, ce qui est la même chose qu'auparavant.

M. FISHER: A la tête des Grands lacs j'ai reçu plusieurs plaintes—que j'ai portées à la connaissance de la Commission des transports où je n'ai guère reçu de satisfaction—au sujet de l'exploitation générale des terminus en ce qui concerne les transferts de trains dont l'accouplement relatif à la transmission de l'air dans le mécanisme n'avait pas été effectué. J'ai vu, il y a déjà plusieurs mois, dans un journal de Winnipeg, une nouvelle dans ce sens où on faisait état de la même plainte au sujet du fonctionnement des chemins

de fer à Winnipeg. Avez-vous étudié ce problème en particulier ou avez-vous reçu des plaintes quant au fonctionnement des trains de transfert dont l'air n'avait pas été introduit dans le mécanisme?

M. DEMCOE: Nous avons reçu une plainte au cours des cinq ou six dernières semaines au sujet des trains en service dans la région de Winnipeg, entre Transcona et Fort Rouge, et les triages à buttes de la région.

M. FISHER: Dans quelle mesure le facteur sécurité était-il en cause?

M. DEMCOE: De fait, le facteur sécurité est bien faible. Les trains fonctionnent à une vitesse de cinq à quinze milles à l'heure, de sorte que nous avons bien peu d'ennuis à cet égard.

Cette question sera étudiée la semaine prochaine par la Commission des transports.

M. FISHER: La cause sera entendue la semaine prochaine?

M. DEMCOE: En effet.

M. FISHER: L'acheminement des trains de transfert sans la liaison de l'air se fait-elle en conformité de règles uniformes?

M. DEMCOE: Il n'y a rien dans les règles de manœuvre en ce qui concerne l'acheminement de manœuvre à l'intérieur des gares de triage qui sont situées dans une ville.

M. LEWIS: J'imagine que cette déclaration dépend de la définition du mot «acheminement»? Il y a une règle qui interdit l'acheminement d'un train sans la liaison de l'air, mais que cela s'applique aux acheminements de manœuvre, je ne saurais le dire.

M. FISHER: Monsieur le président, j'ai encore plusieurs questions en ce qui concerne la situation en général dans les cours à buttes.

Quelle a été la réaction des employés quant à la surveillance qui s'exerce maintenant dans les gares de triage? Je n'aime guère soulever ces questions mais j'ai été inondé de lettres à ce sujet; je ne veux le faire que d'une façon générale, afin de me rendre compte quelle a été l'attitude prise par la direction en ce qui concerne la réaction des employés à ce type de surveillance que vous avez maintenant dans les gares de triage.

M. RIDEOUT: En tant que résident de Moncton, je dois dire que la réaction a été très favorable, monsieur le président.

M. DEMCOE: Je dirais que la réaction a été excellente, parce qu'un certain nombre d'hommes ont été élevés du rang de manœuvre à celui de contremaître de cour, d'autres du rang de contremaître à celui de surveillant de cour, et enfin des surveillants de cour sont devenus des surveillants généraux de cour. Ces employés sont ceux qui font fonctionner ces cours de triage et ils en sont très heureux.

M. FISHER: En ce qui concerne les cours de Moncton, de Montréal ou d'ailleurs, est-ce qu'on n'a pas formulé des griefs d'une façon désordonnée à l'égard de ce travail?

M. DEMCOE: Pas à ma connaissance.

M. GORDON: Peut-être devrais-je ajouter un mot ici, monsieur le président, car je me suis moi-même fort intéressé à la question; lorsque j'ai visité ces gares de triage, j'ai fait une enquête auprès des surveillants et du personnel affecté à ces travaux. Il faut dire, je crois, que dans les premiers stades de l'établissement de ces nouvelles cours il y a une grande différence dans le mode de fonctionnement et peut-être qu'il y a des cas isolés où les hommes ont été un peu mal à l'aise à cause de cette nouvelle façon de procéder. Certaines personnes mettent plus de temps à comprendre ce qui est exigé d'eux, et dans les premiers stades il se peut qu'il y ait eu quelque nervosité. Il y a bien eu quelques difficultés au début du fonctionnement de ces nouvelles gares de triage

jusqu'à ce que le mode ait atteint sa mise au point, mais tous les surveillants m'ont signalé que l'esprit de corps avait été excellent et que bientôt on s'était enorgueilli du fonctionnement. On corrige rapidement ces points de friction qui sont bien naturels au début. D'après ce que j'ai pu observer, l'attitude des employés de ces gares de triage est en général excellente.

M. FISHER: Monsieur Gordon, en ce qui concerne l'entente que vous avez signée avec la Fraternité des serre-freins, est-ce qu'il y a eu des changements apportés au contrat en ce qui concerne les devoirs des serre-freins dans ces nouvelles cours à buttes?

M. GORDON: Il y a 12 ou 13 règles qui sont en cause. Je ne puis m'en souvenir. Monsieur Demcoe, est-ce que vous vous en rappelez?

M. DEMCOE: Je ne me rappelle pas le détail de ces règles, mais il y a une différence à l'égard de certaines tâches, en particulier en ce qui concerne le travail des surveillants de cour. Auparavant, le surveillant de cour accomplissait sa tâche dans la cour même. Aujourd'hui, il est assis dans une tour et, au début, les surveillants avaient quelque difficulté à se faire à l'idée qu'ils devaient observer le terrain pour savoir où se trouvait le préposé à la locomotive et ce qu'il faisait, parce qu'auparavant, il avait l'habitude de demeurer dans la cour. Le surveillant de cour a dû s'habituer à cette idée d'exécuter sa surveillance de son siège au lieu d'avoir à circuler lui-même dans la cour.

M. RIDEOUT: Le surveillant de cour donne ses ordres par radio, à ce que je comprends?

M. DEMCOE: Oui, il dispose d'un mode de communication tout à fait différent.

M. FISHER: Si je pose cette question à propos du règlement du contrat avec la Fraternité des serre-freins de chemins de fer, c'est que je voudrais savoir si on en est venu à une entente définitive en ce qui concerne les changements au contrat.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Les accords ont été signés?

M. DEMCOE: En effet.

M. FISHER: Ce sont là toutes les questions que j'avais à poser en ce qui concerne les triages à buttes, monsieur le président.

M. PASCOE: Monsieur le président, je suis grandement intéressé par ce qu'on a dit au sujet des recherches sur la possibilité d'utiliser le pétrole brut comme carburant des locomotives diesel. Je voudrais bien savoir si les cultivateurs qui emploient un outillage au diesel pourront bénéficier des résultats de cette recherche à l'égard du carburant des locomotives?

M. GORDON: C'est une enquête qui a été entreprise par le personnel du laboratoire de recherches du National-Canadien de concert avec le Conseil national de recherches et le Pacifique-Canadien. Nous avons pu faire sur place des expériences pratiques quant à la possibilité d'utiliser le pétrole brut de l'Ouest canadien comme carburant des locomotives diesel, sans qu'on ait à le soumettre à une autre opération de raffinage, si c'est là la bonne expression.

Le rapport le plus récent que j'aie à ce sujet mentionne qu'on a eu de bons résultats avec les expériences sur place et je crois que ce sera en définitive une chose possible et pratique. Nous ne sommes pas prêts à adopter ce type de carburant parce qu'il est encore au stade de l'expérimentation. Cependant, si ces expériences sont couronnées de succès, nous nous attendons à pouvoir réaliser de sensibles économies dans nos frais d'exploitation. Quant aux autres résultats que nos recherches pourraient avoir relativement à l'utilisation de ce type de pétrole pour la machinerie diesel, j'ai bien peur que je ne puisse

vous répondre. J'imagine, et c'est là une pure supposition, que si nous jugeons pratique d'utiliser ce pétrole dans nos locomotives diesel, il devrait être aussi satisfaisant pour le fonctionnement de la machinerie agricole à moteur diesel. Nos locomotives diesel sont bien plus délicates et elles demandent une meilleure qualité de pétrole que la plupart des autres machines, de sorte que nous croyons que, si c'est satisfaisant pour les locomotives diesel, ce sera aussi satisfaisant pour ce genre de machinerie.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur le président j'aimerais poser une question en ce qui concerne les cours à buttes.

Monsieur Gordon, la propriété que le National-Canadien a achetée dans le comté d'Halton, dans la banlieue d'Hamilton, sera employée, à ce que je comprends, comme cour de triage à buttes. Peut-être pourriez-vous nous dire à quel usage est destinée cette propriété?

M. GORDON: Non, cette propriété ne servira pas de cour de triage à buttes. Je ne me rappelle pas de quelle propriété vous voulez parler, mais peut-être que M. Demcoe pourrait vous donner le renseignement.

M. DEMCOE: La propriété dont vous parlez est-elle située dans le voisinage de Burlington?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Oui, la propriété est située juste en haut de la ville de Burlington.

M. DEMCOE: Elle servira aux voies qui sont requises pour l'assemblage des wagons de cette région en particulier, qui seront aiguillés dans le voisinage.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Lorsque vous vous proposez d'acheter une propriété de ce genre, est-ce que le National-Canadien a recours aux services d'une agence d'immeubles ou bien fait-il l'achat lui-même?

M. GORDON: Nous faisons l'achat des deux façons. Nous avons un service d'immeubles qui se prononce quant à la valeur de la propriété et, de plus, nous avons recours au service d'agents d'immeubles de la localité lorsque nous le jugeons à propos, afin d'obtenir des évaluations. C'est ce que nous faisons lorsque nous le pensons souhaitable.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Dans le cas de la propriété du comté d'Halton, avez-vous eu recours à vos propres services, ou avez-vous fait appel à une maison d'immeubles?

M. GORDON: J'aurais à me référer au dossier afin de vous donner une réponse.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Lorsque le chemin de fer National envisage un achat de ce genre, est-ce qu'on attache quelque importance aux règlements locaux de zonage quant à la propriété adjacente, c'est-à-dire est-ce qu'on se demande si elle est d'une classe supérieure ou inférieure ou si elle est située dans un quartier résidentiel.

M. GORDON: Nous examinons la chose dans tous ses détails et notre vice-président régional en discute dans le détail avec les autorités municipales. Au cours des quelques derniers mois, il y a eu plusieurs réunions au sujet de cette propriété dont vous parlez. J'en sais quelque chose parce que j'ai été invité à rencontrer une délégation, mais j'ai réussi à me défilier en leur faisant remarquer que nos fonctionnaires sur place étaient bien plus au courant de la question que moi et qu'il vaudrait beaucoup mieux commencer la discussion à ce niveau. J'ai ajouté que, s'il était impossible d'en venir à une entente en suivant cette façon de procéder, je serais heureux de les recevoir. Toutefois les rapports que j'ai reçus indiquent que les pourparlers vont bon train.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): C'est peut-être ce qu'indiquent les rapports que vous avez reçus, monsieur, mais les gens avec qui j'ai parlé et qui

demeurent dans ma circonscription, de même que le secrétaire-trésorier, m'ont demandé d'étudier la question du développement industriel et je crois comprendre que le terrain acheté se trouve dans un quartier résidentiel avec une zone agricole avoisinante. Selon mes renseignements, il y a dans la région plusieurs propriétés d'un haut prix. Je me demandais si le chemin de fer National n'avait pas pour ligne de conduite de s'abstenir d'acheter une propriété dans un tel district, afin d'éviter les délais dans la transaction par suite des demandes en vue d'un nouveau zonage à cause des propriétés résidentielles avoisinantes.

M. GORDON: Je puis vous dire, tout d'abord, que notre ligne de conduite est d'éviter autant d'ennuis que possible avec qui que ce soit. Deuxièmement, nous n'achetons jamais une propriété sans faire des recherches poussées quant aux règlements de zonage qui pourraient s'appliquer. Troisièmement, nous devons déterminer ce dont nous avons besoin dans cette région pour le service d'un complexe industriel.

Très souvent, on nous fait des objections, mais nous devons trouver un emplacement qui soit convenable. Ainsi, nous ne pouvons pas bâtir une gare de triage sur le flanc d'une montagne. Il nous faut un terrain plat.

Il faut que l'emplacement se prête aux services que nous envisageons pour le complexe industriel. A l'égard de toute gare de triage—et nous avons beaucoup d'expérience dans ce domaine—notre choix doit tenir compte des services que nous sommes appelés à donner. Nous ne songerions certainement pas à établir une gare de triage dans un district résidentiel, s'il a déjà été classé comme tel.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur Gordon, si vous pouviez étudier la question plus à fond, ce serait très utile. Je ne sais pas ce que vos fonctionnaires de l'endroit ont fait à ce sujet, mais on m'a rapporté que les gens de la région avaient fait circuler une pétition qui porte quelque 5,000 noms. On est très mécontent de votre choix d'un emplacement qui longe un quartier résidentiel, alors que, affirme-t-on, un peu plus loin il y a un emplacement qui est essentiellement industriel. J'aimerais savoir comment on arrive à un choix et pourquoi ce quartier n'a pas été examiné auparavant, ou si vous avez songé à l'emplacement dont je viens de parler, qui est un peu plus loin.

M. GORDON: On a posé une question à ce sujet à la Chambre et il vaudrait la peine de répéter la réponse qu'on a fait à cette question vu qu'elle touche tout particulièrement au sujet à l'étude et M. Sams a posé la question suivante:

A-t-on reçu de l'*Aldershot Property Owners Association* des observations qui s'opposaient à l'emplacement choisi en vue de la construction éventuelle d'une cour de remisage du National-Canadien et a) dans le cas de l'affirmative, la Société a-t-elle pris des dispositions quelconques en vue de trouver un autre emplacement, b) sinon, le ministre consentirait-il à demander à la Société d'étudier immédiatement l'opportunité de trouver un emplacement de rechange?

M. McBain a donné la réponse suivante:

Le directeur du National-Canadien nous avise de ce qui suit: La compagnie a reçu des protestations et ses représentants de la région des Grands lacs ont rencontré le maire et les conseillers afin de leur expliquer ce qui en est. La ligne principale qui traverse Burlington a été construite en 1855 et la cour de remisage projetée fait partie intégrante des installations destinées au service du groupe industriel qui se trouve entre Burlington et Mimico, de même que son raccord à la nouvelle cour de triage par gravité. La compagnie de chemin de fer a étudié la question en détail quant à l'emplacement des voies de remisage, elle a examiné

plusieurs endroits et tenu compte de bien des facteurs, tels que les conditions de travail et les exigences d'ordre technique. On a tout fait afin que ces installations dérangent le moins possible les localités.

Je sais par expérience qu'il y aura toujours des gens pour dire que, malgré tout, nous aurions dû la placer ailleurs, mais cette réponse vous éclairera sur notre attitude à ce sujet.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Tout ce que je demande, c'est que vous étudiez personnellement ce problème, vu qu'on vous a posé cette question et que l'on a fait des observations. Si je ne me trompe, le conseil et les propriétaires du district ne sont pas satisfaits des négociations et des entretiens avec les gens de la localité. Je sais dans quelle difficulté vous met cette situation. Je veux tout simplement faire remarquer qu'une étude approfondie de la situation à l'époque du changement de cet emplacement aurait évité bien des récriminations. Pourriez-vous vous informer et vous assurer que ces personnes reçoivent un traitement équitable?

M. GORDON: Je serai heureux de le faire et je me ferai même un plaisir de répondre en détail à toute plainte dont vous voudrez bien m'informer.

M. BADANAI: Monsieur le président, il y a une question à laquelle je n'ai pu obtenir de réponse depuis quelques semaines. Je me demande si M. Gordon pourrait y répondre maintenant. Le National-Canadien a-t-il vendu le service d'autobus entre Fort-William et Longlac?

Le PRÉSIDENT: Il est question en ce moment des cours de triage par gravité.

M. BADANAI: Je croyais que nous étudions le service.

M. GORDON: Quelle est cette question de nouveau?

M. VAUGHAN: Avez-vous inscrit au feuillet de la Chambre.

M. BADANAI: Oui, j'ai demandé si ces autobus avaient été vendus. L'acheteur et le National-Canadien se sont-ils entendus sur le maintien du service entre Longlac et Fort-William?

M. VAUGHAN: Il s'agit d'un service d'autobus qui remplace à cet endroit le service par chemin de fer. Lorsque nous avons demandé et reçu l'autorisation d'abandonner ce service des passagers, il était question de quatre autobus, je crois, et nous poursuivons actuellement des négociations avec la *Greyhound* pour qu'elle assure ce service. Toutefois, aucune entente n'a encore été conclue.

M. BADANAI: Y a-t-il avec la compagnie qui achète les autobus une entente en vertu de laquelle on s'engage à ne pas restreindre ou abolir le privilège du National-Canadien de reprendre ce service.

M. VAUGHAN: Je ne pourrais pas le dire.

M. BADANAI: J'ai une autre question à poser. Pourquoi a-t-on suspendu le service des trains entre Port-Arthur et Winnipeg? Avait-on une raison pour le suspendre pendant les fins de semaine? Je parle du service de fin de semaine entre la Tête des lacs et Winnipeg.

M. DEMCOE: Le service par train fonctionnait six jours par semaine, n'est-ce pas? Il ne fonctionnait maintenant que trois jours par semaine; le train reste en gare un jour à cet endroit et revient le jour suivant dans la direction opposée. Cette décision a été prise parce que très peu de gens prenaient le train.

M. FISHER: Et il y en aura encore moins après la construction de la grande route. Puis-je poursuivre la question de M. Badanai au sujet de la ligne d'autobus? C'est une question qui s'en tient aux généralités, mais elle est pertinente, je crois.

Le PRÉSIDENT: Mais oui, je vous en prie.

M. FISHER: C'est une question d'ordre général. Les critiques que j'ai entendues au sujet du parcours éventuel ont trait, en réalité, aux privilèges des employés de la Tête des lacs qui possèdent un laissez-passer. Quand le service d'autobus aura été transféré à la *Greyhound*, ils ne pourront plus correspondre pour se diriger directement vers l'est. Cela signifie qu'un employé qui veut voyager dans la direction de l'est devra se rendre à Winnipeg et de là, revenir sur ses pas. Je voudrais simplement savoir ce qui empêche la compagnie d'essayer de remédier à cette situation et dans quelle mesure elle s'est occupée de ce problème.

M. GORDON: Il en est ainsi dans la vie. Tous les laissez-passer qu'ont reçus nos employés ne sont valables que sur le chemin de fer. Si nous abandonnons un service, qu'il se fasse par voie ferrée ou par autobus, il n'y a rien qu'on puisse faire.

M. FISHER: Ce laissez-passer n'est pas compris dans le contrat de vos employés.

M. RIDEOUT: La question que j'aimerais à poser regarde encore plus le ministre des Transports que le président. Elle se rapporte à la Commission des transports, à qui la cité de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, a demandé la construction d'un étagement de voies à la borne milliaire 26. Est-ce que la compagnie de chemin de fer (je ne crois pas que vous puissiez répondre à cette question ce matin, mais vous pourrez vous renseigner pour moi) a souscrit à cette demande faite à trois niveaux du gouvernement dans la province du Nouveau-Brunswick? Je vous pose cette question et je l'ai posée l'autre soir à la Chambre, parce qu'une personne s'est fait tuer à ce passage à niveau. Nous avons fait cette demande, mais on l'a refusée. On a maintenu toutefois l'ordre de ralentir à une vitesse de 25 milles à l'heure. A ma connaissance, rien n'a contribué autant à entraver le progrès des compagnies de chemin de fer. Ils auraient dû accorder la demande d'un étagement de voies ou ne pas exiger l'ordre de ralentissement, comme on l'a fait. Je me demande si la compagnie de chemin de fer, les villes, les comtés et la province ont fait cette demande.

M. GORDON: Il faudrait que je consulte nos dossiers. Je ne me souviens pas de ce qui a été fait. Mais nous prenons note de votre question.

M. RIDEOUT: Elle précise ce que j'ai dit à la Chambre des communes l'autre soir; il y a un ordre de ralentissement et l'arrêt d'un train coûte très cher.

M. GORDON: Vous dites que la Commission des transports maintient l'ordre de ralentissement, mais qu'elle ne fait rien.

M. RIDEOUT: Si la compagnie de chemin de fer souscrit à cette demande, j'aimerais que la chose soit consignée au procès-verbal, en dépit du fait que la Commission des transports ne fait rien à ce sujet.

M. GORDON: Je vais me renseigner sur les faits, mais je préférerais ne pas en parler ici.

M. RIDEOUT: Je comprends votre situation, mais c'est dommage. A mon avis, quelqu'un devrait revoir avec soin toutes ces lois. Vous me laisserez savoir si la compagnie de chemin de fer appuie la demande, dites-vous?

M. GORDON: Nous vous le laisserons savoir, oui.

M. CARTER: M. Gordon pourrait-il nous parler des recherches qu'on a faites au sujet de l'utilisation du mazout? Pourriez-vous l'utiliser sans modifier ou changer les locomotives?

M. GORDON: C'est le but de la recherche en question. Nous voulons voir s'il est possible de prendre du mazout et de l'utiliser directement dans nos

locomotives sans modification importante de la locomotive. Nous n'en connaissons pas encore le résultat, mais les essais promettent beaucoup.

M. CARTER: Vous voulez dire que vous utiliseriez le système actuel de combustible?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Ce serait très avantageux.

M. GORDON: Ce serait un grand avantage quant au coût. Mais, quand je parle de modification, je veux parler d'une modification minime et peu coûteuse.

M. FISHER: A ce sujet, je remarque que plusieurs lignes américaines sont maintenant retournées au charbon en se servant d'un convertisseur et que d'autres lignes partent des mines de charbon de l'Ouest de la Virginie. Vos hommes préposés à la recherche ont-ils suivi ces expériences?

M. GORDON: Oui, nous nous tenons au courant de toutes ces expériences. Mais rien n'indique actuellement que nous pourrions retourner au charbon.

M. FISHER: Si je comprends bien, il s'agit d'une expérience-type. Si elle était couronnée de succès là-bas, la compagnie de chemin de fer National-Canadien serait-elle d'avis, vu les besoins de l'industrie du charbon, qu'elle devrait envisager sérieusement de faire le même genre d'expérience ici?

M. GORDON: Tous nos efforts à ce sujet consistent à nous tenir au courant des derniers progrès. S'il y a une meilleure méthode d'assurer le transport, nous l'adoptons; mais nous devons auparavant l'examiner à la lumière de tous les facteurs économiques et de l'existence de nos diesels actuels. Toutefois, s'il se présente du nouveau, nous sommes prêts à l'étudier ainsi que toute idée nouvelle qui produirait des économies et améliorerait notre service. Nous nous sommes tenus au courant de l'expérience dont vous avez parlé, mais nous ne sommes pas encore convaincus qu'un changement est nécessaire dans le domaine de la force motrice que nous utilisons.

M. PUGH: Agissez-vous de quelque façon de concert avec les fabricants dans cette expérience qui concerne vos locomotives?

M. GORDON: Non. C'est une question qui relève seulement de la compagnie de chemin de fer et du Conseil national des recherches.

M. PUGH: Dans l'éventualité d'un succès, le ferez-vous breveter?

M. GORDON: J'en doute. C'est un progrès qui pourrait être breveté. Il s'agit de savoir si le mazout peut être livré sous une forme qui pourrait servir sans nécessiter une modification importante dans nos locomotives ou un traitement de l'huile avant son arrivée.

M. PUGH: Combien épargneriez-vous?

M. GORDON: Nous avons fait l'essai; mais, à mon avis, je ferais mieux de ne pas donner de chiffres, parce que l'essai n'est pas complet. Il s'agirait toutefois d'une épargne de l'ordre d'un million de dollars ou deux probablement, peut-être plus.

M. FISHER: J'ai une autre question à poser au sujet du service.

M. LAMOUREUX: Puis-je vous demander si cette recherche dont vous faites mention comporte une recherche au sujet de l'énergie atomique?

M. GORDON: Non, seulement dans une très petite mesure, en ce sens que le docteur Solandt, vice-président en charge des recherches et de l'expansion, reconnu, dans le domaine des recherches sur l'énergie atomique du point de vue scientifique comme un homme très compétent, nous renseigne à ce sujet. Grâce au docteur Solandt, nous pouvons nous tenir passablement au courant des progrès réalisés dans ce domaine. Mais nous n'avons aucun projet immédiat, nous n'envisageons aucune étude immédiate non plus, du moins aucune

étude immédiate qui vaut la peine d'être entreprise à l'heure actuelle pour développer le moyen d'utiliser l'énergie atomique comme force motrice pour les chemins de fer.

M. LAMOUREUX: Même si on a beaucoup utilisé l'énergie atomique dans les sous-marins?

M. GORDON: C'est exact. Il est plus probable que l'énergie atomique sera utilisée pour produire l'électricité qui, en retour, servira à électrifier le chemin de fer. Mais c'est une question de coût. Ce projet serait facile à réaliser maintenant; mais, en ce qui concerne le coût de ce produit, nos recherches n'indiquent pas qu'il coûterait moins cher que nos diesels actuels.

M. LAMOUREUX: Je me demande si M. Gordon a autre chose à dire à ce sujet?

M. GORDON: J'ai une note ici. M. Vaughan vient de me rappeler la déclaration suivante du docteur Solandt:

On ne connaît aucun rival immédiat de la locomotive diesel actuelle. Il semble que les locomotives à moteur diesel hydraulique offrent à certains égards plus d'avantages que les locomotives à moteur diesel électrique. Quelques compagnies de chemin de fer américaines en font déjà l'essai et nous surveillons ces essais avec intérêt.

Le coût de l'électrification diminue régulièrement. En conséquence, si nous pouvons, au moyen de l'énergie atomique ou autrement, en arriver à un point où le coût de l'électrification sera suffisamment bas, nous pourrions envisager l'enlèvement d'un certain nombre de locomotives diesel. Mais, à mon avis, cette éventualité est encore éloignée.

M. FISHER: L'année dernière, M. Gordon a répondu à une question sur le nombre de moteurs diesel en possession du National-Canadien et sur l'usage qu'on en faisait. J'aimerais à lui demander si on se sert actuellement de tous ces diesels.

M. GORDON: M. Demcoe est en charge du transport et de l'entretien et en connaît plus long que moi à ce sujet. A mon avis, nous avons assez de diesels à l'heure actuelle et notre façon de les utiliser dans toutes les régions assure une meilleure utilisation et une circulation plus efficace des locomotives. Mais M. Demcoe aimerait peut-être à poursuivre.

M. DEMCOE: Nous avons quelques locomotives en réparation pendant les mois d'avril et de mai, mais nous avons dû les remettre en circulation en juin et juillet. Tout dépend du volume de la circulation et des conditions atmosphériques de cet hiver. Selon la température et la circulation de cet hiver, nous pourrions être à court de locomotives et nous serions obligés d'obtenir une meilleure utilisation de l'énergie motrice dont nous disposons.

M. FISHER: Vous ne dites pas que vous avez un excédent d'énergie motrice. Puis-je savoir s'il est nécessaire pour les locomotives diesel qui sont à l'extérieur par un froid de zéro degré de faire tourner les moteurs quand elles ne sont pas en service.

M. DEMCOE: Si le moteur ne tourne pas et que la locomotive est à l'extérieur, et si vous ne possédez pas un appareil de chauffage, il est très difficile de démarrer. C'est une des grandes difficultés. Une fois qu'on a arrêté le moteur d'une locomotive, et M. Rideout s'y connaît mieux que moi, il est très difficile de le faire démarrer de nouveau.

M. RIDEOUT: Je crois que c'est comme si vous laissiez votre voiture à l'extérieur sans antigel par temps froid.

M. FISHER: On s'est plaint à moi de ce qu'il y avait une rotonde à un certain endroit et que le National-Canadien laissait tourner les moteurs de locomotives dehors toute la nuit au lieu de les mettre à l'abri dans la rotonde.

M. DEMCOE: La rotonde n'était probablement pas chauffée; et, même si on les avait mis à l'abri dans la rotonde, nous estimons qu'il est plus économique de laisser tourner les moteurs et d'avoir des locomotives prêtes à fonctionner que de les arrêter et d'essayer de les faire démarrer de nouveau le lendemain matin par temps froid. En certains endroits, on installe un appareil de chauffage pour que le moteur ne se refroidisse pas, même s'il est arrêté.

M. GORDON: Il y avait un problème concernant le fonctionnement de ces locomotives quand la température atteint zéro et nous avons trouvé une solution à ce problème dans le temps.

M. RIDEOUT: Ces locomotives sont munies d'avertisseurs.

M. GORDON: En effet, ces avertisseurs sonnent l'alarme lorsque les locomotives requièrent des soins particuliers.

M. FISHER: Voici ma dernière question concernant l'exploitation. On se plaint régulièrement de ce qu'une grande quantité de matériel est mise au rebut par suite des modifications apportées aux méthodes d'entretien qu'on a introduites au cours de ces dernières années. Je ne puis voir d'après les données statistiques de la Commission des transports qu'il y ait eu augmentation de cette proportion. Je me demande si vous pourriez faire une déclaration d'ordre général à ce propos et nous dire surtout s'il y a eu une augmentation considérable des frais résultant des déraillements causés par un rail brisé.

M. GORDON: Je ne sais pas si je pourrais vous donner une réponse complète à ce sujet et je me demande si M. Demcoe le pourra. Tout ce que je puis dire, c'est que nous étudions chaque rapport d'enquête qui est préparé à la suite d'un accident. Si nous constatons qu'un facteur spécial de notre service d'entretien ou une modification apportée à nos méthodes entraîne une plus forte proportion d'accidents, nous prenons les mesures nécessaires pour corriger cet état de choses immédiatement. D'après la lecture des rapports que je relis de temps à autre et qui sont pour ainsi dire des autopsies d'accidents, je n'ai rien trouvé qui indique une augmentation découlant de la modification de nos méthodes d'entretien.

M. FISHER: Y a-t-il un facteur assurance ici. Je veux parler d'une assurance contre les dommages subis par les expéditeurs?

M. GORDON: Je ne comprends pas la question. Assurance de quelle nature?

M. FISHER: S'il se produit un accident et que les marchandises sont avariées ou détruites, avez-vous une police d'assurance qui couvre cette éventualité?

M. GORDON: Non, monsieur. Nous avons notre propre assurance. Nous réglons les réclamations qui nous sont adressées. Cela est considéré comme une dépense d'exploitation.

M. FISHER: Alors, en deux mots, avez-vous eu une augmentation des réclamations au cours des dernières années à titre de dépenses d'exploitation?

M. TOOLE: Les dépenses occasionnées par les accidents de chemins de fer ont baissé entre 1960 et 1961 d'un montant de plus d'un demi-million. Ceci comprend les frais de pertes qui auraient été remboursées par des assurances de l'extérieur.

M. GORDON: L'analyse détaillée est sous la rubrique «accidents ferroviaires» pour fins de comptabilité. Cette rubrique comprend les sous-titres suivants: blessures infligées aux personnes, pertes et avaries de marchandises, dommage au bien d'autrui, frais de déblaiement des débris, réparations du matériel ferroviaire et matériel détruit. Sous toutes ces rubriques, la répartition indique qu'il y a eu amélioration; autrement dit, les frais ont diminué d'un montant de \$526,963 entre 1960 et 1961.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de l'exploitation?

M. PUGH: Dans le rapport de M. Solandt, était-il fait mention de la possibilité de l'établissement d'un réseau national d'électricité?

M. GORDON: Pas spécifiquement.

M. PUGH: A l'heure actuelle, exploite-t-on suffisamment d'énergie électrique pour alimenter un chemin de fer?

M. GORDON: C'est là une question qui relève du Gouvernement. En tous cas, nous n'avons pas été mis en cause directement, parce que nous ne sommes pas intéressés actuellement à l'électrification des lignes ferroviaires; nous n'entrevoions aucun mode de traction qui serait plus économique que nos locomotives diesel. Si le prix de l'électricité diminuait, nous pourrions alors étudier de nouveau la question.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant étudier le chapitre du trafic-marchandises.

M. PASCOE: Il me semble que nous faisons du progrès. J'espère que ma question aura rapport à ce chapitre du trafic-marchandises. Je renvoie à un discours de M. Gordon sur l'établissement d'un plan directeur de manutention des céréales. En ma qualité de député d'une région productrice de céréales, cette question m'intéresse particulièrement. Dans la déclaration en question, M. Gordon dit qu'aucun secteur de l'économie ne doit prendre le pas sur les autres en cette matière et que les cultivateurs, le propriétaire d'élevateur, le chemin de fer et le Gouvernement doivent faire un travail de collaboration. Pourrait-il nous dire s'il y a eu travail de collaboration?

M. GORDON: Comme je l'ai déclaré, il s'agit là d'un discours. C'est une allocution qui traite de la situation générale et je n'y déclare nullement au nom du National-Canadien que nous prenons des mesures pour atteindre ce but. Je signale tout simplement le fait que, dans l'intérêt public, si toutes les parties intéressées pouvaient se grouper et mettre au point un plan, il serait possible de diminuer considérablement les frais de manutention des céréales. A propos de la méthode de manutention de la récolte des céréales—et cela comprend les éleveurs, le transport routier et ferroviaire et bien d'autres éléments—les choses ont bien changé depuis les années d'avant la guerre en ce qui concerne les appareils techniques disponibles, mais on peut dire que la manutention des céréales se fait actuellement à peu près de la même façon qu'avant la première grande guerre. J'essayais de démontrer qu'il ne faut pas pécher par excès d'optimisme. C'était simplement une façon de dire que, si on s'attaque à un grand problème et qu'il se trouve différents facteurs en cause et que l'on n'en règle qu'un ou deux, alors, quelles que soient les mesures correctives prises relativement à ces facteurs, on risque de ne pas résoudre le problème d'une façon aussi complète que si on s'attaque à toutes les causes du problème.

M. PASCOE: Vous avez dit que vous croyiez que l'objectif devrait être l'adoption d'un programme qui conviendrait au pays tout entier. Vous n'agiriez pas seul, il s'agirait d'un travail de collaboration.

M. GORDON: Oui, monsieur. Si nous pouvons trouver un moyen pour y arriver, nous l'emploierons certainement.

M. PASCOE: Vous avez aussi parlé du camionnage à partir des éleveurs ruraux jusqu'aux grands éleveurs. Le chemin de fer désirerait-il posséder de gros camions pour assurer ce service?

M. GORDON: Cette question nécessitera des études. Cela dépend des circonstances. Mais je répète que je faisais là une déclaration de portée générale, à savoir: un des problèmes auquel doit faire face l'agriculteur c'est que certaines fermes sont beaucoup plus loin que d'autres des éleveurs. Si ma proposition est mise en œuvre, l'économie du fonctionnement des éleveurs serait

réalisée grâce à l'élimination des élévateurs secondaires et à l'usage des élévateurs principaux situés sur la voie principale. On pourra ainsi réaliser des économies à l'échelon des élévateurs, puis la question du transport à partir des fermes sera du ressort de chacun des cultivateurs. Je disais qu'une des façons de régler cette question serait de mettre sur pied un service de camionnage qui offrirait des tarifs égaux aux cultivateurs. Je ne dis pas que les chemins de fer devraient se lancer dans cette entreprise ni qu'ils désirent s'engager dans cette voie; à vrai dire, je n'en sais rien. Je dis que cela fait partie d'une étude qui doit être entreprise. Si on trouve une méthode pour réaliser ce travail de collaboration, par exemple avec la Commission du blé, alors on pourra mettre au point cette formule en employant la méthode qui sera appropriée à ce moment-là.

M. FISHER: Avez-vous vu M. Crump à ce sujet?

M. GORDON: Non, monsieur, je n'ai fait aucun contact.

M. FISHER: Est-ce seulement un canard?

M. GORDON: Non, monsieur, c'était très sérieux.

M. FISHER: Eh bien! sérieux ou pas...

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Si le transport des céréales à partir des fermes et à destination des élévateurs se réalise, est-ce votre intention de le faire avec vos propres camions?

M. GORDON: Pas nécessairement. C'est là une question qu'il faut étudier. La chose est possible mais pas nécessaire. Ainsi, par exemple, si je puis émettre une hypothèse, je reconnais que, lorsque j'ai fait cette déclaration, les cultivateurs avaient des difficultés. L'agriculteur a des problèmes spéciaux; le propriétaire d'élévateurs en a aussi, comme le camionneur, les chemins de fer et la Commission du blé. Chacune de ces personnes ou de ces organismes a une fonction à remplir dans la manutention des céréales en notre pays. Considérons le problème particulier des agriculteurs. Je reconnais que, si nous devons reviser notre attitude à l'égard des embranchements ferroviaires et éliminer les élévateurs régionaux sans tenir compte des effets que cela pourrait avoir pour les cultivateurs, cette initiative pourrait causer des embarras; j'ai donné des exemples de ces difficultés. Les cultivateurs devront parcourir des trajets d'inégale longueur pour apporter leurs céréales aux élévateurs. J'insiste sur le fait que cette proposition est purement hypothétique. Cela ne s'est pas encore produit, mais il vaut la peine qu'on en tienne compte, ce n'est pas un ballon d'essai. Comme je le dis, cette question vaut la peine d'être étudiée. Permettez-moi de poursuivre cette hypothèse. Il est possible que la Commission du blé parvienne à répartir également les frais de transport des céréales à partir des fermes jusqu'à un endroit donné; ce transport devra se faire en commun, ce qui permettrait d'égaliser les tarifs de façon que tous les agriculteurs soient traités équitablement en vertu de ce nouveau régime. J'ignore si la Commission du blé étudiera cette question. Il est possible qu'elle critique cette proposition, mais elle l'étudiera peut-être.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Toujours à titre d'hypothèse, je crois comprendre que le transport des céréales par le National-Canadien et par les autres chemins de fer fait l'objet d'une subvention?

M. GORDON: Je suis heureux de vous l'entendre dire, parce que personne dans l'Ouest ne l'a jamais admis. C'est ce que nous croyons, en effet.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Si vous prenez en charge le service de camionnage entre les fermes et les élévateurs avec vos propres camions, vous admettez donc que vous recevrez de ce fait des subventions de l'État pour ce transport et que vous ferez ainsi une concurrence directe aux camionneurs locaux qui pourraient désirer obtenir la même subvention pour le transport des céréales sur de longs ou courts trajets?

M. GORDON: Je crois comprendre votre argument et j'estime qu'il est bon. Cela démontre que plusieurs de ces arguments reviennent très souvent au cours de la discussion. Votre argument est tout à fait juste si vous parlez d'un tarif intégré. Si vous parlez d'un tarif intégré, je crois que votre argument a un certain mérite. Cependant, je ne crois pas qu'il s'agisse ici d'un tarif intégré. Il s'agit ici en fait d'un tarif de transport indépendant à partir de la ferme jusqu'à l'élévateur; que ce soit le chemin de fer ou les camionneurs indépendants qui exécutent le travail, le tarif sera le même.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): La déclaration que vous avez faite il y a un an ou deux, à savoir qu'il serait économique pour l'industrie du camionnage ou pour le National-Canadien de transporter par camion sur de longs parcours des expéditions de céréales est-elle toujours valable?

M. GORDON: Je le crois en effet, mais elle est de moins en moins valable d'année en année.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Mais, depuis ce temps, il semble qu'il soit avantageux pour les camionneurs de transporter les céréales de l'élévateur régional à l'élévateur principal même sans subvention.

M. GORDON: C'est ce qu'on fait présentement.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Cela peut être vrai pour les longs parcours, parce que dans l'Ouest américain, un grand nombre de compagnies de camionnage transportent les céréales sur de longues distances.

M. GORDON: C'est vrai. Je ne dis pas que je reconnais nécessairement que l'industrie du camionnage pourrait prendre une telle ampleur qu'elle remplacerait éventuellement la manutention des céréales par chemin de fer. Je ne crois pas que ce soit le cas. Je crois, cependant, que nous pourrions mettre sur pied un réseau d'élévateurs qui comprendrait uniquement les élévateurs des grandes lignes, ce qui permettrait aux élévateurs de réaliser des économies considérables. Les gros élévateurs peuvent faire beaucoup d'économie sur le coût du stockage en comparaison des frais qu'implique l'usage des petits élévateurs d'embranchements; c'est ici que le chemin de fer entre en scène. C'est là, croyons-nous, que réside le progrès futur dans la manutention des céréales. Nous nous croyons en mesure d'assurer le transport à partir de l'élévateur principal d'une façon beaucoup plus efficace que les camionneurs ne peuvent espérer le faire. Cependant, à propos du transport des céréales à partir des fermes vers l'élévateur régional, je crois que cela est un problème qui relève du camionnage.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je veux seulement poser une autre question à ce propos.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, puis-je vous rappeler que nous avons une réunion à 11 heures.

Le PRÉSIDENT: Je crains que nous ne puissions épuiser le sujet du trafic-marchandises et, comme le fait remarquer M. Rideout, nous devons tous assister à des caucus à 11 heures. La séance est suspendue jusqu'à 3 heures ou immédiatement après l'étude du feuilleton. La séance reprendra dans la salle n° 253-D.

A 11 heures, la séance est suspendue.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le MERCREDI 21 novembre 1962.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Quelqu'un pourrait-il proposer que le Comité fasse imprimer le rapport du National-Canadien en appendice au compte rendu des délibérations? Lorsque nous avons commencé les

travaux du Comité l'autre jour, j'ai cru que le rapport était considéré comme lu, mais il est nécessaire qu'on présente une proposition formelle pour qu'il soit imprimé. M. Rideout fait cette proposition, appuyé par M. McDonald. Quels sont ceux qui sont en faveur de la proposition?

(Assentiment).

Nous sommes maintenant autorisés à le publier en appendice.

Nous en étions au trafic-marchandises et je croyais que nous avions à peu près fini l'étude de cette section quand quelqu'un a dit «pas tout à fait». Nous allons essayer d'étudier successivement les différentes sections dans l'ordre où elles se présentent dans le rapport. Nous en étions à la section des ventes et des horaires.

M. PASCOE: Monsieur le président, j'aimerais à revenir une fois de plus au projet de modernisation de la manutention des céréales qu'a proposé M. Gordon. M. George N. McConnell, président de la Commission des grains, a aussi fait des propositions du même ordre dans un discours qu'il prononçait à l'assemblée annuelle des élevateurs du syndicat du Manitoba à Winnipeg. M. McConnell a dit qu'il prévoyait l'apparition d'un bon nombre d'élevateurs intérieurs d'une capacité de 150,000 à 200,000 boisseaux auxquels les cultivateurs apporteraient leur grain sur une plus grande distance. Il a aussi ajouté:

En fin de compte, une locomotive diesel tirant environ 150 wagons vides se rendra à ces élevateurs intérieurs et pourra remplir un plein chargement en faisant moins d'arrêts.

Je mentionne la chose à M. Gordon pour qu'il sache que d'autres partagent à peu près ses idées. Je désire souligner une remarque de M. Gordon, à savoir que la modernisation du système de manutention des grains exigera la réflexion et l'effort combinés de tous les secteurs de l'industrie des céréales et j'ose espérer qu'on ne prendra pas de décisions à la légère et que tous les groupes auront leur mot à dire afin de protéger leurs intérêts.

M. BENIDICKSON: Monsieur le président, nous discutons actuellement le problème du trafic-marchandises dont il est question à la page 9 du rapport des Chemins de fer nationaux du Canada. A ce sujet, j'aurais deux ou trois questions à poser. Après l'ajournement, hier soir, j'ai laissé à M. Demcoe un télégramme que j'avais reçu au cours de la journée relativement à l'un de ces trains rapides de marchandises que je connais bien pour avoir souvent voyagé autrefois dans le fourgon de ces trains. J'ai pu me rendre compte que l'horaire du train de marchandises rapide était mieux respecté que celui du train de voyageurs qui va de Lakehead à Winnipeg dont le nombre de voyages a été réduit de six à trois par semaine. Depuis la Fête du Travail, j'ai eu l'occasion de causer à plusieurs reprises avec des fonctionnaires supérieurs des chemins de fer et ils m'ont assuré que ce train de marchandises rapide pouvait jouer un rôle important dans notre économie, notamment entre Atikokan et Fort-Frances où il n'y a pas de grand-route. Or, le télégramme que j'ai remis à M. Demcoe révèle que ce train de marchandises rapide, contrairement à mon expérience personnelle, ne se conforme pas à l'horaire comme il le devrait. Je me demande si M. Demcoe pourrait nous donner des explications à ce sujet. Cela nuit au commerce.

M. DEMCOE: Il s'agit du train 408 qui va de Winnipeg à Port-Arthur et de Fort-William, sur la ligne sud, en passant par Fort-Frances et Atikokan. Il quittait d'ordinaire Winnipeg vers 20 heures et on le voyait habituellement arriver vers 21 heures. La semaine dernière il est arrivé entre 21 et 22 heures en moyenne. Il est vrai que ce train-là n'a pas très bien été la semaine dernière. Il a été retardé par un éboulis du remblai près de Redditt.

M. BENIDICKSON: Pour être honnête, je dois dire que M. Demcoe m'a mentionné ce fait après la réunion du Comité hier soir.

M. DEMCOE: Le 19 décembre, le train est arrivé à Atikokan à 11 heures 40; le 20 décembre, il est arrivé à 11 h. 45 mais, après vérification, on s'est aperçu qu'il était arrivé à 8 h. 05 avec cinq minutes de retard.

M. BENIDICKSON: Monsieur le président, vous pouvez comprendre que, lorsque les contribuables sont les actionnaires et qu'ils n'ont voix au chapitre que par notre entremise, ils ont bien raison de s'intéresser à la question. Je crois que je n'ai pas trop poussé mes critiques quand vous avez réduit le service des trains de voyageurs à compter du 23 octobre. Des fonctionnaires supérieurs de la compagnie m'avaient assuré que ce train de marchandises rapide continuerait de faire le travail que je le savais, par expérience personnelle, capable d'accomplir. Cependant, s'il diminue son rendement et n'arrive plus à respecter les horaires, je m'en inquiéterais.

M. GORDON: Oui, mais j'ai aussi fait remarquer que tout train à horaire fixe, que ce soit un train de marchandises ou un convoi de voyageurs, est en butte aux éléments ou à des accidents possibles et autres choses du genre. Nos instructions prévoient certainement que le train doit être à l'heure, si c'est là votre question; mais, dans la meilleure organisation du monde, il surgit des situations qui sortent de l'ordinaire. Autant que je me le rappelle, ce train a généralement donné un bon service.

M. BENIDICKSON: J'ai bien pensé que le fait que le service laisse à désirer depuis que le service du train de voyageurs a été réduit de moitié sur la même voie n'était qu'une malencontreuse coïncidence.

M. GORDON: Il s'agit, en effet, d'une malencontreuse coïncidence s'il s'est produit un éboulis juste au moment où se tiennent les séances de ce Comité, mais je puis vous assurer que je n'y suis pour rien.

M. BENIDICKSON: Je ne m'arrêterai pas là. Je sais qu'il est déjà arrivé que les livraisons de pain ou de certaines autres choses ont été retardées et que cela n'était pas causé par un éboulis. Je désire attirer votre attention sur ce point.

M. GORDON: Je tiens compte de votre intérêt. Ce train m'intéresse, moi aussi, car nous ne voulons pas seulement qu'il se conforme à l'horaire; nous voulons nous en servir comme modèle. Nous voulons qu'il offre un service de premier ordre et je puis vous assurer que nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour qu'il s'en tienne à l'horaire.

M. BENIDICKSON: J'ai laissé entendre hier que nous, les profanes, nous devons prendre connaissance des renseignements que les chemins de fer concurrents mettent à la disposition du public, afin de décider de la conduite ou de l'attitude à prendre devant les sommes fantastiques en cause, en particulier lorsqu'il s'agit du capital investi en immobilisations des chemins de fer du Gouvernement. J'ai fait mention hier du Pacifique-Canadien. Je ne sais si ma question a suscité des commentaires au sujet des profits nets du Pacifique-Canadien; pendant que nous discutons du service des marchandises ce matin, j'ai quitté le Comité pour aller à la bibliothèque consulter le rapport du Pacifique-Canadien pour l'année 1961. En ce qui a trait au transport des marchandises, le rapport annuel indique que les revenus provenant du service des marchandises du Pacifique-Canadien en 1961 ont augmenté de \$16,800,000 soit 4 p. 100. Dans le document que nous avons devant nous, on dit que le National-Canadien a intensifié son effort de vente. Cependant les chiffres qui apparaissent à la fin du rapport du National-Canadien indiquent l'augmentation du tarif-marchandises en 1961 par rapport à l'augmentation mentionnée par ses concurrents. On attribue cette augmentation à l'économie en général, aux meilleures conditions et à l'augmentation du volume d'affaires de 1961. Voilà la situation de nos chemins de fer nationaux. Obtenons-nous notre part de l'augmentation de la production nationale brute? Je crois que

nos chiffres démontrent que nous avons été à la baisse en 1961, alors que le Pacifique-Canadien a été à la hausse. Quelle est la cause de cet état de choses?

M. GORDON: D'après ce que je peux voir, en toute franchise, monsieur Benidickson, je ne vois rien de tel dans ces chiffres. Les chiffres comparatifs indiquent que nous avons augmenté à peu près dans la même proportion.

M. BENIDICKSON: Non, monsieur le président. Si vous jetez un coup d'œil à la page 25 de votre rapport, les chiffres ne concordent pas avec ceux que vous donnez.

M. GORDON: La difficulté vient, monsieur Benidickson, de ce que les chiffres donnés dans ces deux rapports ne sont pas sur une base comparative. Le Pacifique-Canadien ne fait pas ces calculs sur la même base que nous. Lorsqu'ils sont établis sur une base comparative, et je les ai ici, vous pouvez constater que tel n'est pas le cas. Voilà l'explication. Je serais heureux de vous passer ce tableau établi sur une base comparative; vous voudrez peut-être l'insérer dans le rapport. Il indique qu'en 1961 les revenus des chemins de fer Nationaux du Canada se sont élevés à 636 millions de dollars; en 1960, ils s'élevaient à 626 millions, ce qui représente une augmentation de 1.9 pour 100 pour les chemins de fer Nationaux du Canada. Si vous prenez les mêmes chiffres sur une base comparative pour le Pacifique-Canadien, vous constaterez que ses revenus de 1961 se sont élevés à 465 millions de dollars en 1961 en comparaison de 457 millions en 1960, soit une différence de 1.8 p. 100. De sorte que la comparaison approximative est de 1.9 p. 100 d'augmentation pour les Chemins de fer nationaux du Canada et de 1.8 p. 100 pour le Pacifique-Canadien. Mais je comprends facilement votre difficulté. Vous ne trouverez pas cela en comparant les deux rapports. Il faut faire cette étude sur une base comparative, comme il apparaît dans le tableau que j'ai en mains et que je serai heureux de vous communiquer. Pouvons-nous déposer ce document?

Le PRÉSIDENT: Je crois que les mêmes chiffres ont été déposés hier.

M. GORDON: Oui, j'en ai fait mention, hier.

Le PRÉSIDENT: Mais le tableau n'y était pas.

M. CARTER: Je crois que les chiffres qui apparaissent au tableau ne disent pas grand-chose quand on ne connaît pas le calcul qui a été fait pour les mettre sur une base comparative.

M. TOOLE: En principe, il y a deux choses importantes à faire. Tout d'abord les recettes de messageries du Pacifique-Canadien sont calculées sur une base privilégiée, c'est-à-dire qu'on soustrait de ces recettes les frais de manutention et qu'on verse le montant net qui reste au compte du revenu; ce n'est pas ce qui se fait au National-Canadien. Nous déduisons les recettes brutes des messageries et nous inscrivons les dépenses dans les frais d'exploitation. Au National-Canadien, nous portons aussi les recettes des télécommunications au compte du revenu, alors que le Pacifique-Canadien ne le fait pas. Il les mentionne comme un montant net au compte des «autres recettes». Il faut faire ces deux adaptations pour mettre les chiffres sur une base comparative.

M. BENIDICKSON: Merci, monsieur Toole. Comme nous ne recevons peut-être pas le compte rendu des délibérations avant quelques jours, je demanderai au secrétaire du Comité les termes exacts dont M. Toole s'est servi. Dans son rapport de 1960, le Pacifique-Canadien n'a cependant pas hésité à faire connaître au public, spécialement à ses actionnaires, que les revenus du service de marchandises avaient diminué de 4 p. 100 en 1960; mais ils ont pu établir que les revenus de ce service avaient augmenté en 1961 dans la proportion que je vous ai donnée tout à l'heure.

Je sais qu'il s'agit là d'affaires très compliquées, et le président doit nous trouver ridicules d'essayer de juger en quelques jours quelque chose que lui-même et un personnel de 130,000 employés ont étudié pendant un an. Il y a cependant une chose que je ne comprends pas et je crois qu'il s'agit là d'une question très pertinente de la part de parlementaires qui représentent les actionnaires.

A la page 25 du rapport que nous étudions, au sujet des revenus du trafic-marchandises, l'état consolidé des revenus indique que les recettes d'exploitation du chemin de fer à l'égard du trafic-marchandises ont été de \$513,900,000 en 1961, alors qu'elles ont été de \$526,200,000 en 1960. La question que je me pose en ce moment est celle-ci. L'exposé de 1960 qu'a présenté à ce Comité le National-Canadien indique, à ce sujet, à la page 19 du rapport que les recettes de 1960 seraient de 541 millions.

Pour ainsi dire, nous représentons ici les actionnaires. D'où peut venir cette différence de près de 15 millions dans les chiffres? Cela vient-il d'une vérification qui aurait eu lieu après que le Parlement a étudié l'affaire?

M. GORDON: Non, pas du tout. Il y a simplement que le rapport de 1961 donne un détail plus complet que celui de 1960. Si vous regardez à la page 19 du rapport de 1960, vous constaterez que les recettes d'exploitation du chemin de fer se subdivisent en cinq en-têtes seulement; alors qu'en 1961 vous obtenez plus de renseignements du fait qu'il est subdivisé en neuf catégories; il en résulte que le chiffre que vous voyez là n'est pas le même, pour fins de comparaison, dans les deux rapports.

M. BENIDICKSON: Pourquoi? C'est là ce qui embrouille des gens ordinaires comme nous. Vous savez que pendant quinze ans je me suis opposé à ce qu'on change le mode de présentation des comptes. Vous savez que je l'ai fait quand je siégeais du côté du Gouvernement et que je le faisais pour servir vos meilleurs intérêts.

M. LEWIS: N'est-ce plus ce que vous faites?

M. BENIDICKSON: Je me suis opposé chaque fois que vous avez essayé de mettre un mot que ne comprennent pas les parlementaires, ce qui les expose à comparer des oranges avec des pamplemousses au lieu de comparer des oranges avec des oranges.

M. GORDON: Ce n'est pas ce que vous faites. Dans ce cas, la situation est claire; les mots ne sont pas changés. Nous avons simplement essayé de nous conformer au désir exprimé par les deux derniers comités qui ont demandé que l'on fournisse plus de renseignements aux membres du Comité. Nous avons donc pris ces chiffres et nous les avons subdivisés en un plus grand nombre de catégories. Mais le grand total reste le même; et, si vous considérez le total net des recettes d'exploitation, ces chiffres sont identiques.

Si vous prenez le chiffre du trafic-marchandises de 1960, l'en-tête est trafic-marchandises, alors qu'en 1961 vous n'y trouvez que marchandises; mais, au total, si vous jetez un coup d'œil sur le total des recettes d'exploitation, vous constaterez que le rapport de 1960 indique que les recettes de 1960 sont d'environ 693 millions de dollars et que ce chiffre est le même qui apparaît au rapport de 1961 que vous comparez maintenant; donc, si vous voulez comparer des pommes avec des pommes, comparez le total avec le total.

M. BENIDICKSON: Un autre terme maintenant; il s'agit du total des recettes d'exploitation. Si vous préparez le rapport de 1962, comme il est probable, vous n'enlèverez pas le chiffre de 710 millions pour les recettes d'exploitation; il devra servir l'an prochain.

M. GORDON: Il sera exactement le même, en effet.

M. BENIDICKSON: Mais il y a une baisse de 17 millions par rapport à 1960.

M. GORDON: Non, une hausse.

M. BENIDICKSON: En effet, une hausse.

M. GORDON: Nous avons enregistré en 1961 une hausse de 17 millions par rapport à 1960 et le Pacifique-Canadien en a enregistré une de 8 millions; nous sommes donc dans une situation un peu meilleure que le Pacifique-Canadien.

M. BENIDICKSON: Il a moins de voies ferrées et il y a d'autres raisons.

M. GORDON: Oui, c'est exact, mais comparativement nous avons fait un peu mieux.

M. BENIDICKSON: Mais pas sur les recettes du service des marchandises d'après mes chiffres.

M. GORDON: Oui. Nous avons préparé un état du prix de revient que je vais verser au dossier, ainsi que vous l'avez demandé (*Voir l'appendice A qui suit le compte rendu des délibérations*). Prenez de nouveau les revenus comparables; le changement dont j'ai fait mention est de 1.9 p. 100 dans le cas du National-Canadien et de 1.8 p. 100 pour le Pacifique-Canadien, lorsqu'il s'agit du total des recettes d'exploitation.

M. LEWIS: Le président pourrait-il faire connaître au Comité la quantité de céréales transportée au tarif du Nid-de-Corbeau en 1961 et quelle proportion du total de tonnes-milles du trafic-marchandises de chaque compagnie cette quantité constitue?

M. GORDON: Si vous voulez m'accorder juste un moment, je vais chercher cela pour vous.

M. TOOLE: Si je comprends bien votre question, vous voulez savoir quelle proportion de céréales a été manutentionnée aux tarifs statutaires.

M. LEWIS: Oui, au taux s'appliquant au pas du Nid-de-Corbeau.

M. TOOLE: Vous voulez dire sur la quantité globale de grain que nous avons transporté.

M. LEWIS: Sur le nombre total de tonnes-milles de marchandises transportées. S'agit-il seulement de votre transport de grain?

M. TOOLE: Les tonnes-milles de marchandises transportées en 1961. En 1961, nous avons transporté 7,111,000 tonnes-milles de grain et de produits du grain dans la région de l'Ouest, dont 6,890,000 et quelques tonnes aux taux statutaires. Il s'agit de tonnes-milles.

M. LEWIS: Cela représente quelle proportion du nombre total de tonnes-milles de marchandises que vous avez transportées? Je n'en vois pas le détail.

M. TOOLE: Le nombre de tonnes-milles de marchandises transportées figure dans les données statistiques. Le trafic commercial exprimé en tonnes-milles est donné à la page 32.

M. LEWIS: Je m'excuse.

M. TOOLE: Vous y trouverez le chiffre de 34,723 millions pour l'année 1961. Le chiffre que je vous ai cité se rapportait aux tonnes-milles: 7,111 millions et 6,890 millions. Ces chiffres se rapportent à celui de 34,723 millions. Je n'ai pas de chiffres comparables pour le Pacifique-Canadien; j'ai seulement son total pour les tonnes-milles de marchandises transportées. Son trafic commercial exprimé en tonnes-milles se chiffre à 26,450,879,000.

M. LEWIS: Mais vous ne savez pas combien de blé il a transporté, ce qu'il a transporté aux taux statutaires?

M. TOOLE: Non.

M. GORDON: Je ne pense pas que ces chiffres figurent dans le rapport. Nous les avons quelque part.

M. LEWIS: Les répercussions sur le revenu sont assez graves.

M. GORDON: Oui. Je crois vous en avoir dit deux mots dans mon exposé préliminaire.

M. VAUGHAN: On a dit que cela aurait une répercussion sur la diversité des denrées transportées. De même que le Pacifique-Canadien, nous vous avons soumis divers états détaillés se rapportant au pas du Nid-au-Corbeau. Si ces états vous intéressent, nous pourrions vous les faire parvenir.

M. FISHER: Est-ce que M. Benidickson a terminé?

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet du service des marchandises?

M. FISHER: A vrai dire, il me semble que chaque fois que nous nous réunissons, M. Benidickson cherche par tous les moyens à nous démontrer que, comparé au National-Canadien, le Pacifique-Canadien obtient de meilleurs résultats. L'année dernière, vous nous avez expliqué pourquoi il en était ainsi. Je me demande, parfois, à cet égard, si une injection de principes administratifs du Pacifique-Canadien ne ferait pas du bien au National-Canadien.

M. BENIDICKSON: Puisque, tout comme moi, M. Fisher a des lignes du Pacifique-Canadien et du National-Canadien dans sa vaste circonscription, reçoit-il des plaintes d'employés du Pacifique-Canadien. Moi, je n'en reçois aucune.

M. FISHER: Oui, j'en reçois.

M. BENIDICKSON: Le moral des employés est assez bon.

M. FISHER: J'estime que le moral des employés du Pacifique-Canadien est encore meilleur. Selon moi, toute la question est là: une entreprise se débrouille seule et fait ses frais, tandis que le budget de l'autre est perpétuellement déficitaire. Je ne sais quelle a été l'expérience de M. Benidickson; mais c'est bien la principale difficulté que j'ai rencontrée par rapport aux chemins de fer, surtout par rapport aux employés du National-Canadien qui voudraient pouvoir être fiers de leur compagnie, mais qui ne le peuvent pas, vu qu'elle est toujours criblée de dettes. Quand on compare les deux compagnies de ce point de vue, le Pacifique-Canadien a meilleure allure.

M. LEWIS: Puisque nous parlons de ce que nous avons vu, je ne pense pas qu'il y ait de manquement à quoi que soit si M. Fisher et moi-même, tout en étant membres du même parti, n'étions pas entièrement d'accord sur ce point. D'après l'expérience que j'ai acquise lorsque j'ai eu à agir au nom de divers syndicats des deux compagnies de chemin de fer et lorsque j'ai traité avec les employés du National-Canadien et du Pacifique-Canadien en comité ou à l'extérieur, ce qui m'est arrivé à maintes occasions, je n'ai pas constaté cette différence dont M. Benidickson et M. Fisher ont parlé. Il se peut que cette différence existe effectivement dans certains secteurs.

M. FISHER: J'irai même plus loin. Je dirai même que bien des représentants syndicaux préfèrent traiter avec le National-Canadien. Ils estiment que le National-Canadien les traite plus équitablement et leur témoigne plus de compréhension; mais ce n'est pas dans ce domaine que je cherche à faire des comparaisons.

M. BENIDICKSON: Les deux réseaux desservent ma circonscription. Il y a longtemps que je suis à la Chambre et, pendant toutes ces années, j'ai constaté que les employés du Pacifique-Canadien sont mieux disposés envers leur administration que ceux du National-Canadien envers la leur; mais je ne sais pas pourquoi il en est ainsi. Le président sait que j'ai toujours énergiquement défendu...

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois que nous avons tous tendance à juger le moral des employés dans ces questions d'après le nombre de plaintes reçues. Après tout, le Pacifique-Canadien est une entreprise privée, une affaire privée,

tandis que le National-Canadien est une compagnie de chemin de fer qui appartient à l'État. Tout le monde est propriétaire d'un bout du réseau, pour ainsi dire, et tous ont tendance à lancer la pierre au National-Canadien, soit directement, soit indirectement, par l'entremise de leurs députés, parce qu'ils en sont en quelque sorte les copropriétaires. J'estime que lorsqu'on fait une comparaison, et je ne reconnais nullement qu'elle soit bonne, il ne faut pas oublier que le National-Canadien appartient au public; tout le monde est propriétaire d'un bout du réseau et tout le monde aide à combler le déficit, puisque notre programme national en matière de transport le veut ainsi. Ce n'est pas bien juste de comparer les deux entreprises de cette façon et de prétendre que les employés du Pacifique-Canadien ont un meilleur moral, sauf que, si ce que M. Fisher dit est exact, c'est un joli compliment qu'il fait à l'entreprise privée.

M. FISHER: J'aimerais aller un peu plus loin encore. Je crois que, si le moral est tel qu'il est, c'est, entre autres choses, parce que l'administration constitue une dichotomie, si j'ose employer un vilain mot qui ne me plaît guère, entre les objectifs des chemins de fer nationaux.

M. GORDON: Voulez-vous nous expliquer ce mot?

M. FISHER: Vous persistez à exploiter les chemins de fer nationaux comme s'il s'agissait d'une entreprise privée, alors qu'en réalité c'est un service public, et, par conséquent, vous bifurquez. Depuis que je fais partie de notre Comité, vous avez toujours soutenu que vous vouliez être libre d'exploiter le chemin de fer comme une entreprise commerciale capable de faire une concurrence acharnée de la même façon que vous exploiteriez une entreprise privée. Tel est le thème dont s'inspire votre gestion. Et pourtant, il y a en même temps l'attitude que M. Smith a exprimée assez clairement, savoir que les chemins de fer nationaux sont un service public qui appartient au public et, par conséquent, il ne faut pas les juger et les critiquer de la même façon. Voilà ce que j'entends par dichotomie.

M. GORDON: Vous me permettrez peut-être d'exprimer une opinion personnelle. Laissez-moi vous dire sans détour que, pour ce qui est de l'efficacité, je suis prêt à affirmer que, dans l'ensemble, le National-Canadien est tout aussi efficace, sinon plus efficace encore, que le Pacifique-Canadien à tous les niveaux de son organisation et de son exploitation.

Des VOIX: Bravo!

M. GORDON: Lorsque je compare chacun de nos services avec ceux du Pacifique-Canadien, je puis déclarer ici que notre organisation est supérieure à la sienne et que nous obtenons de meilleurs résultats. J'irai même jusqu'à dire que, si nous abandonnions cette façon de procéder, ce sont nos concurrents qui prouveraient à quel point nous sommes efficaces. Les déclarations du Pacifique-Canadien au sujet de l'efficacité en général ne prouvent rien.

M. BENIDICKSON: Que dirait M. Crump, s'il vous entendait?

M. GORDON: M. Crump sait que son concurrent le plus redoutable est le National-Canadien. Il a déclaré bien des fois que le National-Canadien lui fait une concurrence acharnée.

M. BENIDICKSON: Mais il verse 52 p. 100 de son revenu en impôts, tandis que vous n'avez pas d'impôts à payer.

M. GORDON: Nous en paierons lorsque nous réaliserons des bénéfices. Mais vous parlez d'un tout autre sujet.

Je pense que cette discussion est fort utile, car il en ressort sans aucun doute que mon raisonnement est juste. J'espère que le ministre nous écoute et qu'il tiendra compte de ce que je vous dis lorsqu'il étudiera notre nouveau plan de capitalisation. Évidemment, notre situation est telle que nous ne pouvons pas expliquer clairement au public les résultats de notre exploitation,

et la vérité sera par conséquent déformée de temps à autre, parce que nous n'avons pas l'occasion de démontrer au public à quel point notre organisation fonctionne bien. Je suis constamment obligé de lutter contre les remarques méprisantes et les suppositions générales de ceux qui estiment que, parce que nous avons un déficit, nous sommes *ipso facto* incompetents. Ce n'est pas le cas. Nos opérations courantes se comparent bien avec celles du Pacifique-Canadien, quelle que soit la façon dont vous les comparez, et si nous pouvions mettre de l'ordre à notre bilan et à notre état des recettes, afin que vous vous rendiez compte des résultats que nous obtenons couramment, nous pourrions enregistrer un profit et payer des impôts, si vous le désiriez.

M. BENEDICKSON: Aucune de nos lois ne stipule que, si vous réalisez des bénéfices, ils devront être versés au Fonds des revenus consolidés.

M. GORDON: Mais il y a bien une loi qui stipule que nous devons payer l'impôt sur le revenu, et c'est ce que nous faisons.

M. BENEDICKSON: Mais vous n'en payez pas.

M. GORDON: Nous payons d'autres impôts. Nous versons 19 ou 20 millions de dollars en impôts. Le Canada n'en est pas encore au point où l'impôt sur le revenu frappe les déficits.

M. BENEDICKSON: Le Pacifique-Canadien paie des impôts sur 37 millions de bénéfices, après déduction des impôts.

M. GORDON: Qu'est-ce que cela a à voir avec la question? Vous parlez de deux choses différentes.

M. FISHER: Eh bien, vous nous avez dit à maintes occasions que c'est votre déficit qui devrait nous inquiéter. J'ai lu ce que vous avez dit il y a deux ans:

Il me semble que vous devriez vous préoccuper bien plus de ce que nous allons faire pour combler notre déficit que de savoir si nous servons des repas de cafétéria.

M. GORDON: Je serais bien aise que vous vous préoccupiez des mêmes choses que moi. Mais ce qui vous préoccupe, c'est de trouver le moyen de vous servir du déficit pour démontrer que le National-Canadien est inefficace et que, pour employer vos propres paroles «une injection de principes administratifs du Pacifique-Canadien ferait peut-être du bien au National-Canadien». Je dis, moi, qu'une injection de principes administratifs du Pacifique-Canadien ne ferait pas du bien au National-Canadien, ni à l'entreprise même, ni à ses employés; quant à ceux qui parlent du moral des employés du National-Canadien, j'aimerais bien mettre la question aux voix pour voir si, en général, les employés du National-Canadien préféreraient continuer à y travailler ou à passer au Pacifique-Canadien; je parle de la marche ordinaire des affaires. Si vous preniez les syndicats un par un, et je suis entièrement d'accord avec ce que M. Lewis a dit, vous constateriez que, pour ce qui est d'aborder les problèmes qui se posent pour les employés de chemin de fer, le National-Canadien montre bien plus de considération que le Pacifique-Canadien à la personne humaine. Le National-Canadien le dépasse de loin sous ce rapport. C'est grâce à la proposition que nous avons faite la dernière fois qu'il a été question des employés sédentaires que l'affaire est finalement arrivée au point où on a pu convenir d'un rapport de conciliation; M. Lewis s'est distingué à cette occasion. C'est nous qui avons pris l'initiative dans cette affaire. Par conséquent, ne venez pas me dire que le moral des employés du Pacifique-Canadien est meilleur; je n'en crois rien; j'exprime là mon opinion personnelle et beaucoup d'autres la partagent.

M. BENEDICKSON: Mon opinion à moi était tout le contraire.

M. FISHER: La mienne aussi.

M. BENIDICKSON: C'est peut-être tout simplement l'attitude de quelqu'un qui voit les choses de l'extérieur.

Le PRÉSIDENT: En réalité, nous parlons en ce moment des relations avec le personnel; nous aurons l'occasion d'étudier cette question plus tard. Si vous voulez bien, nous allons revenir au service des marchandises.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): J'ai une question à poser au sujet de la coordination des services de transport par rail et par route. Il semble, d'après le rapport, qu'à Edmonton le réseau a réuni ses services de messagerie par route et par rail. En tout cas, les services ont été réunis sous un même toit et j'aimerais savoir si cela veut dire que les services de camionnage ne seront pas exploités comme des filiales, mais seront incorporés à l'ensemble du réseau, de sorte que les frais occasionnés par les hangars de terminus dont on se sert, les ventes, et le reste, seront répartis entre les services ferroviaires et les services de camionnage.

M. GORDON: Vous parlez du paragraphe qui se trouve à la page 12?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Non, monsieur, je parle de la page 10, où il est question de la coordination du transport par route et par rail, sous la rubrique que nous étudions en ce moment.

M. GORDON: Ah! oui, je vois. Il s'agit là d'un sujet beaucoup plus vaste, je veux dire la difficulté que nous éprouvons à décider comment nous y prendre pour assurer des services satisfaisants et efficaces en intégrant le transport des messageries et des envois en lots brisés.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Est-ce qu'on entend par envois en lots brisés le transport que vous effectuez en ce moment par camion?

M. GORDON: Non.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Par rail?

M. GORDON: Oui. Par lot brisé, on entend des marchandises transportées par chemin de fer. Nous essayons en ce moment de trouver le moyen d'organiser un service porte à porte pour les lots brisés et les messageries, d'en faire un vaste service intégré. Ce n'est pas une petite affaire et il en a été question bien des fois.

Si vous voulez m'accorder quelques instants, j'aimerais vous en parler plus longuement et vous expliquer notre façon de raisonner à ce sujet, car il est très difficile de réaliser ce projet; tant que nous n'y serons pas parvenus, il ne sera pas facile de comprendre ce qui se passe pendant quelques années.

Si vous voulez bien m'accorder quelques instants, je vais vous expliquer toute l'affaire. Depuis deux ans, le transport en lots brisés a baissé d'environ 60 p. 100 pour le National-Canadien. Autrement dit, nous avons transporté 1,766,000 tonnes, en 1951, comparé à 634,000, en 1961. Non seulement le camionneur commercial a-t-il accaparé une part de plus en plus importante de ce trafic du fait qu'il peut offrir des taux plus bas que ceux des chemins de fer pour le transport des lots brisés, mais il a pu, grâce à ses fortes recettes, subventionner les chargements qu'il transporte au retour et pour lesquels il ne pourrait autrement concurrencer les chemins de fer. En outre, vu la nature des transports routiers, le camionneur peut dans bien des cas assurer un service beaucoup plus satisfaisant que les chemins de fer.

On peut conclure en général que les chemins de fer perdent le transport des envois en lots brisés parce que leur service est moins bon et coûte plus cher que celui des camionneurs. Pour mettre fin à cette fuite, le National-Canadien doit supprimer l'écart qui existe entre le transport par rail et par route pour ce qui est de la relation entre la qualité et le prix du service. On parviendrait le mieux à améliorer le transport des envois en lots brisés en adoptant tout d'abord pour ce trafic une méthode qui, à la fois, permettrait d'améliorer le service et de réduire les frais, entraînant ainsi une baisse parallèle des taux.

Le National-Canadien dispose par tout le pays de nombreux dépôts où se fait la manutention des envois en lots brisés. Un bon nombre de ces installations sont desservies par des camions de la compagnie de chemin de fer ou de particuliers, qui enlèvent ou livrent à domicile les marchandises de la région et assurent le chargement des wagons garés au dépôt. L'envoi de marchandises qui a son point de départ à une gare collective est d'abord chargé sur un wagon-marchandises qui pourra, par la suite, être acheminé vers la gare de transbordement principale. Là, il est de nouveau chargé, avec d'autres envois destinés à la même région, sur un wagon à bord duquel il fera la plus grande partie de son trajet. Si le chargement est destiné à une autre gare collectrice, il est transféré sur un autre wagon qui le transportera sur le reste du parcours. Ainsi, trois wagons et deux camions, en plus des transferts, deux rail-rail et deux route-rail, ont été nécessaires pour le transport de ce seul envoi.

Pour ce qui est des messageries, ce service a d'abord été établi parce que certains expéditeurs étaient tout disposés à payer un tarif de transport plus élevé afin d'obtenir un service de livraison rapide à bord des trains de voyageurs. Avec les années, la différence de vitesse s'est faite de moins en moins grande entre les grands services de voyageurs et les trains de marchandises. En outre, une tendance à la diminution s'est fait sentir dans le service des voyageurs, au double point de vue de la fréquence et de l'importance.

Bien qu'il faille reconnaître qu'une certaine partie du service des messageries sert à des fins bien précises, des études nous ont permis de conclure qu'en améliorant la manutention des envois en lots brisés, il y aurait moyen (ce serait en même temps avantageux) de fusionner ces deux genres de transports.

Il s'agit, pour ce faire, de réunir les meilleurs éléments des services actuels de messageries et d'envois en lots brisés et de mettre à la disposition du public un service rapide de première qualité, à un prix qui permettra de concurrencer les autres moyens de transport. Le but auquel on vise, en dernier ressort, est d'offrir aux expéditeurs un seul service et une seule formule, en ce qui concerne tout le transport autre qu'en wagonnée complète. Avant d'en arriver là, cependant, il faudra procéder à des changements radicaux en vue d'établir un programme fondamental d'enlèvement des colis, de transport et de distribution par tout le pays. On prévoit qu'éventuellement, le chemin de fer sera en mesure d'offrir un service de transport pour les envois en lots brisés à un prix si alléchant pour le public que nous jugerons bon de stimuler ce service avec autant de ténacité que nous en déployons actuellement pour les chargements complets.

En ce qui concerne la mise en œuvre de ce projet, on a déjà commencé à appliquer, dans certaines régions un programme général de distribution applicable aux envois en lots brisés. L'expression «gare tête de ligne» est employée pour désigner ce programme; on entend par là que des wagons lourdement chargés se dirigeront vers une gare tête de ligne située dans un lieu central et remplie de marchandises destinées à divers endroits, à partir desquels se fera la distribution, d'ordinaire par transport routier, à l'endroit de destination.

L'usage de la méthode de tête de ligne se répand au pays et varie suivant la liberté d'action que les organismes de réglementation provinciaux accordent aux réseaux routiers.

D'après le programme de gare tête de ligne, on supprimera un certain nombre de bureaux dans les endroits de moindre importance, afin d'établir des bureaux principaux. Le bureau principal serait un poste central de manutention des marchandises destinées au transport par petite vitesse et messageries, qui desservirait une région déterminée. Il s'adapterait facilement au programme visant l'intégration proposée du transport des marchandises par messageries et en lots brisés. La fusion des services des divers bureaux per-

mettrait de réaliser immédiatement des économies dans les frais d'administration et d'offrir aux clients qui demeurent dans des petits centres un service égal à celui des grands centres.

Nous avons des difficultés de toutes sortes à surmonter, entre autres, celles qui se présentent sur le plan régional et celles qui naissent du fait des méthodes traditionnelles en usage dans le transport des marchandises, en ce qui concerne, par exemple, la main-d'œuvre; il est difficile de persuader les syndicats de coopérer à ce travail et de reconnaître que la fusion dans ces diverses régions est souhaitable.

Je le répète, ce que je veux dire ici, c'est que nous faisons des progrès en ce sens et que nous avons réussi à nous entendre avec les syndicats avec lesquels nous avons étudié la chose. C'est ce à quoi nous visons et nous comptons accomplir ce travail d'ici trois ou quatre ans. Une fois que nous aurons terminé cette tâche, que nous aurons effectué les redressements dont j'ai fait mention, une nouvelle capitalisation, et que nous aurons approuvé les recommandations du rapport MacPherson, le réseau du National-Canadien pourra se suffire à lui-même et réaliser des profits.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur le président, j'ai des questions à poser au sujet des services routiers et de ce qui vient d'être dit; mais ce que j'ai d'abord voulu savoir a trait au camionnage utilisé pour le transport des envois en lots brisés; les entreprises de camionnage font usage des hangars et des installations du National-Canadien, mais non de celles de la *Canadian National Transportation Limited*. Autrement dit, plutôt que d'aménager d'autres terminus qui feraient double emploi, les camions se servent des installations du chemin de fer qui sont financées par le gouvernement.

M. GORDON: Il s'agit, bien entendu, d'une déclaration d'ordre très général. Il est parfaitement vrai que, au fur et à mesure que s'effectuera ce travail de coordination, nous imprimerons un même élan au service de transport par messageries et en lots brisés; il faudra décider des redressements à faire, sous ce rapport, dans la comptabilité. Nous devons nous efforcer, comme l'indique le rapport MacPherson, de séparer autant que possible les divers genres d'évaluation comptable du coût. Je ne sais comment on y arrivera; mais c'est ce qu'on se propose de faire, du moins en ce qui concerne les expertises comptables.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur le président, je vais attendre qu'on en soit au service de transport routier pour poser mes questions à ce sujet.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, des personnes de la région atlantique se plaignent de ce que, par suite de la période de transition dont nous parlons ou des événements qui vont se produire, un grand nombre de bureaux vont être fermés ou centralisés. Autrement dit, dans bon nombre de régions, le National-Canadien ne se trouvera pas désigné sous le nom qui lui est propre, comme il l'est actuellement, par suite de l'établissement de chefs de gare, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, c'est juste. C'est à cela, en fin de compte, qu'aboutira le présent programme. Nous viserons toutefois, et cela fait partie du programme, à sauvegarder notre identité dans ces régions en restant en contact d'une manière ou de l'autre avec les habitants des lieux. Nous comptons environ 1,400 gares dans tout le pays; ce nombre diminuera avec le temps, si le programme est bien appliqué. Il faudra effectuer des redressements sous ce rapport. Ce sera l'une de nos entreprises les plus difficiles et nous nous rendons compte de la situation.

M. RIDEOUT: Est-il vrai que tous les bureaux seront fermés, sauf ceux qui ont trait aux services des trains?

M. GORDON: Je ne sais pas si je peux indiquer de cette façon les bureaux qu'on n'utilisera plus. Nous avons l'intention d'établir des bureaux principaux aux points stratégiques, qu'on pourrait définir, je suppose, comme les grands

centres. Nous aurons aussi des bureaux secondaires, qui s'occuperont de régions particulières et nous nous tiendrons en rapport avec les camionneurs et les habitants de ces régions.

M. RIDEOUT: J'ai appris de bonne source, de gens que la situation intéresse, qu'il y aura dans les provinces Maritimes 176 bureaux de moins qu'on en compte actuellement, par suite de l'adoption de ce programme.

M. GORDON: Cela se pourrait. Il faut voir les choses telles qu'elles sont. Certains mises au point seront peut-être difficiles à accepter, mais il faudra y recourir. Je ne certifie pas l'exactitude du chiffre que vous mentionnez, car nous n'avons pas encore fini d'étudier le programme. Le nombre des gares collectrices et des bureaux qui s'y rapportent diminuera, toutefois, dans une proportion bien déterminée, car ces gares et ces bureaux deviendront inutiles avec l'application du programme.

Voilà l'essentiel de la situation à venir. J'ai toujours trouvé que c'était un travail difficile. Un certain nombre de mises au point qui s'imposent présentent des difficultés; mais, si nous ne savons pas les mener à bien, et je le dis de façon claire et nette, nous n'obtiendrons pas le transport voulu. Notre transport périlitera constamment, comme je l'ai déjà indiqué. Nous avons perdu une bonne partie du transport des envois en lots brisés au cours de ces dernières années. A cause de cela, l'embauchage, au National-Canadien, va également diminuer. Ce qu'il s'agit de faire ici, c'est d'établir un programme administratif visant non seulement à conserver le transport que nous avons déjà, mais aussi à assurer un mode de concurrence qui permettra d'augmenter le volume de notre transport. Une fois ce résultat obtenu, nous pourrions maintenir l'effectif de notre main-d'œuvre ou même l'augmenter; mais il est sûr qu'il nous faudra effectuer d'abord des redressements, si nous voulons en arriver là.

M. RIDEOUT: Je suppose que je ne dois pas parler ici en qualité d'employé; mais je ne puis m'empêcher de songer à l'entreprise de gypse, celle d'Hillsborough, pour être précis, qu'un train dessert tous les jours, puisqu'il y a une très grande quantité de marchandises. J'ai causé de la situation avec les représentants de la compagnie et ils m'ont dit que le service leur donnait entière satisfaction. Toutefois, si le chef de gare établi là doit s'en aller, il n'y aura personne pour s'occuper du travail quotidien qui se fait actuellement.

M. GORDON: Il ne faut pas croire que nous allons supprimer un bureau par simple plaisir. Le bureau qui fera un travail utile dans un endroit donné continuera d'exister. Nous nous proposons de ne supprimer que les bureaux qui ne seront plus nécessaires. En ce qui concerne Hillsborough, j'ignore si le bureau sera maintenu. Notre programme n'est pas encore suffisamment établi pour que nous soyons en mesure de savoir si tel ou tel bureau est absolument nécessaire. Si, après examen, nous nous rendons compte que tel ou tel bureau joue un rôle utile, nous ferons en sorte de le conserver. Il faut se rappeler que ce travail de transition ne se fera pas du jour au lendemain. Une bonne partie des mises au point qu'on se propose de faire s'effectueront avec le temps. Autrement dit, les titulaires actuels de ces postes termineront probablement leur période de service au chemin de fer; mais ils ne seront pas remplacés.

Nous nous efforcerons donc d'augmenter le nombre des emplois dans d'autres domaines, du moins nous l'espérons, en réduisant l'emploi dans ce secteur particulier du travail, tout comme nous le faisons un peu partout dans la compagnie. Certains secteurs de main-d'œuvre disparaissent, tandis que d'autres s'accroissent. C'est la rançon de l'évolution du monde dans lequel nous vivons.

M. RIDEOUT: J'espérais que vous répondriez «non» à la première question. Permettez-moi toutefois de poser la question de la manière suivante: avant de fermer un bureau, est-il nécessaire, d'après la loi, d'en donner un avis officiel?

M. GORDON: Non, pas toujours. Cela dépend des circonstances. Nous devons envisager les mesures à prendre, quelles qu'elles soient.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La compagnie tient compte, dans ses registres, du travail qui se fait dans chaque bureau, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oh! Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ce serait un des facteurs déterminants, là où il serait question de fermer des bureaux.

M. GORDON: C'est juste.

M. RIDEOUT: Ainsi, on ne fermerait que les bureaux qui font le service de trains? Ce n'est donc pas cela, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je ne saisis pas le sens de cet énoncé général. Il me semble, d'après ce que vous dites, qu'il n'est pas juste.

M. RIDEOUT: Je songe toujours aux employés. Ils sont très inquiets à ce sujet. Je crois que la compagnie devrait faire une déclaration à ce propos; il faudrait dire que tous les bureaux seront fermés, sauf ceux qui s'occupent du service des trains.

M. GORDON: Ce que j'ai essayé de faire comprendre, c'est que la formule de la gare de tête de ligne se fonde sur ce que, en principe, les marchandises sont transportées en grandes quantités par le chemin de fer entre les grands centres. Lorsque la distribution à partir de ces centres se fait par voie de transport routier, elle s'achemine directement vers des points établis sur le parcours, évitant ainsi, autant que possible, les gares régionales. Dans le sens contraire, les chargements qui sont recueillis par les unités de transport routier seront acheminés vers les centres de distribution d'où ils seront expédiés. La formule englobe dans une même opération tous les envois en lots brisés, les messageries, le service rail-route, le transport routier, ainsi que les travaux d'écritures qui ont trait au transport-marchandises. Par conséquent, lorsque nous déciderons de l'emplacement d'un bureau principal, ce sera le point le plus important à considérer par rapport à la région devant être desservie par ce bureau.

Néanmoins, si le service de trains se fait de telle façon qu'il est plus économique de nous rendre à ce lieu de distribution que de poursuivre plus loin, et si le transport est assez considérable pour que nous poussions jusqu'à un point intermédiaire, nous continuerons d'exploiter ce service. Toutefois, si nous trouvons qu'il est plus économique de nous rendre au point central, ou à ce que j'appelle la gare ou le bureau principal, et d'interrompre le parcours—rappelez-vous qu'en vertu de cette formule, nous comptons pouvoir diriger un train chargé à plein jusqu'au bureau principal—nous interrompons le parcours, nous entreposons les marchandises dans les hangars, puis nous les distribuons ici et là dans la région, au moyen de camions, à 50, 75 ou 80 différents endroits, selon la région.

M. RIDEOUT: Est-ce cela que vous faites actuellement dans le cas des envois en lots brisés?

M. GORDON: C'est ce que nous voudrions faire pour le transport des envois en lots brisés, mais nous ne le faisons pas.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Vous nous avez parlé à plusieurs reprises de votre programme directeur. Vous avez dit: «Donnez-nous les moyens et nous engagerons plus de gens parce que nous aurons plus d'emplois». N'est-il pas vrai que l'embauchage au pays, se fait aujourd'hui dans d'autres moyens de transport? Ce serait purement un transfert du secteur privé au secteur public.

M. GORDON: Tout à fait juste. La main-d'œuvre change de secteur. Ou c'est le National-Canadien ou c'est un autre organisme qui devient l'employeur. Cela dépend du sens dans lequel le changement s'effectue. On pourrait dire cela

d'une autre façon; lorsque l'embauche diminue au National-Canadien—cela est déjà arrivé—les gens trouvent de l'emploi ailleurs. A la compagnie de chemin de fer, nous préférons que l'embauche prenne une direction ascendante.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): A quel article sommes-nous?

M. PUGH: Monsieur le président, en ce qui concerne la diminution constante du transport, songez-vous surtout aux envois en lots brisés?

M. GORDON: Oui.

M. PUGH: Vous avez employé l'expression «mieux desservi par rail ou par camion»; songez-vous à étendre votre service de camionnage?

M. GORDON: Oui, selon le plan que j'ai essayé d'exposer il y a quelques instants.

M. PUGH: Vous avez dit qu'il faudra se «débrouiller à tout prix», qu'il fallait tout mettre en œuvre pour conserver le trafic-marchandises. Or, il semble que votre service de camionnage doive s'accroître dans certaines régions.

M. GORDON: Remarquez bien que cela ne veut pas dire que nous voulons y arriver en achetant les entreprises de camionnage. Il n'est pas nécessaire que ce soit des camions qui appartiennent à notre compagnie. Dans plusieurs de ces régions, nous signons des contrats avec des camionneurs privés; des centaines font actuellement le trafic-marchandises dans ces régions.

M. BENIDICKSON: Quel est le pourcentage actuel de vos mises de fonds dans le camionnage par rapport au capital qui vous sert à acheter des camions? Quel revenu recevez-vous?

M. GORDON: Je parlerai de cela dans un instant.

M. PUGH: Vous avez employé l'expression «diminution constante», en parlant du trafic-marchandises de votre compagnie. Quand cette diminution a-t-elle commencé de se faire sentir?

M. GORDON: Surtout vers 1956; mais je crois que, dans le cas des envois en lots brisés, si l'on se place du point de vue de la concurrence, il faudrait dire que les difficultés ont commencé il y a sept ou huit ans.

M. PUGH: Est-ce que cette diminution suit une marche définie et empire chaque année?

M. GORDON: Oui, parce que les entreprises de camionnage effectuent le transport d'une manière de plus en plus efficace et qu'une quantité croissante de transport en chargements incomplets leur est confiée. Comme je l'ai dit il y a un moment, nous recevons une commande, nous allons chercher la marchandise, nous la transportons jusqu'à un train qui la transporte à un terminus; nous la faisons ensuite passer de ce train à un autre qui l'apporte à son tour à un autre endroit où elle est classée parmi les marchandises; nous manipulons le même envoi quatre, cinq ou six fois; non seulement cela, mais nous le faisons passer d'un mode de transport à un autre trois ou quatre fois. Comme moyen de transport, ce système est complètement inefficace, comparé à celui des camions...

M. PUGH: Manquez-vous de camions en ce moment?

M. GORDON: Non, je ne crois pas. Je crois que le nombre actuel est suffisant; mais à mesure que nos services seront coordonnés et que nous établirons une clientèle, notre service s'améliorera probablement.

M. BENIDICKSON: Le Parlement devra-t-il vous voter un crédit?

M. GORDON: Nous n'aurions pas besoin d'un crédit du Parlement si nous louions le service des camionneurs. Je voudrais que les chiffres suivants paraissent au compte rendu. Nous avons passé 1,155 contrats avec des camionneurs locaux, qui effectuent présentement le service d'enlèvement et de livraison pour le réseau. Nous avons signé des contrats avec 70 entreprises de camionnage de l'exécutif pour assurer le transport sur les grand-routes. Ces

chiffres montrent que nous recourons (ce que nous continuerons à faire) aux services des camionneurs privés lorsque nous constatons que le prix est raisonnable. Le jour où nous constaterons que nous pouvons exploiter plus efficacement et à meilleur compte nos propres services de camionnage, alors seulement donnerons-nous de l'expansion à notre service de camionnage.

M. PUGH: Il me semble que cette diminution constante du transport au cours des années se fait maintenant selon un mode déterminé; s'il s'agit de découvrir d'où vient la concurrence et ce qui la motive, la réponse se trouve dans le réseau de camionnage privé.

M. GORDON: Nous commençons, nous aussi, à croire que nous aurions dû pouvoir arrêter cette marche plus tôt que nous ne l'avons fait.

M. PUGH: Mais comment l'arrêter? Voilà le problème.

M. GORDON: Nous pouvons remédier à la situation en fournissant un service qui fait face à la concurrence et en acceptant que nous faisons concurrence au genre d'opération que je viens de décrire. Pour atteindre ce but, nous, qui faisons partie du National-Canadien, avons toujours été aux prises avec la difficulté que nous éprouvons à obtenir le transport des permis pour nos services de camionnage. Il y a déjà presque deux ans maintenant que nous avons comparu devant la Régie des transports de la province de Québec; nous n'avons pas encore réussi à intégrer nos services de camionnage établis depuis deux ans, à cause de l'opposition à laquelle nous nous heurtons.

M. PUGH: Vous mentionnez la province de Québec. Le camionnage privé augmente-t-il dans la province par suite des refus que vous essayez?

M. GORDON: Je ne peux vous répondre exactement. J'ai l'impression qu'il n'a pas beaucoup augmenté depuis deux ans.

M. RIDEOUT: N'est-il pas vrai que le chemin de fer est obligé d'agir ainsi parce que les camionneurs, au cours des dernières années, transportent les marchandises les plus avantageuses, par exemple, les flocons de maïs et le blé en filaments (*shredded wheat*), mais pas les pommes de terre.

M. GORDON: Je suis content que vous ayez soulevé cette question, parce que, entre autres choses, elle contraint à expliquer davantage ce qu'on appelle la facilité de chargement des denrées.

Voici le problème: les camionneurs ont accaparé des marchandises dont le transport est très recherché, qui se prêtent facilement au transport par camion, tandis que les chemins de fer héritent des envois gros et volumineux, qui pèsent très peu, mais qui remplissent tout de même un wagon. Par conséquent, pendant la période de mise au point, nous devons étudier ce problème avant d'obtenir une proportion exacte en ce qui concerne la facilité de chargement du genre de transport en cause.

M. CARTER: C'est la question que je voulais soulever, mais j'aimerais préciser. Quand vous inaugurez un service en vertu duquel vous allez chercher la marchandise à divers endroits et la transportez à un point d'expédition central, puis de là à un autre point central d'où vous en faites la livraison, comment établissez-vous le prix à demander, le tarif-marchandises? Vous en tenez-vous aux taux actuels ou devez-vous mettre au point un nouveau taux, un tarif général visant le service complet? Vous faudra-t-il demander à la Commission des transports la permission d'agir ainsi ou êtes-vous libre d'établir vos propres taux, selon les circonstances?

M. GORDON: Voilà bien la question qui se pose ici: comment procéder? Je crois comprendre que, du point de vue de la loi, la situation donne lieu à toutes sortes de complications. Jusqu'à ce que le rapport MacPherson soit en vigueur et que nous puissions constater de quelle liberté nous disposons pour établir un prix raisonnable, nous devons exiger un prix qui permet de faire face à la concurrence, si nous voulons obtenir des affaires.

Dans plusieurs régions, nous pourrions effectuer tout le transport; mais je ne veux pas vous donner l'impression que la direction du chemin de fer essaie d'accaparer tout le transport. Nous ne voulons pas cela. Nous voulons simplement obtenir le transport qui convient particulièrement aux moyens dont nous disposons; ainsi, la concurrence sera plus vive. Il restera beaucoup de transport pour les camionneurs particuliers qui fournissent un genre de service que nous ne pouvons pas accorder. Nous voulons utiliser les installations et les moyens dont nous disposons, si nous le pouvons avec efficacité, tout en faisant des bénéfices.

M. CARTER: Le tarif-marchandises actuel est établi d'après une base toute autre que celle que vous avez adoptée dans le cas des nouveaux taux pour wagonnées incomplètes.

M. GORDON: C'est exact, nous calculons habituellement le prix d'une gare à l'autre.

M. CARTER: Est-ce que l'efficacité accrue de ce nouveau service, une fois établi, grâce auquel un envoi sera manutentionné une seule fois au lieu de quatre ou cinq fois, vous permettra de vous en tenir au tarif présentement en vigueur ou s'il faudra en établir un complètement nouveau?

M. GORDON: Si nous fusionnons les services des messageries et des envois en lots brisés, il nous faudra établir un nouveau tarif, parce que présentement les deux services sont complètement différents. Il nous faudra avoir un seul document au sujet de ce genre de transport, parce qu'il s'agit précisément de deux genres d'exploitation et d'enlèvement des colis. Ce sera une grosse affaire.

Je n'affirme nullement qu'elle sera réglée lorsque le prochain Comité tiendra ses séances; mais nous avons commencé à chercher la solution.

Nous allons essayer d'établir un tarif pour ce genre de transport. Il faudra naturellement faire beaucoup de recherches et d'analyses avant de fusionner le service des messageries avec celui des envois en lots brisés d'après la méthode que vous avez mentionnée.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Puis-je conclure de votre déclaration que, lorsque le National-Canadien jugera bon, il tâchera d'acheter des entreprises de camionnage privées et, de la sorte, fera passer des employés dans l'entreprise privée à des emplois du chemin de fer dépendant de l'État? A mon sens, vous êtes en mauvaise posture, parce que vous n'êtes pas dans le domaine de l'entreprise libre.

En tant que conservateur, je ne crois pas à la régie de l'État et je crains beaucoup que le National-Canadien ne s'engage dans un domaine qui ne le concerne pas, puisqu'il est financé par le gouvernement canadien. Vous êtes peut-être désavantagés parce que votre capitalisation n'est pas établie comme il faudrait; mais il reste quand même que plusieurs millions de dollars sont consacrés au secteur public des chemins de fer et il semble que les Canadiens, par l'entremise du chemin de fer, concurrencent directement l'entreprise privée et le réseau de camionnage.

Deuxièmement, en 1952, lors du remaniement de votre capital social (c'est cette année-là, n'est-ce pas?) vous avez dit alors que les entreprises de camionnage s'emparaient de plus en plus du transport des marchandises en wagonnées incomplètes. Ce point n'était-il pas mentionné dans les recommandations au gouvernement de l'époque au sujet du remaniement du capital social? On voulait que le public soit saisi de cette question et que nous fassions une meilleure besogne.

M. GORDON: Je ne me souviens pas de ce que vous avez dit en dernier lieu. Il faudrait que je vérifie. D'après ce que vous dites, je pense que c'est une déduction. A votre première question, je réponds qu'aucune organisation du

Canada ne tient plus au principe à la base de l'entreprise libre que le National-Canadien; aucune organisation n'y est plus ouvertement favorable que le National-Canadien à cause des raisons mêmes que vous mentionnez.

M. BENEDICKSON: Sauf qu'il n'obtient pas son argent de l'entreprise libre, mais de l'État.

M. GORDON: Si nous n'exploitions pas un chemin de fer en vertu du principe à la base de l'entreprise libre, nous pourrions éliminer tous nos concurrents. Le Pacifique-Canadien, notre grand concurrent, reconnaît cela. Il sait que, si nous commençons à dépenser les deniers publics sans regarder à la dépense, nous pourrions l'éliminer. Nous n'avons pas fait cela, ni essayé de le faire. Ainsi, nos taux de concurrence visent encore à faire la concurrence dans le contexte du prix de revient actuel, et nous n'avons pas l'intention d'abandonner cette ligne de conduite. En plus, le National-Canadien ne s'en tient pas aux présumés principes à la base de l'entreprise libre parce que l'administration actuelle le veut ainsi; non, ces principes sont plutôt inhérents à son organisation et découlent de la loi.

Lorsque la loi sur les chemins nationaux du Canada a été adoptée, on a alors confié au conseil d'administration la gestion et l'exploitation de l'entreprise en vertu du principe à la base de l'entreprise libre. Lisez les comptes rendus des débats qui ont eu lieu lors de la formation du National-Canadien et vous verrez que, dans plusieurs secteurs de l'opinion politique, on avait dit qu'il fallait assurément que le National-Canadien soit administré en vertu de ce principe qui, à mon avis, a été maintenu jusqu'à maintenant et permet de dire que, de façon générale, le National-Canadien fonctionne en vertu du principe dont s'inspire l'entreprise libre. J'ai dit maintes fois que l'existence du National-Canadien n'a absolument rien à voir avec le socialisme.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): J'espère que non!

M. FISHER: Moi aussi!

M. GORDON: Je ne dis pas un seul instant qu'il ne doit rien en être. Il appartient à ceux qui ont des opinions à ce sujet de les faire connaître. L'organisme est établi en vertu du principe à la base de l'entreprise libre. Tant que j'aurai mon mot à dire, c'est ainsi que les choses se passeront.

M. BENEDICKSON: Monsieur le président, nous en sommes encore aux services de marchandises, semble-t-il. Depuis une demi-heure nous avons empiété, je crois, sur le service routier.

Le PRÉSIDENT: Nous avons parlé de questions relatives au personnel, à la main-d'œuvre et à d'autres choses; la discussion sera peut-être abrégée lorsque nous en arriverons à ces sujets.

M. BENEDICKSON: Je m'intéresse beaucoup à ce que vient de dire le président. Selon lui, le National-Canadien ne dépense pas les deniers publics sans regarder à la dépense. Ceux qui assistent à la séance d'aujourd'hui et qui étaient ici hier se rappelleront que je me préoccupe particulièrement de ce problème. Il y a une différence entre le financement rigoureux d'une compagnie privée et la possibilité pour cette entreprise de chemin de fer de dépenser les deniers publics sans regarder à la dépense. Je suis l'un de ceux qui ont expliqué au Parlement, en 1952, que, si nous faisons disparaître de la dette du National-Canadien environ 750 millions de dollars, montant qui autrement accumulerait des intérêts à inclure dans le déficit annuel, nous relèverions le moral du National-Canadien, nous lui donnerions un regain de vie. Au cours des années qui suivirent, j'ai eu l'occasion de recommander au Parlement des mesures visant les immobilisations du chemin de fer.

Il y a eu trois sessions depuis que j'ai commencé à demander que soit fourni à notre Comité un résumé décennal des sommes que, depuis 1952, le Parlement (donc les contribuables) a fournies au National-Canadien, sans regarder à la dépense ou non, j'ignore. Mes remarques sont pertinentes, parce que tous reconnaîtront qu'une bonne partie des immobilisations ont été consacrées à la diesélation et à l'acquisition de matériel destiné essentiellement aux services de marchandises, puisque le président, je crois, a toujours dit que le service des voyageurs constituait un cadeau au public et, en soi, ne rapportait pas grand-chose au chemin de fer. Selon moi, il est très possible qu'on demandera au gouvernement actuel ou à celui qui lui succédera peut-être bientôt de faire disparaître cette obligation de verser des intérêts sur les nouveaux apports de capitaux. Je crois que cette question intéresse les membres du Parlement.

J'ai cru comprendre, au cours de la discussion, que nous avions abordé le sujet suivant, le service routier. Je dois aller assister à une autre réunion. J'ai fait mon possible pour vous convaincre. En ce qui concerne le service routier, le programme des deux chemins de fer comporte de très fortes immobilisations au chapitre du camionnage. Je ne me rappelle plus s'il s'agissait de 25 ou de 50 millions de dollars ou d'un montant comme cela; mais j'aimerais bien savoir ce qui en est.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): En sommes-nous au service routier?

M. BENIDICKSON: Non, nous en sommes au service des marchandises. On a dit que certains comptes changent parce que le transport se fait par d'autres moyens que le rail. Au cours des années, on nous a demandé, lorsque nous adoptons le budget des dépenses, et cela nous sera demandé dans ce cas-ci, d'approuver des dépenses pour l'achat de camions. Jusqu'ici, quel montant brut a servi à cette fin?

M. GORDON: C'est écrit dans le rapport.

M. BENIDICKSON: Oui! Qu'y a-t-il dans le rapport?

M. GORDON: Regardez à la page 12. C'est écrit en toutes lettres dans un alinéa.

M. BENIDICKSON: Combien de millions?

M. GORDON: Un montant de 11.9 millions de dollars à la fin de 1961, outre une somme de 3.7 millions de dollars prévue pour faire face à certains engagements.

M. BENIDICKSON: Depuis quelques années, vous avez demandé au gouvernement d'emprunter à votre nom et le gouvernement a dû payer au public des obligations garanties pour le compte du National-Canadien à un taux d'intérêt dépassant 5 p. 100.

M. GORDON: Le gouvernement a fait quoi?

M. BENIDICKSON: Le gouvernement a été invité à financer les capitaux dont vous aviez besoin sur le marché. Depuis quelques années, le gouvernement lui-même a dû payer au public. . .

M. GORDON: Non.

M. BENIDICKSON: En 1959, le gouvernement payait 6.62 p. 100 sur de l'argent remboursable dans 90 jours.

M. GORDON: Oui, mais il ne payait pas l'intérêt sur notre dette courante. Regardez à la page 27; vous y trouverez notre dette impayée et, à la page 25, vous verrez que nous avons payé en intérêts imputables sur notre compte d'exploitation un montant total de \$72,987,000. Nous avons payé de l'intérêt là-dessus. La somme d'environ 10 millions s'appliquait à des emprunts consentis à Air-Canada. L'intérêt net que le National-Canadien a versé sur la dette en cours l'an dernier a été de \$62,500,000. Le gouvernement n'a pas payé cela.

M. BENIDICKSON: Le déficit est payé par le gouvernement.

M. GORDON: Quel que soit le déficit.

M. BENIDICKSON: Diriez-vous que, ces dernières années, la garantie de votre financement ne nous a pas fait payer un intérêt d'au-delà de 5 p. 100 pour financer vos besoins?

M. GORDON: Je m'excuse, monsieur le président, je ne saisis pas.

Le PRÉSIDENT: Je ne saisis pas bien non plus. Je pense que vous avez répondu. Le montant dont M. Benidickson parle et qui a vraiment aidé à combler le déficit du chemin de fer est venu de l'exploitation. Les emprunts du gouvernement, c'est vrai, sont des emprunts à 90 jours, mais ils sont destinés à des fins d'ordre général.

M. BENIDICKSON: Je crois que le comité sait assez bien que, ces dernières années, le loyer de l'argent, même pour le gouvernement, a dépassé 5 p. 100.

A la page 12, vous dites que le capital immobilisé dans les entreprises de camionnage s'est élevé à 11 millions. Ces immobilisations portent sans doute un intérêt de 4 à 5 p. 100. Or, je pense que le président a indiqué hier qu'il calculait que le profit de cette exploitation était de l'ordre de \$112,000.

M. GORDON: Cela se trouve dans le même paragraphe. Le bénéfice net de l'ensemble de l'exploitation a été de \$131,000.

M. BENIDICKSON: Cela ne fait pas 4 p. 100 d'intérêt sur le capital.

M. GORDON: J'ai essayé d'expliquer en même temps que nous n'avons pas eu la chance de placer l'exploitation des camions sur une base où elle aurait pu se révéler rentable. Nous avons été retenus par des questions juridiques, et par des choses de ce genre, de sorte que nous n'avons pas été en mesure de faire fonctionner ces sociétés de façon rentable.

M. BENIDICKSON: J'ai parlé du nombre de vice-présidents. Nous avons mentionné le moral. Je fais affaires avec des employés et ils pensent vraiment que le nombre de vice-présidents a énormément augmenté, que l'état-major s'est énormément accru et que le nombre des employés a diminué, etc. Il ne convient peut-être pas de demander quels sont exactement les traitements de vos hauts fonctionnaires. On a estimé dans le passé, je pense, que cela amènerait à divulguer à vos concurrents des renseignements qu'il n'y a pas lieu de leur fournir. Cependant, pourrais-je obtenir du président, tandis que nous siégeons en comité, peut-être une indication générale...

M. FISHER: Si je puis interrompre, je demanderais à M. Benidickson d'examiner la statistique de l'emploi dans les transports ferroviaires. Il constatera que, pour les directeurs et leurs adjoints, le salaire moyen, l'an dernier, au National-Canadien était de \$7,800 et au Pacifique-Canadien, de \$9,300. Cela vous donnera donc une comparaison approximative à l'égard des postes de directeurs.

M. BENIDICKSON: Oui, mais grâce à vous, monsieur Fisher, j'allais rattacher ma question aux 17 vice-présidents et demander si on pourrait informer le Comité de la gamme des paiements aux 17 vice-présidents. Je ne veux pas la moyenne, mais l'échelle des traitements.

M. LEWIS: M. Fisher a donné les chiffres de 1958.

M. FISHER: Oui, je croyais lire d'autres chiffres.

Permettez-moi maintenant de vous donner les chiffres de 1961. Dans le cas du National-Canadien, la moyenne était de \$8,890, et dans le cas du Pacifique-Canadien, de \$10,343.

M. PUGH: Cela paraît sous quelle rubrique?

M. FISHER: «Directeurs et adjoints», et on donne le traitement annuel.

M. BENIDICKSON: Mais ce n'est pas là ma question.

M. FISHER: Je ne le prétends pas.

M. BENIDICKSON: Relativement aux 17 vice-présidents, pourrions-nous obtenir des renseignements sur ce qu'est le plus faible paiement versé à un vice-président, puis, le plus élevé?

Le PRÉSIDENT: Je n'en sais rien, monsieur Benidickson. Je crois qu'on a posé la question, l'an dernier, et je ne pense pas qu'on y ait répondu. Je ne pense pas que vous attendiez vraiment une réponse à ce sujet.

M. FISHER: Je pourrais continuer dans la voie où M. Benidickson s'engage et demander d'autres questions. Tout cela tourne autour du sujet des Indiens et des chefs.

Le PRÉSIDENT: Cela devrait venir sous la rubrique du personnel et des relations ouvrières.

M. FISHER: Je l'admets, mais si nous poursuivons, monsieur Lewis et moi-même, y sommes très intéressés.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les membres ont eu beaucoup de latitude jusqu'ici, bien que je me rende compte que vous tentez d'observer les règles.

M. FISHER: J'aimerais revenir au Service des marchandises.

Le PRÉSIDENT: Alors, allez, et nous passerons plus tard au personnel et aux relations ouvrières.

Si je puis vous interrompre, je crois que M. Carter était le premier à vouloir poser une question.

M. CARTER: Je veux poser une question avant que nous ne nous éloignons trop du camionnage.

Monsieur Gordon nous a dit qu'il n'a pas été en mesure d'exploiter à fond le réseau de camionnage que possède le chemin de fer. Avez-vous suffisamment d'expérience au sujet de vos propres camions, ceux que vous avez pu exploiter, pour déterminer si, dans les mêmes circonstances, il est préférable de posséder votre propre réseau de camionnage ou de passer des contrats avec les sociétés de camionnage de l'extérieur?

M. GORDON: Oui, suffisamment. Cela dépend des circonstances, comme je le dis. Il y a quelques instants, j'ai versé au compte rendu le nombre des contrats que nous avons passés avec des camionneurs locaux. Nous continuerons de les multiplier si nous constatons que la situation locale répond aux besoins du chemin de fer. Les sociétés de camionnage que nous avons acquises jusqu'ici devaient assurer une sorte de service à grande distance qui s'intégrerait à cette partie de notre transport. Je pense que les besoins locaux de camionnage se prêtent mieux à l'emploi des camionneurs privés et à la passation de contrats avec eux. Mais sur certains des longs trajets, où nous devons assurer un service de porte en porte, nous devons utiliser nos propres camions. Il y a un avantage secondaire en cela: ayant une exploitation à grande distance ou, du moins, une exploitation suffisante pour assurer un service semblable, nous avons l'avantage du rail-route qui va de pair et nous avons la chance d'obtenir ces affaires si nous possédons une ligne de camionnage. Cependant, nous ne projetons pas une grande expansion de notre propre camionnage. Il peut y avoir une ou deux situations que nous étudions, mais nous ne songeons pas à développer beaucoup notre propre camionnage.

M. CARTER: Est-ce simplement pour des genres spécialisés de service qu'il est préférable de posséder votre propre camionnage?

M. GORDON: Oui. Nous avons présentement dans le camionnage une mise de \$11,900,000; à l'heure actuelle, dans l'ensemble, 15 millions sont engagés; c'est très peu en comparaison de l'ampleur de l'exploitation que nous tentons de réaliser. Le chiffre que j'ai fourni hier au sujet du trafic chiffrable du camionnage n'est que d'environ 20 millions sur un total global de 715 millions de recettes.

M. BENIDICKSON: Mais il faut prendre en considération le coût de l'argent, à 5 p. 100?

M. FISHER: L'homélie de M. Benidickson au sujet de l'entreprise libre est terriblement tentante, étant donné qu'il se promène et demande des plans directeurs relatifs à la manutention du grain, des réseaux de transport solitaires les uns des autres, etc., ce qui étendrait les services complémentaires au lieu d'appliquer le principe souverain, je crois, de l'entreprise privée: la concurrence à tout prix.

M. GORDON: Est-ce là une question?

M. FISHER: Non, ce n'est pas une question. C'est simplement une petite homélie. M. Benidickson est au milieu du XX^e siècle dans le cas de certains de ses actes, mais il ne le reconnaît pas encore tout à fait.

M. GORDON: Je vais entendre l'opinion d'autres personnes qui peuvent considérer la question d'un œil différent.

M. FISHER: J'aimerais poser une question à M. Demcoe, et j'espère que cela n'ennuie pas M. Gordon; elle se rapporte vraiment au Service des marchandises et c'est un problème d'exploitation qui nous préoccupe, dans notre région. Entre Capreol et Winnipeg, il y a sept points divisionnaires. L'une des choses qui a toujours constitué un problème est de savoir lesquels auraient une certaine permanence dans le cadre du nouveau genre de service des marchandises que vous implantez, et en particulier en ce qui concerne l'endroit où les chefs de chemin de fer iraient vivre. Nous savons que Redditt et Armstrong ne sont pas vraiment des points divisionnaires. Cependant, la concentration s'est faite à Winnipeg et à Sioux Lookout. Comme je l'ai dit, il y a sept points divisionnaires entre Capreol et Winnipeg et on ne peut élaborer un horaire égal. La question à laquelle j'aimerais avoir une réponse est celle-ci: est-ce que l'aménagement de vos nouveaux horaires des trains vous permet de déterminer où doit se concentrer votre action relativement aux points divisionnaires appropriés. Je prétends que Foley et Redditt ne sont plus des points divisionnaires.

M. DEMCOE: Eh bien, à partir de Capreol: Foley, Hornepayne...

M. FISHER: Nakina, Armstrong, Sioux Lookout et Winnipeg.

M. DEMCOE: Oui. Comme vous le savez, les points de subdivision ont été établis à 100 ou 150 milles de distance l'un de l'autre. A l'époque de la vapeur, c'était la distance qu'un train pouvait à peu près parcourir dans un délai de huit, dix ou douze heures. Aujourd'hui, avec les locomotives diesel, nous pouvons la parcourir en trois, quatre ou cinq heures; par conséquent, les équipes peuvent franchir 200 à 300 milles en une journée de huit, neuf ou dix heures. Dans certains cas, nous avons supprimé les points intermédiaires, comme celui que vous avez mentionné, c'est-à-dire Redditt. Il est vrai que nous étudions d'autres endroits où nous pourrions prolonger nos parcours en vue de supprimer des points intermédiaires, car, dès qu'on arrête et change d'équipe, on perd une demi-heure à une heure et demie pour la transmission des ordres, l'inspection du train et diverses autres tâches.

Or, relativement à votre question sur ce que nous allons faire entre Capreol et Winnipeg, je dirai que c'est un sujet qui nous occupe présentement. A l'égard de ce septième territoire, nous devons peut-être continuer à exploiter une courte subdivision. Et puis, il est fort possible que nous soyons en mesure d'établir une relève au point intermédiaire, qui est probablement à mi-chemin entre Armstrong et Nakina. Toutefois, c'est quelque chose que nous n'avons pas établi jusqu'ici.

M. FISHER: J'aimerais vous demander si les contrats passés avec les métiers d'exploitation prévoient une période de révision ou des consultations? Y aura-t-il vraisemblablement des consultations ou bien avez-vous le droit, en vertu d'un contrat, de leur imposer un changement?

M. DEMCOE: Nous avons le droit d'effectuer le changement, mais d'ordinaire, nous en discutons toujours avec le président général; nous lui indiquons nos projets et nous demandons comment nous pouvons améliorer notre service et notre rendement tout en réduisant nos frais.

M. FISHER: Sur ce point, j'aimerais vous poser une question précise.

Pour l'année qui vient, a-t-on l'intention d'apporter aux divisions des modifications qui toucheront beaucoup les gens qui travaillent à Nakina et à Hornepayne?

M. DEMCOE: Non. M. Gonder, notre vice-président à Winnipeg, a demandé que nous nous entretenions précisément de ce que nous devrions faire, mais nous n'avons pas de plan défini à ce propos, à l'heure actuelle.

M. FISHER: J'aimerais demander une chose au président, et je comprends pourquoi aucune réponse ne vient. Si un changement important doit se produire dans la région, la société avisera-t-elle de communiquer la nouvelle du changement et d'autres renseignements pertinents en public, à quelque audience ou réunion qui aurait lieu à l'endroit en cause? Bien entendu, la question relève des relations extérieures.

M. GORDON: Je ne pense pas pouvoir m'engager à ce propos. Comme le dit M. Demcoe, la ligne de conduite de la société a toujours été de discuter la situation avec les chefs syndicaux et les notables de l'endroit et de les inviter à faire des propositions. Je sais qu'en une ou deux occasions, pendant mon administration, nous avons accepté des propositions semblables. Lorsque vous demandez d'une façon générale si nous songerions à communiquer la nouvelle publiquement, je ne pense pas pouvoir promettre, car nous nous exposerions à des clameurs bien superflues après des entretiens sérieux. Peu importe notre proposition, le maire, le président de la Chambre de commerce ou le président du *Board of Trade* se sentiraient obligés de protester. Ces messieurs croiraient devoir s'opposer à toute proposition quelle qu'elle fût. Il s'agit dans tout cela d'agir au bon moment.

Je dirai certainement que lorsque nous aurons suffisamment progressé dans nos entretiens avec les intéressés et que lorsque nos plans seront assez bien définis, la nouvelle sera annoncée en temps opportun, mais nous ne l'annoncerons certainement pas de façon à occasionner inutilement du tort ou avant d'être bien fixés.

M. FISHER: J'aimerais, monsieur Gordon, appeler votre attention sur le fait que dans beaucoup d'endroits, la valeur des terrains et des immeubles, y compris, par exemple, les habitations, s'est affaïssée par suite de l'incertitude. Je vous fournis cette explication, ou du moins celle-ci parmi d'autres, au sujet de ma demande.

M. GORDON: Je comprends et vous avez ma sympathie. Cependant, par contre, je crois qu'une déclaration générale comme celle que vous proposez ne remédiera pas à l'incertitude. Au contraire, elle semble rendre les choses encore plus incertaines qu'elles ne le sont lorsque nous sommes en mesure d'annoncer un plan déterminé. De par la nature des choses, je suppose qu'on peut difficilement éviter une telle situation, mais il se produit beaucoup d'agitation avant tout ce que nous faisons. Je suppose que certaines personnes ont intérêt à faire courir des rumeurs, car elles modifient ainsi la valeur des biens immeubles et se ménagent un avantage commercial, mais nous ne serons jamais capables d'arrêter cela.

La seule chose que je puisse promettre, c'est que nous userons de tous les ménagements possibles pour mettre les gens au courant de tous les changements qui doivent les toucher.

Nous avons publié, relativement à cette situation, un bulletin-guide de l'administration, duquel est extrait le passage suivant. Cela ne va plus avec mon gosier; peut-être M. Vaughan voudrait-il vous en donner lecture?

M. VAUGHAN: Voici ce passage:

La société a pour ligne de conduite de renseigner intégralement et franchement les dirigeants syndicaux en ce qui concerne les projets et les décisions qui auront d'importants effets sur les employés soumis à un horaire et de le faire aussi longtemps d'avance que possible et avant d'entamer des discussions avec les employés intéressés.

Voilà l'exposé des principes généraux observés.

M. LEWIS: Monsieur Gordon, je ne pense pas que la difficulté que vous avez mentionnée serait tout à fait la même en ce qui concerne les discussions avec le président général.

M. GORDON: Oui, mais ils représentent les employés avec lesquels ils discutent constamment une foule de questions.

M. LEWIS: En ce qui concerne le président général, je ne crois pas que cela puisse déplaire aux employés. Je ne crois pas qu'ils désapprouveraient une ligne de conduite en vertu de laquelle un comité composé de citoyens de la localité intéressée serait, avant la fin des pourparlers, invité à venir discuter la situation. Au contraire, je crois qu'une telle ligne de conduite contribuerait largement à diminuer l'appréhension et les craintes que suscitent ces questions.

M. GORDON: Bien entendu, cela dépend encore une fois du point particulier à l'étude. Par exemple, en ce qui concerne nos plans d'organisation d'il y a deux ans, alors que nous avons arrêté l'emplacement des centres de secteur, nous avons tenu avec chacun des dirigeants des localités intéressées des réunions qui nous ont permis d'étudier la situation avec les maires et autres notables qui ont très bien saisi notre point de vue. Voilà une ligne de conduite que je crois possible. La seule chose qui m'inquiète à cet égard, c'est que je ne fais pas de promesses si je n'ai pas l'intention de les remplir; lorsque j'en fais une, je m'assure que je pourrai la remplir, à moins de circonstances tout à fait indépendantes de ma volonté.

Je ne puis donc pas, comme le propose M. Fisher, faire une déclaration d'ordre général, mais nous ferons à cet égard tout ce qu'il est vraiment possible de faire, compte tenu des circonstances.

M. FISHER: J'aimerais, cependant, avoir une idée des changements prévus, mais si le renseignement n'existe pas...

M. GORDON: Voilà, plus que jamais auparavant, nous laissons ces questions aux autorités régionales. D'après notre régime de décentralisation, c'est le vice-président chargé du secteur qui prend les dispositions d'ordre local et cette responsabilité se transmet aux directeurs régionaux. Ce sont eux qui se rencontrent avec les citoyens de ces localités pour ces décisions.

M. FISHER: Autrement dit, M. Gonder est le monsieur qui intéresse mon cas?

M. GORDON: Oui, c'est à lui que vous devez vous adresser. Vous le trouverez, je pense, très compréhensif et sympathique et prêt à s'occuper de toute difficulté que vous lui exposerez.

M. FISHER: J'ai encore une question à poser au sujet des frais convenus et du pourcentage des recettes provenant des marchandises transportées aux taux convenus.

M. VAUGHAN: Environ 70 millions de dollars, je pense.

M. GORDON: Un petit instant, voulez-vous? Je veux bien saisir. Il s'agit d'un chiffre approximatif, à quelque \$200,000 près; 70 millions est un chiffre rond qui représente un peu moins de 10 pour 100 des recettes de notre réseau.

M. FISHER: Ce chiffre a-t-il augmenté de façon constante? Je sais que le nombre de taux augmente.

M. VAUGHAN: Le chiffre se fonde sur l'analyse des bulletins d'expédition. Cela s'applique à tous les chemins de fer canadiens. En 1955, le pourcentage de tonnes-milles est passé de 4.90 à 12.9.

M. FISHER: Étant donné cette tendance, pourquoi a-t-il fallu adopter en Ontario et au Québec des taux à la wagonnée réclame plutôt que de continuer à utiliser les taux convenus?

M. GORDON: Parce qu'il s'agit de deux choses tout à fait différentes. Le taux-réclame tend à encourager l'expédition en chargement plus gros. Cela n'a rien à voir avec le rabais de taux convenus; au fond, c'est comme si nous disons à un expéditeur: si vous vous engagez à expédier par chemin de fer X p. 100 de la totalité de votre production, nous pouvons vous proposer un taux qui englobera toutes vos expéditions. Cependant, le taux-réclame est à la portée de tous et tout expéditeur qui répond à nos exigences en ce qui concerne la charge qu'il mettra dans un wagon, parce que, plus le chargement est gros, le mieux c'est pour nous, il sera porté à charger le wagon au maximum. Voilà, en principe, la raison du taux-réclame.

M. LEWIS: Il s'agit d'expéditions de détail?

M. GORDON: Nous calculons le taux à la livre.

M. FISHER: Nous pourrions juger les taux-réclame des expéditions d'après l'analyse des bulletins d'expédition.

M. VAUGHAN: L'analyse des bulletins d'expédition fait la répartition entre tous taux de catégorie, taux concurrentiels, etc. Je ne vois pas comment nous pouvons fournir ce que vous demandez au moyen de ce qui se fait maintenant.

M. FISHER: Ces taux-réclame ont-ils été établis par l'Association des chemins de fer?

M. GORDON: Oui, les taux qu'exigent toutes les sociétés de chemin de fer.

M. LEWIS: S'y sont-ils intéressés seulement en 1961?

M. GORDON: Si je me rappelle bien, cela fait quelques années.

M. VAUGHAN: Il y eut un procès à ce sujet et après que les tribunaux se furent prononcés sur le droit des chemins de fer d'appliquer ces taux, la voie a été libre.

M. FISHER: Une dernière question au sujet des taux des marchandises. Le contrat passé avec les expéditeurs de minerai de fer vaut-il pour un certain nombre d'années ou le taux actuel est-il provisoire?

M. GORDON: Je devrais m'en souvenir.

M. VAUGHAN: Le taux convenu a été enregistré. Je puis vous en procurer le texte.

M. GORDON: Il veut savoir quelle est la durée du contrat. Pour autant que je m'en souviens, il n'a pas été question de durée; le contrat portait plutôt sur le tonnage.

M. FISHER: Cette question a donné lieu à beaucoup de discussions, d'interventions et de préoccupations dans deux circonscriptions au moins, celle de M. Benidickson et la mienne. Quel facteur a été si long à étudier à fond?

M. GORDON: Il y a eu désaccord entre les citoyens de Steep Rock et nous quant au sens de notre premier contrat. Nous soutenions que le taux proposé visait l'ensemble du tonnage à expédier au cours d'une certaine période; n'ayant

pas obtenu le tonnage convenu, nous avons jugé qu'il fallait augmenter le taux. Nous avons eu alors de longues et difficiles discussions au sujet de l'interprétation de l'entente et du bien-fondé du taux.

Cependant, après de longues discussions et de pénibles rencontres, nous en sommes arrivés à un règlement, bien que nous leur ayons dès le début accordé le taux qui convenait, au cas où ils voudraient aller devant la Commission des transports du Canada. Toutefois, lorsque nous nous sommes réunis, nous avons élaboré une entente qu'ils ont acceptée comme satisfaisante.

M. FISHER: L'un des éléments de leur cas particulier, c'est la diminution des taux exigés à quatre grands expéditeurs par nos concurrents d'outre-frontière; et s'il y a encore diminution des taux demandés aux expéditeurs américains, veuillez me dire si les chemins de fer Nationaux du Canada envisageraient une autre révision de ces taux?

M. GORDON: Pas nécessairement, bien que nous soyons assez disposés à en étudier le principe général. Nous faisons tout notre possible pour permettre à l'expéditeur d'atteindre le marché sur un pied concurrentiel, mais nous ne perdons pas de vue non plus les principes du premier contrat à cause du taux pratiqué entre le champ Missabii et Duluth et Superior. Dans ce cas, toutefois, nous ne sommes pas tenus de continuer à baisser nos taux. Nous avons établi un taux pour le Canada, et s'il se présente un facteur sérieux sur le plan concurrentiel, la société sera libre de nous en montrer les conséquences; ensuite, nous devons décider en fonction de nos frais si nous pouvons nous permettre d'aller plus loin. Nous ne le pourrions peut-être pas parce que nous sommes déjà fort à l'étroit.

Le PRÉSIDENT: Nous reprendrons à 5 h. 30. Si M. Fisher n'a pas d'autres questions, M. Robinson a la parole.

M. ROBINSON: J'ai une question à poser au sujet du service des voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous fini du service des marchandises? Nous avons beaucoup parlé de route et d'autres choses, mais pouvons-nous en finir du service des marchandises?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai deux ou trois questions relatives au service rail-route.

M. FISHER: Mettons-le dans la catégorie du service routier. Laissons le service des marchandises.

Le PRÉSIDENT: Oui, le rail-route peut tout aussi bien être étudié avec les services routiers.

Quelle est votre question, monsieur Robinson?

M. ROBINSON: Il s'agit du service des voyageurs. Passons-nous au service des voyageurs?

Le PRÉSIDENT: Non, nous en sommes encore au service routier, à la page 12; vient ensuite le service des voyageurs.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai quelques questions à poser au sujet du rail-route. Les chemins de fer acceptent-ils les remorques de n'importe quel expéditeur?

M. GORDON: Oui, au taux qui s'applique à ce genre particulier d'expédition. Nous n'avons pas toujours agi ainsi, mais nous le faisons maintenant.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Maintenant, vous considérez-vous comme un transporteur public quant au rail-route?

M. GORDON: Nous ne l'avouons pas, mais nous agissons comme si nous assurions un service rail-route.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quel est l'écart des taux entre le régime 1 et le régime 2?

M. GORDON: Les avez-vous ici?

M. RIDEOUT: Avez-vous déjà eu connaissance d'une remorque qui aurait été vidée?

M. GORDON: Cela serait une manœuvre frauduleuse.

M. VAUGHAN: Le régime 1 est celui du trafic commercial, tandis que le régime 2 est celui de nos propres remorques.

M. GORDON: Il existe un écart 1 dans les taux.

M. VAUGHAN: Nous transporterions notre propre matériel.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quand vous parlez du régime 1, entendez-vous une remorque, mettons, de Midland à Superior ou à Fort Francis?

M. VAUGHAN: C'est le régime 1.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous dites que c'est le régime 1 dans le cas d'une de vos propres remorques?

M. VAUGHAN: Cela serait le régime 2.

M. GORDON: Le régime 1 a trait aux camions commerciaux tandis que le 2 se rapporte à nos remorques; en outre, il y a les régimes 3, 4 et 5, mais nous ne les utilisons pas tous.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): L'*Hoar Transport* appartient au National-Canadien. S'il adoptait le rail-route, le service relèverait-il du régime 1 ou 2?

M. GORDON: Monsieur Smith, je préférerais vous répondre demain matin; nous sommes en désaccord.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'aimerais savoir, par exemple, si l'*Hoar* pratique beaucoup de rail-route.

M. GORDON: Vous voulez savoir si oui ou non nos filiales payent le taux commercial ou notre taux à nous?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Oui, si elles obtiennent un taux préférentiel.

M. GORDON: J'aurai ce renseignement pour vous demain matin.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur Gordon, je vous ferai observer que, au cours de la première partie de l'audience, vous avez dit dans l'une de vos observations, sauf erreur, que j'avais des relations avec les entreprises de camionnage. Je tiens à vous faire observer dès à présent et sans équivoque que je n'ai aucune relation avec le camionnage ni avec une compagnie ou un administrateur de compagnie.

M. GORDON: Je n'ai pas fait semblable déclaration. Je pense que je vous ai demandé si vous étiez apparenté... Je ne savais pas.

M. FISHER: Je compte des camionneurs parmi mes meilleurs amis.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Vous nous avez quelque peu éclairés en nous disant que le camionnage avait bénéficié de l'entrée du National-Canadien dans ce domaine. Le 10 octobre dernier, la *Gazette* a publié un rapport accusant le National-Canadien de quatre illégalités pour avoir transporté des marchandises par camion jusque dans la région de Montréal. L'accusation était portée contre le National-Canadien et le juge a approuvé la comparution de la société le 23 octobre pour transport illégal de marchandises entre Montréal, Laprairie, Saint-Jean, Saint-Rémi et Rawdon. Je veux simplement empêcher que se répande l'idée que tous ceux qui participent à l'industrie des transports sont coupables d'actes illégaux ou malhonnêtes. Je m'élève contre cette déclaration.

M. GORDON: Pardon, il s'agissait d'un des litiges qu'a suscités l'audience devant la Commission des transports.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Excusez-moi. Je crois comprendre que la question est tout à fait indépendante de la décision de la Cour suprême relativement à la loi sur les chemins de fer.

M. GORDON: Le fond de la question est celui-ci: il existe une divergence d'opinions très marquée entre le contentieux du National-Canadien et les autorités qui ont saisi les tribunaux de la question de savoir si nous avons ou non le droit d'exploiter ces entreprises de camionnage. Nous croyons que nous l'avons et nous étions bien aises de ces poursuites afin de pouvoir établir quels sont nos droits.

Une VOIX: Une cause-type.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Vous avez délibérément agi afin d'obtenir une décision des tribunaux du Québec.

M. GORDON: C'est une cause qui a fait jurisprudence.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): En aucun autre temps vos camionneurs n'ont été accusés d'illégalités dans la province de Québec ou dans une autre province?

M. GORDON: Je ne puis répondre en détail. Bien sûr, nos camionneurs violent la loi un jour ou l'autre. Je faisais une déclaration d'ordre général, à savoir que la morale y a gagné grâce à l'entrée en scène de l'exploitation de haute classe du National-Canadien, et je m'en tiens à cela.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je désirerais poser une couple de questions, ce qui va probablement nous mener après 5 heures et demie. Vous avez parlé d'un plan directeur, c'est-à-dire l'intégration des services de camionnage et de chemin de fer afin d'assurer un meilleur service aux expéditeurs. En 1958, à ce même comité, M. Chevrier vous a demandé si oui ou non vous vous lanciez dans le camionnage.

En résumé, vous avez répondu que le camionnage serait un auxiliaire du chemin de fer; la dépense projetée, je pense, était de l'ordre de 5 millions. Ce qui me préoccupe, c'est que, je pense, le National-Canadien songe à se lancer à fond dans le camionnage, ou bien il se serait présenté devant le Comité pour expliquer le plan directeur et ne s'en serait pas esquivé en parlant d'un auxiliaire. A mon sens, ce qu'il faut entendre par auxiliaire, c'est que vous allez faire circuler des camions là où des lignes ferroviaires ont été abandonnées et dans d'autres cas qui pourraient servir vos fins.

M. GORDON: Pas forcément des camions du National-Canadien.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): En 1959, en réponse à certaines questions de M. Chevrier, vous avez indiqué qu'il y avait au budget une prévision de 15 millions pour l'acquisition de camions. Mas c'était une simple autorisation et, sauf erreur, vous songiez à quelque chose, mais vous ne saviez pas au juste ce que vous feriez.

M. GORDON: C'est juste.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Faute d'une idée bien nette de ce que vous allez faire, je crains que le National-Canadien ne soit en train de s'accaparer de l'industrie du camionnage parce que depuis 1958 vous avez eu une façon de vous insinuer dans le camionnage. La question que je désire poser maintenant est celle-ci: est-ce l'intention du National-Canadien, d'après ce que vous avez indiqué dans votre discours à l'Exposition centrale, de désigner des régions du pays où vous cherchiez à obtenir l'exclusivité du transport par camion vers les têtes de ligne, et dès lors à vous emparer du secteur privé des transports?

M. GORDON: Je me rends compte que je ferais mieux de cesser de faire des discours. Cela me donnerait une bonne excuse.

Il ne s'est rien produit depuis 1958 qui bouleverse notre idée fondamentale, c'est-à-dire que nous pouvons regarder le camionnage comme l'auxiliaire du chemin de fer. Je me suis expliqué à fond sur le sujet en ce qui concerne le plan directeur. Nous songeons à utiliser le chemin de fer pour le transport

à grande distance sur les lignes principales jusqu'à un point central d'où nous ferons la livraison par camion. En ce qui concerne la livraison à partir du point central, cela ne veut pas dire que nous allons nécessairement être propriétaire des camions. Pour ma part, je désirerais le plus possible ne pas en être le propriétaire, ne fût-ce que parce que je dois me présenter devant le Comité. Nous n'avons nullement l'intention de faire ce qui vous préoccupe, c'est-à-dire nous mettre en état de nous substituer aux entreprises de camionnage.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Votre proposition au sujet des têtes de ligne, ainsi que vous l'indiquez dans votre paragraphe sur les services de marchandises ou le plan de vente, visait à apporter les chargements de détail par camion jusqu'aux têtes de ligne.

M. GORDON: En effet.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): En premier lieu, vous avez acheté les droits ou les privilèges d'une compagnie, pas nécessairement son matériel, de façon à effectuer du transport à grande distance parallèlement aux lignes de chemin de fer qui assureraient déjà ce genre de transport. C'est ce qui m'a donné la première indication que vous vous proposiez d'entrer en concurrence avec les entreprises de camionnage ou que vous cherchiez à les absorber.

Dans votre rapport, à la rubrique du service des marchandises, vous déclarez que vous acheminerez les marchandises de détail sur de faibles distances jusqu'aux têtes de ligne et que vous les acheminerez à travers le pays par chemin de fer, mais essentiellement la *Midland-Superior* est en service actuellement entre Edmonton et Montréal ou Toronto, de sorte que de fait vous faites actuellement du transport à grande distance par camion. Je ne crois pas que vous vous en teniez au principe que vous avez exposé devant le Comité en 1959, parce que vous faites actuellement du transport par camion à grande distance au lieu simplement d'amener à la tête de ligne des marchandises transportées sur de faibles distances.

M. GORDON: Oui, mais seulement d'une façon bien restreinte.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Si vous n'êtes engagé que d'une façon aussi restreinte, pourquoi alors vous êtes-vous engagés dans le camionnage à grande distance? Les permis des transporteurs routiers publics en Alberta et en Ontario étant ce qu'ils sont, je pense qu'il vous serait bien facile d'acquérir de petites entreprises de transport à courte distance pour transporter par camion les marchandises de Niagara Falls à Hamilton ou *vice versa* ou de quelque autre localité du Nord de l'Alberta. Ce qui me tracasse, c'est que la première entreprise de camionnage acquise par le National-Canadien était celle qui fait peut-être au pays le plus de transport à grande distance et je n'arrive pas à comprendre pourquoi on a fait cela. Si l'on examine les acquisitions du National-Canadien dans ce domaine, il devient évident que presque dans chaque cas c'est une entreprise de transport à grande distance qu'on a achetée.

M. GORDON: Je n'ai jamais donné à entendre que nous n'étions pas prêts à assurer à nos clients le service de transport par camion à grande distance, si ce genre particulier de transport convient à leurs besoins. Nous allons assurer ce service si nous pouvons avoir des affaires pour le justifier.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): En d'autres termes, vous songez à vous engager dans le transport par camion à grande distance si vous pouvez faire une concurrence plus efficace que par le transport par chemin de fer à grande distance?

M. GORDON: Oui, mais notre intérêt fondamental réside dans le transport à grande distance par le chemin de fer, parce que c'est là où est investi notre capital. Nous avons plus de 3 milliards dans le chemin de fer.

M. LEWIS: Monsieur le président, avant que nous ajournions la séance cet après-midi, je désire déclarer que les insinuations que comportent les questions de M. McDonald ne sont pas nécessairement partagées par tous les membres du Comité. En d'autres termes, quant à moi, je ne partage pas nécessairement le sous-entendu de ses questions, savoir qu'il y a quelque chose de mal à ce qu'un chemin de fer de l'État fasse l'acquisition, dans le cadre d'une ligne de conduite établie, d'entreprises de camionnage au Canada, que ce soit pour du transport à grande ou à faible distance. Je ne veux pas commencer une longue dissertation sur le sujet, mais je désire signaler que, tandis qu'un chemin de fer est d'après la loi requis de comparaître devant un comité du Parlement et de rendre compte de sa gestion, l'autre réseau de chemin de fer ne l'est pas; et cependant, l'autre chemin de fer, et c'est de notoriété publique, a acquis de grandes entreprises de camionnage, dont une entreprise qui fait le camionnage à grande distance. Si le chemin de fer d'État doit jouer un rôle dans le réseau national de transport, et jouer ce rôle avec efficacité, il doit alors avoir au moins les mêmes moyens de développement que l'autre réseau ferroviaire du Canada sans être assujetti au genre de critiques qui semble découler des questions qui ont été posées.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je puis vous assurer qu'il s'agissait bien de critiques, et je n'en fais pas mystère.

M. LEWIS: Je voulais m'assurer qu'il ne figure pas au compte rendu seulement un côté de la question.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le Comité s'ajourne jusqu'à demain matin à 10 heures. Nous nous réunirons alors dans la même salle.

... ..

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DÉLIBÉRATIONS

La présente édition des *Procès-verbaux et Témoignages* comprend: 1° le texte des témoignages et délibérations en français; 2° la traduction en français des procès-verbaux et témoignages en anglais, laquelle est faite par la Division de la traduction générale du Bureau des traductions, sous la direction de Jean-Marie Magnant, bureau n° 966, immeuble Hunter (tél. 9-2-2343).

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-cinquième législature
1962

COMITÉ SESSIONNEL

DES

**CHEMINS DE FER, DES LIGNES
AÉRIENNES ET DE LA MARINE
MARCHANDE**

que l'État possède et régit

Président: L'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

SÉANCES DU JEUDI 22 NOVEMBRE 1962 ET DU
VENDREDI 23 NOVEMBRE 1962

Rapport annuel de 1961 des Chemins de fer Nationaux du Canada
Budget des immobilisations et Budget d'exploitation des Chemins de fer
Nationaux du Canada pour l'année 1962

Rapport annuel du Trust des Titres des Chemins de fer Nationaux
du Canada pour l'année 1961

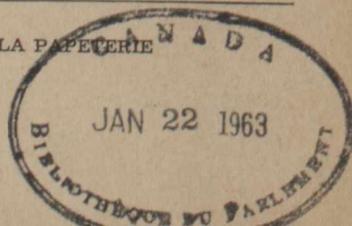
Rapport du vérificateur au Parlement pour l'année 1961

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports. De la *Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada*: M. Donald Gordon, président du réseau et du conseil d'administration; M. R. T. Vaughan, secrétaire; M. J. L. Toole, vice-président, Comptabilité et finances; M. J. W. Demcoe, vice-président, Transport et entretien; M. J.-A. de Lalanne, vérificateur.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPEETERIE
OTTAWA, 1963

28056-0-1



COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA
MARINE MARCHANDE

Président: l'honorable W. Earl Rowe

Vice-président: M. Heber Smith

MM.

Addison	Fairweather	Pascoe
Badanai	Fisher	Pugh
Benidickson	Foy	Rideout
Bourbonnais	Grégoire ¹	Rinfret
Caouette	Lamoureux	Robinson
Carter	Lewis	Rouleau
Chevrier	McDonald (<i>Hamilton-</i>	Smallwood
Coates	<i>Sud</i>)	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
English	Ouellet	

(Quorum 10)

Le secrétaire du Comité,
R.-L. Boivin.

¹Remplacé par M. Beaulé le 22 novembre, avant la tenue de la huitième séance.

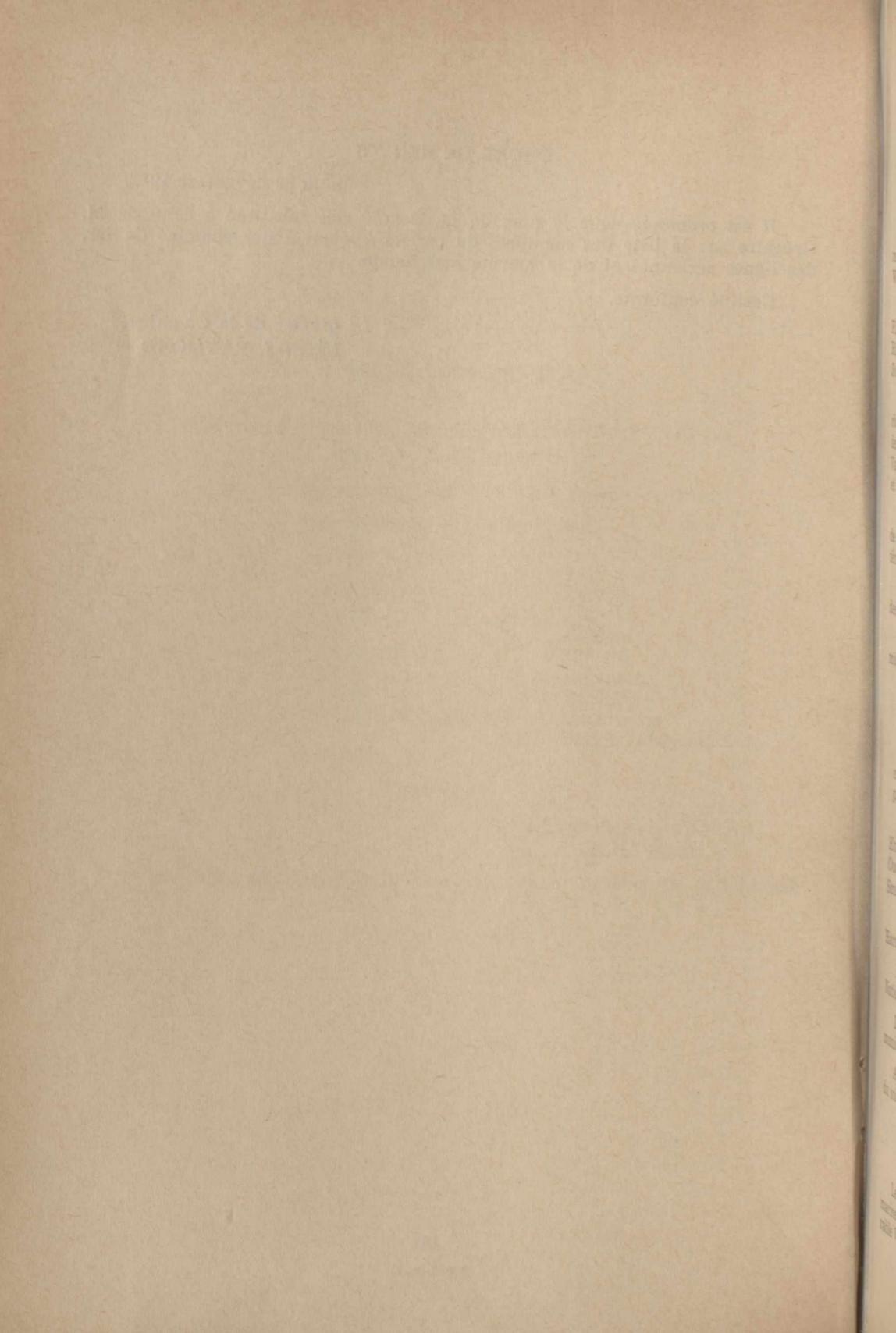
ORDRE DE RENVOI

JEUDI 22 novembre 1962.

Il est ordonné:—Que le nom de M. Beulé soit substitué à celui de M. Grégoire sur la liste des membres du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND



PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 22 novembre 1962.

(7)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 10 h. 05 du matin, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Badanai, Benidickson, Carter, Chevrier, English, Fairweather, Fisher, Foy, Lamoureux, McDonald (*Hamilton-Sud*), Ouellet, Pascoe, Pugh, Rideout, Rinfret, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*), Smith (*Calgary-Sud*). (19)

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports. *Des chemins de fer Nationaux du Canada:* M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président du Conseil d'administration et président du chemin de fer; M. R. T. Vaughan, secrétaire de la Société; M. J. L. Toole, vice-président (Comptabilité et Finances); M. J. W. Demcoe, vice-président (Transport et Entretien).

Le Comité poursuit l'examen de la section du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada qui porte sur le service routier. L'interrogatoire des témoins se poursuit.

Le Comité approuve les sections relatives au service routier et au service des voyageurs.

A midi et trente minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à 3 heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(8)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit de nouveau à 3 h. 15 de l'après-midi, sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Addison, Badanai, Beaulé, Benidickson, Carter, Chevrier, English, Fairweather, Fisher, Foy, Lamoureux, McDonald (*Hamilton-Sud*), Ouellet, Pascoe, Pugh, Rideout, Rinfret, Robinson, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*), Smith (*Calgary-Sud*). (21)

Aussi présents: Les mêmes témoins qu'à la séance du matin et M. C. A. Harris, directeur des Relations extérieures.

Le Comité continue l'examen du rapport annuel (1961) des chemins de fer Nationaux du Canada et l'interrogatoire des témoins se poursuit.

Le Comité étudie les sections relatives au service des voyageurs, aux communications et aux hôtels.

A 5 heures et demie de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à 8 heures du soir.

SÉANCE DU SOIR

(9)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit de nouveau à 8 h. 10 du soir. Le président, l'honorable W. Earl Rowe, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Addison, Badanai, Beaulé, Benidickson, Carter, Chevrier, English, Fairweather, Fisher, Lamoureux, McDonald (*Hamilton-Sud*), Ouellet, Pascoe, Pugh, Rideout, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*). (17)

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

Le Comité poursuit l'examen du rapport annuel (1961) des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le Comité approuve les sections intitulées «Personnel et Relations ouvrières» et «Pensions».

A 10 heures du soir le Comité s'ajourne au vendredi 23 novembre, à 10 heures du matin.

VENDREDI 23 novembre 1962.

(10)

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande se réunit à 10 h. 10 du matin sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Addison, Badanai, Beaulé, Carter, Chevrier, English, Fairweather, Fisher, Lamoureux, Lewis, Ouellet, Pascoe, Pugh, Rideout, Rowe, Smith (*Calgary-Sud*). (16)

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports. *Des chemins de fer Nationaux du Canada:* M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président du Conseil d'administration et président du chemin de fer; M. R. T. Vaughan, secrétaire de la Société; M. J. L. Toole, vice-président (Comptabilité et Finances); M. J.-A. de Lalanne, comptable agréé, vérificateur.

Le Comité poursuit l'examen du rapport annuel (1961) des chemins de fer Nationaux du Canada.

Il approuve les sections intitulées «Autres réalisations» et «Perspectives d'avenir».

Sur la proposition de M. Rideout, appuyé par M. Lamoureux, le rapport annuel (1961) des chemins de fer Nationaux du Canada est approuvé.

Le Comité étudie ensuite les budgets d'immobilisations et d'exploitation (1962) des chemins de fer Nationaux du Canada, qui sont approuvés sur la proposition de M. Badanai, appuyé par M. Smith (*Calgary-Sud*).

Sur la proposition de M. Fairweather, appuyé par M. English, le Comité approuve le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada (1961).

Le Comité étudie ensuite le rapport (1961) au Parlement du vérificateur au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada. M. J.-A. de Lalanne est appelé et interrogé.

Sur la proposition de M. Pascoe, appuyé par M. Smith (*Calgary-Sud*) le Comité approuve le rapport du vérificateur.

Le président remercie ensuite les témoins d'avoir comparu devant le Comité. Il exprime l'appréciation du Comité pour le travail accompli par M. Gordon à la direction des chemins de fer Nationaux du Canada.

A 11 h. 10 du matin le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
R.-L. Boivin.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 22 novembre 1962.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre.

Hier, au moment où nous ajournions, M. Smith (*Simcoe-Nord*) a posé une question et le président se disposait à y répondre.

M. DONALD GORDON (*président des chemins de fer Nationaux du Canada*): Oui, monsieur le président. Au cours d'un entretien avec mes collègues, j'ai constaté que je n'avais pas saisi le sens de votre question, monsieur Smith.

Le Plan I, nous l'avons déjà dit et vous le savez, intéresse les entreprises commerciales de camionnage et c'est là le tarif que nous faisons à ces entreprises. Le Plan II est un service tout à fait différent. En vertu du Plan I, l'entreprise de camionnage amène sa remorque à la rampe du chemin de fer et installe sa remorque sur cette rampe. Et c'est à partir de là que notre service commence. Autrement dit, l'entreprise commerciale fournit le tracteur et amène la remorque à la rampe du chemin de fer.

En vertu du Plan II, le chemin de fer envoie sa propre remorque et son propre tracteur à l'expéditeur, cueille les marchandises et les ramène et installe la remorque dans le wagon plat et de nouveau, à destination, le chemin de fer fournit le tracteur et livre les marchandises au destinataire.

Pour ce qui est de nos services de camionnage, nous leur faisons exactement le même tarif qu'aux entreprises commerciales. Le tarif est exactement le même; il n'y a donc aucun avantage sous ce rapport.

A ce sujet, je devrais, je pense, faire la lumière sur un autre point, car, d'après certains de mes collègues, les explications que j'ai données n'étaient pas très claires. Il s'agit d'un point soulevé par M. McDonald, qui semblait s'inquiéter à l'idée que nos services de camionnage bénéficiaient peut-être d'une subvention cachée dans leur effet actuel et éventuel sur nos agences principales. Je veux tirer cela au clair.

Lorsque le principe de l'agence principale aura été appliqué, comme je vous l'ai dit, la distribution se fera le plus souvent en vertu de contrats que nous aurons passés avec les camionneurs particuliers de sorte que le camionneur particulier sera payé pour la livraison de l'envoi au lieu de l'agence principale. Si nous utilisons nos propres filiales de camionnage, nous les inviterons à faire une offre. Autrement dit, nos propres services de camionnage établiront un tarif pour amener ce trafic au lieu de l'agence principale et, si leur tarif est moins élevé que le tarif que demande le camionneur privé, ils auront le contrat, mais ce sera un marché conclu sur une base strictement commerciale. Un contrat sera passé et les principes commerciaux sous ce rapport seront respectés. Les frais du camionnage apparaîtront clairement dans les comptes de notre filiale et il n'y aura pas de subvention en ce sens que la filiale ne bénéficiera d'aucune préférence.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président j'aurais une question à poser au sujet du service piggyback. Il n'existe présentement aucune restriction, n'est-ce pas, à l'égard de l'utilisation du service piggyback par les entreprises privées de camionnage?

M. GORDON: Il n'y a absolument aucune restriction.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Nulle part au Canada?

M. GORDON: Le service est à la disposition de toute entreprise commerciale de camionnage dans les conditions et au tarif mentionnés.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Voulez-vous dire en vertu du Plan I?

M. GORDON: Oui, n'importe où au Canada.

M. R. T. VAUGHAN (*secrétaire des chemins de fer Nationaux du Canada*): Il y a, je crois, un léger malentendu à ce sujet; M. McDonald comprendra. Ce que M. Gordon veut dire, c'est que nous transporterons, moyennant un certain tarif, la remorque de tout camionneur qui nous en fera la demande, mais ce ne sera pas nécessairement en vertu du Plan. I. Le Plan I fonctionne en maintes parties du pays, mais il faut pour cela des rampes, des wagons plats et ainsi de suite. Vous comprenez la situation?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Oui, monsieur.

M. VAUGHAN: En outre, le chemin de fer doit tenir compte des permis ou droits que les camionneurs ont obtenus des provinces. Autrement dit, nous ne pouvons pas transporter une remorque en vertu du Plan I entre deux points situés dans une région où le camionneur n'est pas autorisé à faire des affaires.

M. GORDON: En d'autres termes, cela s'applique aux régions où nous avons des services.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je ne parle pas des restrictions de ce genre. Je parle des endroits où vous avez des facilités de chargement et où les camionneurs sont en règle avec les lois provinciales.

M. GORDON: Oui, c'est la même chose pour les deux genres.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur Gordon, vous avez dit que vous auriez des taux concurrentiels pour le transport en lots de moins d'une wagonnée aux gares-centres soit au moyen de vos propres services de camionnage soit au moyen d'entreprises commerciales, tandis que, pour ce qui est d'Edmonton, je voulais parler des régions où vous avez coordonné vos services et où vous avez utilisé les hangars et l'outillage du chemin de fer, choses qui, pour les camionneurs privés, représentent des frais généraux, car il leur faudrait construire de pareilles installations. A mon avis, c'est là une subvention parce que, effectivement, vous utilisez les installations du chemin de fer pour faciliter votre activité dans le domaine du camionnage. C'est à ce point de vue qu'il existe, à mon sens, une subvention cachée.

M. GORDON: Pour autant que je puisse en juger, cela n'a rien à voir à la situation. Dans les circonstances actuelles, nous employons, comme je le disais hier, plus de mille camionneurs qui s'occupent de livrer les marchandises à nos hangars.

M. RIDEOUT: Vous avez des rampes à vos gares-terminus et il vous a fallu les construire?

M. GORDON: En effet, en tout endroit desservi par le service piggyback il nous faut construire des rampes.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): J'aurais une question à poser au sujet du service piggyback; il y a quelque temps, le président a laissé entendre que le National-Canadien étendrait ce service aux Maritimes.

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): C'était, je crois, en réponse à une question de M. Smith, laquelle a provoqué la discussion. Je crois savoir que le National-Canadien camionnera n'importe où, qu'il lui faille recourir à ses filiales ou à une entreprise privée de camionnage?

M. GORDON: Nous le ferons en tout endroit où nous aurons les facilités voulues.

Nous n'avons pas toujours été de cet avis, particulièrement dans les débuts du service piggyback. Je crois avoir dit à cette époque que nous n'offririons pas ce service à nos concurrents. Cependant, après de plus mûres réflexions et une

étude plus poussée de la situation, nous nous sommes rendu compte de la mesure dans laquelle ce service prenait de l'expansion et nous avons modifié notre programme. Je suis le premier à changer d'avis quand je me rends compte que je me suis trompé.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur le président, j'aurais une autre question à poser. Monsieur Gordon, vous avez une cause en instance devant la Cour Suprême de la province de Québec. Je ne voudrais pas nuire à votre cause; mais, si vous perdiez ce procès, avez-vous intention de demander au Parlement de modifier la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada afin de vous permettre de vous livrer au commerce du camionnage?

M. GORDON: Je répondrai à cette question que nous faisons face à chaque nouvelle situation avec spontanéité et ingéniosité.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Nous attendrons avec impatience votre solution à ce problème.

M. GORDON: Nous réglerons ces problèmes au fur et à mesure qu'ils se poseront.

M. FISHER: Monsieur le président, M. Gaffney, lors du 35^e congrès de l'Association des camionneurs, a prononcé les paroles suivantes au sujet de la possibilité que les chemins de fer obtiennent un monopole: «Ajoutez à cela le fait que les commissions provinciales de réglementation insistent beaucoup sur la nécessité de la concurrence sur toutes les routes, et il est peu probable qu'elles changent d'attitude quant aux services routiers. On peut donc affirmer sans crainte d'erreur que les chemins de fer n'auront jamais la chance de s'assurer le monopole, et qu'ils ne le désirent même pas.

Ces remarques semblent indiquer que, si les chemins de fer voulaient s'arroger le monopole, ils en seraient empêchés par les commissions provinciales de réglementation. Je me demande si vous consentiriez à nous faire connaître vos idées à ce sujet, étant donné les relations du National-Canadien avec les commissions provinciales de réglementation?

M. GORDON: Je ne crois pas que je pourrais ajouter quoi que ce soit aux remarques de M. Gaffney. Bien entendu, nous nous accommodons du milieu où nous nous trouvons: Les commissions provinciales de réglementation ont fixé des conditions pour l'octroi des permis de camionnage et nous devons nous plier à leurs exigences.

M. FISHER: En quel sens votre ligne de conduite a-t-elle évolué au point de vue du camionnage depuis le jour où vous avez décidé d'étendre votre activité au-delà du commerce déjà établi relativement à la *Canadian National Transportation Limited*?

M. GORDON: Je ne crois pas que notre ligne de conduite ait changé. Sans doute y a-t-il eu un déplacement de l'importance accordée aux divers éléments de notre entreprise à mesure que nous nous sommes rendu compte des immenses facteurs de concurrence.

M. FISHER: Était-il prévu dès le début que les lignes acquises fonctionneraient à titre de lignes séparées et conserveraient leur propre direction?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Comment cela s'est-il accompli?

M. GORDON: Nous sommes en pleine période de transition et, en principe, dans la plupart des compagnies que nous avons acquises, nous avons conservé la même direction. Bien entendu, nous avons fait des changements dans certains cas. Nous avons bien l'intention, du moins pour le moment, de les laisser fonctionner comme entreprises distinctes, mais nous adopterons sans doute plus tard une ligne de conduite appropriée quant à l'administration.

M. FISHER: Si elles doivent être constituées en sociétés distinctes, alors vous n'aurez pas d'objection à nous donner certains renseignements.

M. GORDON: J'aurais des objections. Je vous donnerai les chiffres d'ensemble dont nous avons parlé hier, mais non les détails dans chaque cas.

M. FISHER: A quoi cela nous mène-t-il? Vous dites que vous exploitez des entreprises distinctes et pourtant vous refusez de nous faire connaître le chiffre global des bénéfiques. N'y a-t-il pas ici contradiction?

M. GORDON: Je ne vois aucune contradiction, en tout cas pas plus que si vous me demandiez de donner le détail de chaque division de notre service de trafic-marchandises sous toutes les rubriques.

M. FISHER: Il s'agit ici d'une autre chose; il s'agit d'entreprises distinctes. Vous avez acheté un certain nombre d'entreprises de camionnage; vous nous dites que, dans une entreprise d'environ 20 millions de dollars, vous avez réalisé tant de bénéfice. Comment savoir jusqu'à quel point vous avez fait la fusion si nous ne savons pas comment chaque unité se tire d'affaires?

M. GORDON: Le moment est venu de vous répondre qu'il y a certaines choses qui doivent être laissées à la discrétion de la direction de la compagnie et qu'elle seule doit décider des meilleurs moyens de la faire fonctionner.

M. FISHER: J'ai eu de nombreux entretiens avec les agents d'entreprises de camionnage du Québec et de l'Ontario, avec les représentants de divers organismes et avec ceux de l'association nationale. Je voudrais vous mettre au courant de l'appréhension générale à ce sujet. Cela n'a rien à voir avec la question soulevée par M. McDonald. Pour sa part, ce qui l'intéresse d'une manière générale, c'est la tendance que semble manifester le National-Canadien à s'accaparer du commerce et à nuire à l'entreprise privée. Ce qui m'inquiète, c'est que l'on dise dans l'industrie du camionnage, que le National-Canadien n'a pas agi franchement dans l'acquisition de certaines agences de camionnage. Je veux parler notamment des entreprises *East-West* et *Empire*, qui ont été de mauvais placements. Pour ce qui est de la *Midland Superior*, je ne dirais pas carrément que c'était un mauvais placement, mais qu'environ deux ans après que vous vous êtes engagés dans cette affaire, vous n'êtes pas encore en mesure de rendre des comptes. Il me semble que le seul moyen possible de me rendre compte si vous avez fait une bonne affaire, une affaire de tout repos ou une mauvaise affaire en acquérant la *East-West* et l'*Empire* serait d'étudier l'évolution de ces deux entreprises et de constater les profits et les pertes.

M. GORDON: Je dois vous faire remarquer encore une fois que toute révélation sur les comptes de ces compagnies serait à l'avantage de nos concurrents et nous ferait certainement tort. J'ai fait une enquête sérieuse à ce sujet et je suis sûr qu'aucune entreprise de camionnage au Canada ne divulgue l'état de ses finances au public. Cela s'applique au Pacifique-Canadien, à la *Canadian Steamship Lines*, qui possède et dirige la *Kingsway Transport*, à la *British Electric Traction*, dont relève la *Canadian Motors Limited*, pour ne citer que celles-là. Je dois aussi vous faire remarquer que, lors des audiences de la Commission des transports de la province de Québec dont vous avez parlé, le président de la Commission, le colonel Harold, a décidé que l'état financier ne serait dévoilé que si toutes les autres entreprises de camionnage de la province de Québec étaient disposées à publier ces mêmes données. Il va sans dire qu'elles ont immédiatement refusé de faire de telles déclarations et que les choses en sont restées là.

Si vous me demandez si nous avons fait une bonne ou une mauvaise affaire, je vous répondrai encore une fois qu'il faut accorder une certaine mesure de confiance à la direction. Je vous ai avoué l'an dernier que nous avons rencontré des difficultés relativement à l'*East-West* et qu'il y avait eu un procès

à ce sujet. Évidemment, les personnes qui espèrent gagner ce procès vont répandre toutes sortes de rumeurs et de commérages à notre sujet, mais l'accusation repose sur le fait que nous avons retenu une partie importante du prix d'achat, parce que nous croyons que l'état financier de la compagnie nous avait été mal représenté. Voilà le sujet du litige. Il est certain qu'il peut y avoir des cancons dans les affaires de ce genre; mais, pour ce qui est des autres achats, l'avenir seul dira si nous avons fait de bonnes affaires ou non.

Si nous parvenons à nous débarrasser des entraves suscitées par le désir de nos concurrents de nous nuire de toutes les manières possibles, nous pourrions alors nous libérer et faire fonctionner les compagnies en question comme elles doivent fonctionner. J'ai confiance que les résultats prouveront que nous avons fait une bonne affaire.

M. FISHER: Comment le saurons-nous si vous refusez de nous donner le moindre renseignement? Vous nous dévoilez à peine la petite marge de profit que vous avez réalisée au moyen de ces compagnies.

M. GORDON: L'entreprise qui n'en est qu'à ses débuts est une nouvelle aventure pour les chemins de fer et nous devons faire face aux obstacles dont je viens de parler.

M. FISHER: Vous êtes constamment en période de transition. Je voudrais revenir sur ce point, monsieur le président. Lorsque le National-Canadien s'est engagé dans cette exploitation, il était bien entendu que les compagnies dont on faisait l'acquisition fonctionneraient à titre d'entreprises distinctes. Aujourd'hui il semble qu'elles ne sont pas distinctes.

M. GORDON: Elles sont traitées comme entreprises distinctes en ce sens qu'elles font partie d'un groupement, et la révélation de tel ou tel détail en particulier ne saurait que vous induire en erreur sur l'activité du groupement en général. En d'autres termes, lorsque nous avons acheté ces quatre ou cinq entreprises, nous avons évidemment essayé d'en tirer le meilleur parti possible. Il se peut fort bien que, lorsque nous avons fait profiter la *Midland Superior*, par exemple, de telle ou telle commande, nous l'avons favorisée au détriment des autres membres du groupement. Cela n'a aucune importance, car toutes les recettes vont dans la même caisse. C'est pour cette raison que je ne veux pas entrer dans les chiffres qui concernent chaque entreprise en particulier. Quand je dis «entreprises distinctes», j'entends par là que nous donnons les résultats d'ensemble pour tout le groupe et que la comptabilité est conçue de façon à ne tenir compte que de loin des intérêts particuliers de chacune des compagnies de camionnage quand il s'agit de fixer les tarifs ou de procurer certains services au chemin de fer lui-même. C'est là de la bonne administration. C'est tout ce que je puis en dire.

M. FISHER: C'est sans doute de la bonne administration, mais comment le savoir si vous refusez de nous donner des renseignements au sujet de ces compagnies? Nous n'avons aucun moyen de juger de la sagesse du National-Canadien ou de sa perspicacité en affaires relativement aux lignes dont il a fait l'acquisition.

M. GORDON: Tout ce que je peux dire, c'est que ces diverses compagnies sont unies entre elles et avec le réseau à un tel point qu'il est difficile sinon impossible de déterminer les recettes et les dépenses qui s'appliquent à chacune.

M. FISHER: Ce ne sont donc pas des entreprises distinctes?

M. GORDON: Ce sont des corps constitués, et c'est ce que j'entends par entreprises distinctes.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, qu'est-ce que tout cela signifie?

Le PRÉSIDENT: Je suis dans l'obscurité en tant que président, et je crois que le Comité l'est également. Nous sommes ici pour étudier les rapports.

M. FISHER: Nous en sommes à l'étude du service routier.

Le PRÉSIDENT: J'ai la parole en ce moment; vous l'avez eue vous-même la plus grande partie du temps. Nous sommes ici pour étudier les renseignements qui nous ont été présentés dans le présent rapport. Nous n'avons pas à critiquer les grandes lignes de l'administration de la compagnie. Nous ne sommes pas ici non plus pour apprendre à diriger un chemin de fer. Nous sommes ici pour étudier les rapports qui nous sont présentés. Il y a une foule de renseignements qui ne sont même pas mentionnés, des considérations de nature générale au sujet de la société. Je crois que le président nous a expliqué d'une façon satisfaisante pourquoi il ne serait pas sage de procéder autrement. Je me demande s'il serait opportun de faire venir un représentant du Pacifique-Canadien et lui demander des renseignements détaillés sur le fonctionnement de son entreprise.

M. FISHER: Je m'oppose à ce que vous venez de dire. En d'autres termes, je représente...

Le PRÉSIDENT: Et moi de même.

M. FISHER: ...comme tous les députés ici présents. J'ai reçu plus de plaintes au sujet de cette affaire de camionnage l'année dernière qu'à n'importe quel autre sujet. Je voudrais être à même de rapporter quelque chose de concret aux personnes que je représente, y compris mes électeurs. Je vois deux problèmes principaux qui se posent, l'un étant celui que M. McDonald a soulevé, c'est-à-dire le fait que la ligne de conduite du National-Canadien a tendance à monopoliser l'industrie du camionnage. Cette question m'intéresse médiocrement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Oh, oh!

M. FISHER: Mais il y a un autre aspect qui présente un problème bien différent. Je m'inquiète de l'antipathie et des soupçons soulevés par l'entrée du National-Canadien dans l'industrie du camionnage.

M. GORDON: Pourquoi le National-Canadien et pas le Pacifique-Canadien?

M. FISHER: Parce qu'il s'agit justement d'un réseau qui appartient à l'État. On n'a cessé de dire que vous êtes subventionné à même les deniers publics.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, j'aurais une autre question à poser. Même si M. Gordon nous fournissait les renseignements que M. Fisher semble si désireux d'obtenir au sujet de l'administration de ces compagnies, serions-nous en mesure de juger si la direction du National-Canadien a bien agi ou non en faisant l'acquisition des compagnies de camionnage en question?

M. GORDON: Non, certainement.

M. CHEVRIER: Dans toute cette affaire, je ne crois pas qu'il serait possible de déterminer si c'était un marché avantageux ou non; mais il y a quelque chose de plus grave encore. Est-ce la pratique ordinaire du présent comité d'exiger que la Compagnie des chemins de fer Nationaux fournisse des renseignements qui, au dire du président, ne sont pas d'intérêt public ou qui pourraient nuire, à la concurrence. Je ne crois pas que nous devions agir d'après des décisions prises par un autre organisme. Nous pouvons tenir compte de ce que d'autres organismes ont fait; mais, durant le peu de temps que j'ai fait partie de ce Comité, la règle a été que, lorsque le président du réseau dit qu'il serait au détriment du réseau de dévoiler certains renseignements, alors pour ma part je ne me soucie pas de ce que feront les autres membres du Comité. Étant donné l'attitude que j'ai dû adopter à l'égard des décisions du présent comité, je me soumettrai certainement à la décision du Comité. Il me semble que nous devrions décider de cette affaire une fois pour toute.

A chaque réunion annuelle on soulève la même question, à savoir que le président ne donne pas les renseignements que les membres sont en droit de

recevoir. Il se peut qu'il en soit ainsi, je l'ignore. Mais, supposons que ce soit le cas, si le président affirme qu'il agit ainsi dans l'intérêt général et pour éviter de nuire au National-Canadien, en raison d'une décision prise au cours des années passées, je me déclare en faveur de cette décision et j'appuie la conduite du président sous ce rapport. Les autres membres du Comité sont libres de faire ce que bon leur semble et de renverser cette décision.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions prendre une décision à ce sujet. Vous avez entendu ce qu'en pense M. Chevrier, qui a déjà été ministre des Transports. Il me semble, en effet, que nous devrions savoir jusqu'où nous pouvons aller. Vous pouvez répéter à l'infini que ces renseignements devraient être divulgués.

M. FISHER: Mais je n'ai pas fait de proposition.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions en venir à une décision de la part du Comité. Nous sommes ici à titre de représentants. Je suis votre président, mais je n'ai pas parlé plus qu'un président doit le faire. Mais je suis aussi responsable envers mes électeurs, si l'on considère les choses du point de vue de la responsabilité envers les électeurs; j'aurais moi-même beaucoup de questions à poser. Nous faisons partie de ce Comité et nous sommes responsables envers tout le pays et nous ne devons pas nous intéresser seulement à la publicité que nous espérons obtenir dans nos comtés respectifs.

M. FISHER: Puis-je vous demander quel rapport ont ces remarques avec la question à l'étude?

Le PRÉSIDENT: Un rapport très étroit.

M. FISHER: Je trouve ces remarques blessantes à mon égard.

Le PRÉSIDENT: Peu importe que vous les trouviez blessantes. Il faudrait, je crois, prendre une décision à ce sujet afin que nous sachions si ce principe général doit être accepté ou non; autrement, nous en aurons pour tout l'hiver.

M. ROBINSON: Vos attributions vous permettent de rendre cette décision, monsieur le président.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je ne voudrais aucunement embarrasser plus tard ce Comité en faisant déclarer irrégulières certaines questions simplement parce qu'un comité aurait décidé un jour que nous ne devons pas enquêter sur certains sujets. A mon avis, le président doit avoir de l'autorité sur le Comité et décider que certaines choses sont irrégulières et protéger, s'il le faut, le président des chemins de fer. Mais je ne voudrais pas d'une motion ou d'une décision en vertu de laquelle, chaque fois que nous l'interrogeons, le président des chemins de fer pourrait répondre que nous ne devons pas lui poser une telle question. Naturellement, je ne dis pas que le président se comporterait ainsi.

M. GORDON: Non, et il n'a jamais agi de cette façon.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a rien de rigide là-dedans, mais cette manière de procéder est adoptée par les comités depuis des années, et je crois que nous devrions avoir un certain respect pour de telles coutumes qui sont en vigueur depuis longtemps.

M. CHEVRIER: Rien de ce que j'ai dit n'a trait à une décision générale. Depuis que je suis ici, soit deux jours et demi, j'étais absent aux réunions d'hiver— c'est la première fois que quelqu'un déclare formellement que cette information serait nuisible aux chemins de fer. Ayant dit cela, je crois qu'il faudrait appliquer la règle. Celle-ci n'empêcherait aucun membre de poser toutes les questions qu'il désire poser en rapport avec un sujet à l'étude. Cependant, si le président du chemin de fer déclare qu'il n'a pas le renseignement demandé ou qu'il ne peut donner ce renseignement pour le moment parce que cela nuirait aux chemins de fer, il faudrait alors accepter sa parole.

M. FISHER: Je n'ai présenté aucune motion demandant que le président soit tenu de donner le renseignement requis, mais laissez-moi continuer. Je voudrais demander à M. Gordon si certains bénéfices obtenus de la *Midland Superior Express Limited* ont été inclus dans ses rapports de 1960 et 1961 sur le service de camionnage?

M. GORDON: J'ai donné certains renseignements à la page 12 du rapport où j'ai fait connaître les résultats complets de nos entreprises de camionnage, et c'est là, je pense, tous les renseignements que je puis donner à ce sujet.

M. FISHER: Possédez-vous en entier la *Midland Superior* à l'heure actuelle?

M. GORDON: Ici encore je vous dirai que cette question est d'ordre technique; 49 p. 100 des actions de la *Midland Superior* nous appartiennent et 51 p. 100 des autres sont administrées en fidéicommiss. Ces conditions resteront les mêmes jusqu'à ce que nous obtenions une décision de Québec.

M. FISHER: Étant donné la situation financière particulière de la *Midland Superior* quant aux actions que vous possédez, pouvez-vous ajouter les bénéfices que vous retirez de ces actions au total des bénéfices de votre entreprise de camionnage?

M. GORDON: En raison de l'entente que j'ai mentionnée, nous avons tous les pouvoirs en ce qui concerne le versement de dividendes à même les bénéfices de la *Midland Superior*.

M. FISHER: Vous dites que vous avez tous les pouvoirs en ce qui concerne les bénéfices?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. FISHER: Alors puis-je supposer tout d'abord que les bénéfices de la *Midland Superior* sont inclus dans ceux que vous avez fait connaître à l'égard de votre propre entreprise de camionnage en 1961?

M. GORDON: C'est là votre supposition.

M. FISHER: Puis-je vous demander si cela est exact?

M. GORDON: Je n'ajouterai rien de plus à ce que j'ai dit ici. Je me rends compte que, dans le genre d'interrogatoire que vous menez, vous pouvez continuer à me questionner à propos de chaque renseignement que j'ai donné et que les réponses ainsi fournies pourraient, prises globalement, passablement induire en erreur. Comme le sujet est compliqué, je ne me fie pas à moi-même pour suivre les subtilités de vos questions et je m'en tiens à l'exposé présenté dans le rapport annuel que nous étudions en ce moment, c'est-à-dire à l'alinéa 2 de la page 12 où la situation de notre entreprise de camionnage est exposée en détail. Nous y disons exactement...

M. FISHER: Je ne puis comprendre comment vous pouvez prendre cette attitude.

M. GORDON:

Les bénéfices nets d'exploitation de toutes les sociétés de camionnage appartenant en entier ou en partie au CN ont atteint à la fin de 1961 le montant de \$131,170, déduction faite des réserves d'amortissement et des avances consenties par la CNTL à ces entreprises, sous forme de capital d'exploitation ou pour servir à l'achat de propriétés et de matériel.

C'est là un exposé complet de notre situation et ces renseignements sont les plus précis que nous pouvons vous donner.

M. FISHER: Puis-je vous demander quand votre société de chemins de fer s'attend à la maîtrise absolue des affaires de la *Midland Superior*?

M. GORDON: Nous commencerons à nous occuper de cette question quand nous aurons finalement obtenu une décision dans les causes qui sont soumises à la Commission des transports de Québec. Celle-ci en a rendu une; mais, comme

un appel a été interjeté, je ne puis vous donner de date précise avant que cette question ait été décidée.

M. FISHER: Pourrait-il arriver que vous ne réussissiez pas à obtenir la maîtrise absolue des affaires de la *Midland Superior*?

M. GORDON: Nous avons bien confiance que la demande que nous avons soumise à la Commission des transports de Québec recevra une solution satisfaisante; je ne puis vous dire exactement quand cela aura lieu.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les actions de la *Midland Superior* sont administrées en fidéicommiss et je crois savoir qu'une entente avec les Chemins de fer Nationaux du Canada pour leur achat est actuellement en suspens.

M. GORDON: Oui, l'entente sera conclue dès que la question soumise à la Commission sera réglée.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Lors d'une réunion précédente du Comité, vous avez dit, n'est-ce pas? que, lorsque l'achat des diverses compagnies de camionnage aura été conclu, vous vous proposez d'émettre une déclaration au sujet des entreprises de camionnage fusionnées.

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. FISHER: Quand vous attendez-vous à le faire?

M. GORDON: Encore une fois tout dépend du temps que prendra le règlement des causes soumises à la cour.

M. FISHER: J'ai une réponse à l'une des questions de l'année dernière, à savoir à la question n° 265, qui figure dans le document parlementaire n° 148B. La première question se lisait ainsi qu'il suit:

Relativement au déficit du National Canadien pour la dernière année financière, combien de ce déficit est attribuable à l'exploitation des compagnies de camionnage achetées par le CN en ces deux dernières années?

La réponse à cette question est la suivante:

Lorsque toutes les entreprises de camionnage de 1960 sont incluses, aucun déficit n'est enregistré dans leur exploitation pour cette année-là. Toutefois, comme les dispositions prises pour acheter toutes ces compagnies n'avaient pas été complétées au 31 décembre 1960, il y a un crédit de \$400,000 environ qui n'a pas encore été porté au compte du CN pour cette année-là.

Pourriez-vous expliquer cette question de crédit de \$400,000?

Le PRÉSIDENT: De quelle année parlez-vous?

M. FISHER: 1960.

M. VAUGHAN: La réponse donnée était juste quant à la situation.

M. RIDEOUT: Il semble que nous assistons à un débat entre les entreprises de camionnage et le chemin de fer.

M. FISHER: Je pose des questions au sujet de l'entreprise du camionnage. Il n'y a pas de débat ici. Je veux simplement une explication au sujet de la réponse que j'ai obtenue en 1961.

M. GORDON: Il n'y a pas d'explication à donner au sujet de cette réponse. Elle est complète.

M. PUGH: Ce montant était-il à recouvrer à la fin de 1960?

M. GORDON: Les chiffres que j'ai donnés ici, comme je l'ai déjà dit, s'appliquent à l'année 1961. Les bénéfices nets de toutes les sociétés de camionnage qui nous appartiennent en entier ou en partie figurent dans ce rapport.

M. PUGH: Je voudrais poser une question que je crois appropriée. Toute votre entreprise de camionnage est-elle sous la direction d'un seul homme?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. PUGH: Toute votre entreprise de camionnage est sous la direction d'un seul homme?

M. GORDON: Oui. Elle est sous la direction de M. Frank Gaffney, vice-président en charge du service routier. Nous disons, je crois, dans notre rapport que tous les services routiers du National-Canadien ont pris de l'ampleur en 1961 et ont fait l'objet de nouvelles mesures de coordination. Tous les services routiers, y compris l'ancienne division du Transport routier, et les services de ramassage et de livraison des messageries et des marchandises en lots de moins d'une wagonnée, ont été fusionnés pour constituer le nouveau service routier. Ce service, qui a été établi en janvier 1961, est aussi chargé de la gestion et de la régie des entreprises de camionnage acquises par la *Canadian National Transportation Limited*.

M. FISHER: Je voudrais poser à M. Gordon quelques questions au sujet des fonds dont il dispose pour acheter les compagnies de camionnage. Comme je crois le comprendre, il vous reste encore une partie du montant qui a été affectée à cette fin.

M. GORDON: Cela aussi est mentionné dans le rapport.

M. FISHER: Quelles sont les conditions en ce qui concerne les intérêts?

M. GORDON: Le rapport mentionne que le capital immobilisé dans les entreprises de camionnage était de \$11,900,000 à la fin de 1961 et qu'une somme additionnelle de \$3,700,000 représentait les montants engagés dans les négociations relatives à l'acquisition de quelques autres entreprises.

M. FISHER: Cette somme de \$3,700,000 a-t-elle quelque rapport avec la *Midland Superior*?

M. GORDON: Je n'ajouterai rien de plus à ce qui est mentionné dans le rapport. Je crois qu'il est temps que je prenne position là-dessus. J'ai dit que notre explication était donnée dans ces deux alinéas et je n'ai pas autre chose à déclarer à ce sujet.

M. FISHER: Permettez-moi d'aborder la question d'une autre façon. Est-il fait mention de ce montant dans le bilan du National-Canadien?

M. GORDON: Mention?

M. FISHER: Cet argent figure-t-il dans votre bilan?

M. GORDON: Ce \$3,700,000?

M. FISHER: Oui monsieur.

M. GORDON: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire.

M. FISHER: A quel usage sert présentement cet argent?

M. GORDON: J'ai mentionné dans le rapport que la somme de \$3,700,000 représente les montants engagés. Si vous voulez dire que l'argent est déposé et rapporte des intérêts, je vous répondrai que oui.

M. FISHER: Cet intérêt représente-t-il une partie de vos bénéfices en rapport avec l'entreprise du camionnage?

M. GORDON: Je ne le sais pas. C'est une somme si minime. Elle n'est pas incluse. La réponse est non.

M. FISHER: Quelle a été la situation à l'égard des compagnies de camionnage dont vous vous êtes portés acquéreurs, comme la *East-West* et la *Kingsway*?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Non, pas la *Kingsway*.

M. FISHER: Les employés de ces compagnies font-ils maintenant partie du personnel des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. GORDON: Encore ici, il va falloir que je me renseigne. Dans cette affaire il entre des questions qui se rapportent aux conditions de travail des employés, comme la question des pensions et autres questions de nature semblable. Je ne suis pas certain si ces employés sont complètement intégrés en ce sens, mais ils font partie du National-Canadien par le fait qu'ils sont sous la direction de M. Frank Gaffney.

Le PRÉSIDENT: Nous étudierons plus tard une section du rapport qui traite du personnel et des relations ouvrières.

M. FISHER: Est-ce que vous avez l'intention de mettre tous les employés des diverses compagnies sous le régime des pensions et sous d'autres plans relatifs aux conditions de travail?

M. GORDON: C'est là une question que nous devons étudier. Nous ne sommes pas encore avancés dans le travail d'intégration de ces services de camionnage dans notre exploitation. Jusqu'à ce que ces questions soient réglées, je ne veux pas me laisser amener à répondre à des questions se rapportant aux affaires d'une compagnie qui en est encore dans un stade d'incertitude et de transition. Vous voyez que tout est en transition. Notre situation en ce qui touche à l'entreprise du camionnage restera très difficile jusqu'à ce que nous puissions faire disparaître certains obstacles et établir cette exploitation sur une base d'affaires, ce qui s'impose. Chacune de vos questions peut avoir de graves conséquences si j'adopte une certaine attitude. Aussi n'affirmerai-je rien avant d'avoir fait une étude approfondie du sujet.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ne serait-il pas juste de dire que les syndicats et les employés eux-mêmes influenceront jusqu'à un certain point la décision du fait que les employés des entreprises de camionnage relèveront ou non du N.-C.?

M. GORDON: Sans doute. Il y a des conventions syndicales et toutes sortes d'avantages, comme les prestations de bien-être et autres semblables, dont bénéficient les employés. Ces questions seront étudiées par l'administration avec le plus grand soin. Ces personnes sont des employés en ce sens que nous sommes autorisés à leur donner des ordres en rapport avec leurs fonctions quotidiennes; mais, quant à leur situation juridique, je ne peux pas me prononcer trop catégoriquement. Incidemment, je crois qu'il appartient à quatre, cinq ou six syndicats différents.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Dans mes brèves études sur le camionnage rattaché au service ferroviaire j'ai rencontré beaucoup de gens et certaines rumeurs me sont parvenues. J'espère que vous pourrez nier ce que je veux vous demander...

M. GORDON: Avant que nous nous lancions dans ce sujet et pour m'éviter d'autres difficultés je désire faire remarquer à ce Comité, par votre intermédiaire, monsieur le président, qu'il n'est pas juste, à mon avis, d'être toujours placé dans la situation d'avoir à nier ou à confirmer des rumeurs et des racontars. Certaines de ces rumeurs et certains de ces racontars sont lancés dans le but précis de nous embarrasser et de rendre notre tâche plus difficile. Si je dois être mis en demeure de dire que telle et telle chose est vraie ou fausse, je n'hésite pas à soutenir qu'il n'est pas juste de traiter ainsi l'administration qui dirige les Chemins de fer Nationaux du Canada. Je fais cette déclaration avant que vous me communiquiez vos rumeurs. Je ne veux pas les connaître. Je pourrais vous en mentionner cent. Si on m'obligeait à déclarer ce qui est vrai et ce qui est faux, je fournirais des renseignements à mes concurrents.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Ce que j'ai à dire n'a rien à voir avec les actions, les propriétaires de camions ou autres choses de ce genre. Je poserai la question et si vous estimez qu'il n'est pas opportun de répondre, vous n'aurez pas de reproches. On m'a signalé que le vice-président en charge du camion-

nage, M. Gaffney, a conclu avec le syndicat des camionneurs de Québec certains accords qui stipulaient qu'il réglerait rapidement les négociations relatives au travail si les camionneurs cessaient d'appuyer la poursuite contre les Chemins de fer nationaux intentée devant la Cour suprême de Québec.

M. GORDON: Je serais fortement tenté de vous répondre, mais je m'en tiendrai à ce que j'ai dit.

M. CARTER: Qui a institué cette poursuite en justice? Est-ce la compagnie des chemins de fer?

M. GORDON: Non; cela a résulté de notre demande de permis.

M. CARTER: Mais vous avez dit que c'était là une cause-type.

M. GORDON: C'est là une autre affaire.

M. CARTER: Quel est le nombre de poursuites en justice?

M. GORDON: Les poursuites que nous avons mentionnées hier sont peu importantes si on considère l'ampleur de nos opérations depuis plusieurs années et elles ont pour objet de déterminer si nous sommes autorisés à nous servir de nos propres camions dans certaines circonstances spécifiées. Nous prétendons que nous en avons le droit. Il s'est manifesté de l'opposition à ce sujet et nous avons porté une cause-type devant les tribunaux.

M. VAUGHAN: Ces poursuites ne sont pas dirigées contre les compagnies de camionnage, mais elles s'adressent au C.N.T.L.

M. CARTER: Il s'agit de vos propres camions?

M. VAUGHAN: Oui. Cette affaire n'a rien à voir avec les compagnies de transport.

M. CHEVRIER: M. Fairweather, qui était un des vice-présidents de la Compagnie, a souvent dit qu'il devrait y avoir une meilleure intégration entre les opérations des chemins de fer et celles des compagnies de camionnage et, bien qu'il ne traitât probablement pas du sujet que nous étudions en ce moment, je crois qu'il voulait mentionner l'intégration des lignes d'embranchement et des services de camionnage pour fins d'expansion. A-t-on continué d'appliquer ce principe, l'a-t-on abandonné, ou à quel stade en est-il rendu?

M. GORDON: Cela relève de ce que je me suis efforcé d'expliquer hier au sujet du principe qui régit le plan général. L'intégration du camionnage et des chemins de fer ne peut s'appliquer qu'à l'égard du transport des marchandises en lots de moins d'une wagonnée. Ce n'est nullement un facteur qui entre en ligne de compte dans le transport des marchandises en lots d'une wagonnée, ce qui constitue notre chiffre d'affaires principal. Je voulais signaler que, si nous pouvions fusionner ces deux genres de trafic et assurer une explication efficace et économique en utilisant le camionnage afin de transporter les marchandises aux gares de chemin de fer importantes, nous pourrions alors obtenir l'intégration des avantages que procurent le transport à longue distance par chemin de fer et la distribution par camion. Mais nous serions quand même en concurrence. Actuellement, nous ne faisons concurrence à personne; nous perdons des affaires parce que, dans certains cas, nous ne pouvons fournir un aussi bon service que les camionneurs particuliers.

M. RIDEOUT: Dans les Maritimes, nous sommes heureux de pouvoir utiliser le service «piggyback» lorsque nous avons dix pieds de neige.

M. FISHER: Relativement aux compagnies de camionnage qui sont mentionnées dans la structure de la Compagnie des chemins de fer Nationaux, M. H. J. Francis est-il encore directeur général de la *Sydney Transfer and Storage Limited*?

M. GORDON: Le savez-vous, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: A ma connaissance, il ne l'est pas.

M. FISHER: M. Chisholm est-il encore directeur général de la *Eastern Transport Limited*?

M. VAUGHAN: Je l'ignore complètement.

M. FISHER: M. Thiessen est-il encore directeur et président de la *East-West Transport*?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il le soit.

M. FISHER: M. Fraser est-il encore président et directeur général de l'*Empire Freightways Limited*?

M. VAUGHAN: Il faudrait mettre fin à ces questions.

M. GORDON: Apparemment, il n'y aura pas de fin.

M. FISHER: Relativement à ces compagnies, je désirais savoir si...

M. GORDON: Si vous désirez que nous répondions à votre question et que nous vous donnions le nom du directeur général de chaque compagnie, nous pourrions nous procurer ce renseignement et vous communiquer les noms.

M. FISHER: D'après ce que j'ai compris, les chemins de fer Nationaux ont acheté ces compagnies alors qu'elles étaient des entreprises rentables; le National-Canadien avait l'intention de retenir les services de la direction et du personnel; mais, je désire signaler qu'après une période relativement courte de deux ans et demi ou trois ans, la plus grande partie du personnel de la direction est disparue.

M. GORDON: Cela n'est pas exact. Monsieur le président, vous savez que ce genre de remarques est injuste.

M. FISHER: Comment puis-je obtenir des renseignements si je ne pose pas de questions?

M. GORDON: Mais vous posez vos questions de façon à ce qu'elles nuisent aux intérêts du National-Canadien. Vos questions démontrent que vous entre-tenez des préjugés à l'égard de la direction des chemins de fer Nationaux et vous les présentez sous l'angle le plus défavorable possible.

Je vous ai dit souvent que nous avons acheté ces compagnies et que, depuis que nous les avons achetées, nous les administrons. Nous appliquerons toute mesure administrative qui, à notre avis, favorisera le mieux les intérêts du National-Canadien et, si la direction qui existait lorsque nous avons acheté ces compagnies était compétente, nous l'avons retenue. Mais, si ce n'est pas dans l'intérêt de notre compagnie et si nous subissons des pertes par suite d'incompétence, nous congédions ces employés. La chose est très simple et je ne vois pas pourquoi on pose toutes ces questions.

M. FISHER: Le président a déclaré que mes questions dénotent une attitude d'hostilité et de parti-pris; je désire exprimer mon opinion sur ce sujet. Selon ce que j'ai lu des témoignages, le National-Canadien a déclaré, lorsqu'il s'est lancé dans le camionnage, qu'il maintiendrait ces diverses entreprises sous une gestion séparée; cependant, il n'a nullement appliqué ce principe général. Voilà tout ce que je désirais établir en posant ces questions.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon a répondu à votre question. Je ne vois pas comment on peut garantir que la même direction sera maintenue lorsqu'une compagnie en achète une autre.

M. FISHER: Je comprends ce que vous dites, mais je veux qu'il soit consigné au compte rendu que je crois que mes questions sont pertinentes si j'en juge par les commentaires provenant de l'industrie du camionnage, qui s'inquiète du fait que le National-Canadien pratique le camionnage; et l'on m'a signalé que le National-Canadien a changé d'attitude depuis qu'il a commencé à pratiquer le camionnage. C'est tout ce que je désirais faire consigner au compte rendu, monsieur le président, et je ne crois pas que c'est là faire preuve d'hostilité.

Le PRÉSIDENT: Je crois que votre point de vue sera consigné au compte rendu.

M. FISHER: Je désire poser une autre question. Pouvez-vous nous dire si des négociations sont en cours relativement à l'achat de certaines autres compagnies?

M. GORDON: Je ne crois pas que je doive répondre à cette question.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur Gordon, je suppose que certains membres de la direction de ces compagnies qui ont quitté leur emploi étaient co-proprétaires des compagnies qui ont été vendues aux chemins de fer nationaux?

M. GORDON: Oui, c'est exact.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et il ne serait pas illogique de supposer que, après avoir vendu leurs entreprises, ils n'étaient nullement intéressés à travailler pour le National-Canadien?

M. GORDON: Tout dépend de l'entente. Dans chaque entente conclue, il était tenu compte des circonstances particulières de la direction et des propriétaires de la compagnie; dans chaque cas, on a conclu un accord particulier. Mais nous n'avons jamais été contraints de retenir les services d'une personne incompétente.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je suppose que certains employés ont quitté leur poste volontairement, même après la vente?

M. GORDON: Oui.

M. PUGH: Je désirerais savoir ce qui en est au sujet de cette poursuite. S'agit-il de la poursuite contre la *Midland Superior* que nous avons mentionnée?

M. GORDON: J'ai peut-être employé l'expression de façon imprécise.

La cause présentée à la Commission des transports résultait du fait que nous avons demandé le transfert du permis, des action et des droits relatifs au permis de la *Midland Superior*. Le permis autorisait déjà le transport inter-provincial. Vous savez qu'une concession accordée pour le transport à l'intérieur d'une province comporte le droit de prendre livraison de marchandises dans la province de Québec et de les livrer à un autre endroit de la même province, ce qui est soumis à la délivrance d'un permis par la Commission des transports de la province de Québec. Comme je l'ai dit antérieurement, il y a un appel concernant la demande de transfert des actions et du permis. Voilà ce qui en est relativement au transfert du permis. Il y a des poursuites en justice qui proviennent du fait que, pendant plusieurs années passées, de l'avis de notre service juridique, les camions de la *Canadian National Transportation Limited* avaient le droit de recueillir et de livrer des colis, que ce soient des messageries ou des lots de moins d'une wagonnée dans la ville ou dans le voisinage de la ville de Montréal, par exemple. Nous aurions pu recueillir des marchandises et nos trains à Montréal et les livrer par camions à quarante milles de distance. Mais il s'agit maintenant de nos propres camions et il est survenu une contestation à ce sujet, et l'organisme qui accorde le permis ou quelqu'un d'autre a cru que nous ne possédons pas ce pouvoir. On a préparé une cause-type dans cette affaire et nous avons été traduits devant la cour de magistrat sous l'accusation d'exploiter illégalement ce service de camionnage.

Nous prétendons que cette exploitation n'est pas illégale et que nous avons le droit de faire cela, mais la cause est encore devant les tribunaux.

M. PUGH: Êtes-vous autorisés à vous servir de vos camions en attendant que jugement soit rendu dans cette cause?

M. GORDON: Oui.

M. PUGH: Avez-vous également le droit d'utiliser les camions de la *Midland Superior*?

M. GORDON: Non; la *Midland Superior* n'a rien à voir dans cette affaire.

M. PUGH: La *Midland Superior* avait-elle le droit de faire du transport à l'intérieur de la province de Québec avant que vous l'achetiez?

M. GORDON: Nous croyions qu'elle l'avait.

M. VAUGHAN: Cette compagnie avait le droit de faire du transport à l'intérieur de la province.

M. PUGH: Le marché a-t-il été conclu alors que vous aviez l'impression que cette compagnie possédait ce droit?

M. GORDON: Nous savions qu'il y avait un doute à ce sujet et, dans une partie de notre contrat, il a été tenu compte du fait que ce doute pouvait nous causer des difficultés avec la Commission des transports de la province de Québec.

M. PUGH: Comme conséquence de ce doute, le prix d'achat de la compagnie a-t-il été réduit?

M. GORDON: Il nous faut savoir d'abord si la décision de la Commission des transports sera maintenue.

M. PUGH: Durant ces procédures et jusqu'à la décision finale, possédez-vous un assez grand nombre de camions dans la province de Québec pour maintenir vos opérations?

M. GORDON: Je le crois; car, si notre équipement est insuffisant, nous pouvons louer ce dont nous avons besoin.

M. PUGH: Vous louez ces camions, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. RIDEOUT: Revenons au chemin de fer et quittons la grande route.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions peut-être revenir sur la voie.

M. FISHER: Monsieur le président, je désire poser certaines questions à M. Gordon. Vu qu'il a bien voulu nous expliquer la situation relative à la *Midland Superior*, pourrait-il nous dire s'il y a une poursuite en justice au sujet de la *Husband Transport Company*?

M. GORDON: Cette cause n'est pas en suspens; la décision a été rendue dans cette cause.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Une cause n'a-t-elle pas été intentée devant les tribunaux au sujet de la *Husband Transport Company*?

M. GORDON: La Commission a rendu une décision qui est actuellement sous appel.

M. FISHER: Vous avez obtenu gain de cause en première instance, mais actuellement il est interjeté appel?

M. GORDON: Les compagnies de camionnage ont interjeté appel.

M. FISHER: Pouvez-vous nous dire ce qui en est actuellement, du point de vue juridique au sujet de la *East-West Transportation Limited*?

M. GORDON: Cette cause est devant les tribunaux.

M. FISHER: Devant quelle cour?

M. GORDON: J'ignore devant quelle cour, mais je suppose que c'est devant la cour compétente au Manitoba.

M. FISHER: Est-ce vous qui avez porté cette cause devant les tribunaux?

M. GORDON: Je crois qu'il y a une poursuite et une opposition.

M. FISHER: Y a-t-il une cause à l'égard de l'*Empire Freightways*?

M. GORDON: Je ne crois pas qu'il y ait une cause, mais il est possible que cette compagnie soit impliquée dans une autre cause. Cependant, je ne crois pas qu'il en soit ainsi.

M. FISHER: Monsieur le président, je désirerais soumettre à M. Gordon un cas spécifique qui m'a été signalé par les camionneurs de la région de la Tête des Grands Lacs. C'est une cause compliquée et, pour cette raison, je renonce au droit d'exiger que ces propos ne soient pas consignés au compte rendu des délibérations. Je demanderais seulement à M. Gordon de m'assurer que les chemins de fer Nationaux m'expliqueront la situation. Il s'agit du transport de la bière de la *Brewers Warehousing Company* de Port-Arthur à Atikokan.

M. VAUGHAN: Monsieur Fisher, est-ce la cause relative aux taux convenus au sujet de laquelle vous avez demandé des renseignements l'an dernier?

M. FISHER: Il est ici question de prix convenu.

M. GORDON: Je veux m'assurer de ce à quoi se rapporte la question précisément. Après avoir entendu M. Fisher, il m'a semblé que c'était une question soulevée au nom de nos concurrents, et je n'ai pas l'intention de me compromettre en répondant à certaines questions dont nos concurrents aimeraient avoir la réponse.

J'ai l'impression que certains députés ne paraissent pas se rendre compte que les questions soulevées par les concurrents du camionnage constituent, selon le cas, des questions ou des critiques de leur part, et que ces choses sont préjudiciables aux intérêts du National-Canadien en tant qu'entreprise. J'exhorte les membres du Comité à essayer de venir en aide aux chemins de fer Nationaux du Canada de préférence à leurs concurrents.

M. FISHER: Monsieur Gordon, vos concurrents sont nos électeurs tout comme les gens du National-Canadien et s'ils soulèvent des questions se rapportant aux chemins de fer appartenant au public, il n'est que juste que vous soyez appelé à donner votre avis.

M. GORDON: Je vous affirme que je n'entreprendrai pas de répondre à des questions que posent effectivement nos concurrents.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, je pense que vous devriez formuler votre question afin que l'on sache si nous devons l'accepter ou non.

M. FISHER: La *Brewers Warehousing Company* s'adressait au National-Canadien pour transporter sa bière de Port-Arthur à Atikokan, soit une distance d'environ 132 milles. Le taux était de 82c. les 100 livres. Une fois la route complétée, et il s'agit de la route qui longe la voie ferrée, la compagnie en question s'est vue obligée de fournir un service de porte à porte et ce service a été confié à un camionneur de la région possédant un permis à cette fin, et le taux a été fixé à 82c. les 100 livres.

Trois mois plus tard, le National-Canadien a offert de réduire le taux à 68c. les 100 livres. Le camionneur a consenti à faire le transport au même prix et, plusieurs mois plus tard, le National-Canadien a offert de baisser le taux à 55c. Ce taux étant tout près d'être non économique, le camionneur a quand même accepté cette réduction, à condition qu'on lui permit aussi de rapporter les bouteilles vides que l'on avait jusque-là placées dans des wagons à marchandises à Atikokan.

Cinq mois plus tard, le camionneur a été avisé qu'il ne ferait plus le transport, parce que le National-Canadien avait conclu une entente avec la compagnie en question pour transporter la bière de Toronto à Atikokan au même taux de 75c. les 100 livres, qui était exigé pour la distance entre Toronto et Port-Arthur. En d'autres termes, on offrait le transport gratuit de Port-Arthur à Atikokan.

Le reste de l'affaire est de l'argumentation, mais voilà un résumé des circonstances.

M. PUGH: Quelle est votre question?

M. FISHER: Je n'ai pas voulu soulever cette question devant le Comité, mais j'aimerais demander au président du National-Canadien si c'est là un exposé véridique de la situation et s'il s'agit, en l'occurrence, d'un taux économique.

M. GORDON: C'est indiscutablement un taux économique et je puis l'affirmer sans même examiner la situation.

M. FISHER: Oui, mais vous avez ruiné un camionneur.

M. GORDON: N'avez-vous pas dit que le cas s'était produit à la suite du fait que le National-Canadien faisait le transport à partir de l'entrepôt de la brasserie, en premier lieu? Est-ce ainsi que l'affaire s'est passée?

M. FISHER: Vous faisiez antérieurement le transport par rail.

M. GORDON: N'est-il pas parfaitement clair que le camionneur essayait de nous voler un client et que nous avons voulu nous protéger?

M. FISHER: Vous vous êtes certainement protégés.

M. GORDON: Les mesures que nous avons prises étaient uniquement pour parer à la concurrence. C'est nous qui faisons ce transport en premier lieu.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Les camionneurs peuvent en appeler des prix convenus, mais il faut trois mois pour obtenir une décision. Pour l'industrie de camionnage, le recours aux prix convenus constitue une arme pour combattre la concurrence.

M. GORDON: Je suis content de vous l'entendre dire, car nous allons dorénavant utiliser ce moyen autant que possible. A maintes reprises, j'ai déclaré que nos prix convenus étaient établis sur une base compensatoire. Sur le plan de la concurrence, nous essayons, au moyen des prix convenus, de nous protéger contre les incursions de nos concurrents. Figurez-vous que c'est là le genre d'affaires où nous sommes engagés.

Le PRÉSIDENT: A titre d'actionnaire, je prétends que vous protégez vos intérêts.

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Monsieur le Président, puis-je poser une question à ce sujet? Cette question découle de la discussion que nous avons eue ces jours derniers, et je voudrais aujourd'hui obtenir plus de détails concernant les services de voyageurs tout d'abord, et plus particulièrement au sujet du deuxième volume du rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports. Il y avait là une recommandation pour des subventions au montant de 62 millions de dollars pour les deux compagnies de chemins de fer, soit 20 millions pour le Pacifique-Canadien et 40 millions pour le National-Canadien. En répartissant ce programme sur une période de cinq ans, comme le veut le rapport, cela équivaldrait à 86 millions de dollars en subventions pour l'élimination du service des voyageurs, 66 millions pour le Pacifique-Canadien et 120 millions pour le National-Canadien. Et voici ma question: Quelle considération le National-Canadien a-t-il accordé à la diminution du service des voyageurs au Canada? D'abord, est-ce que l'on songe à réduire ce service sur les lignes transcontinentales et, en second lieu, sur les autres principales lignes? Je me demande si le président pourrait répondre à la première question.

M. GORDON: Tout d'abord, quant aux subventions, si je me rappelle le rapport, et je fais violence à ma mémoire, les montants mentionnés sont subordonnés à l'état véritablement non rentable de ces services de voyageurs. C'est une chose que nous devons prouver. Et ensuite on nous recommande de réduire à l'extrême limite tous les services de voyageurs qui ne rapportent pas suffisamment, en sauvegardant constamment l'intérêt du public. Si nous réduisons les services non profitables, il en résultera que la subvention dont nous avons parlé sera aussi réduite. Les chiffres qui ont été mentionnés sont les chiffres maximums.

M. CHEVRIER: D'accord. Voilà qui est indiqué dans les prévisions, car le montant est de 62 millions de dollars pour la première année, après quoi il diminue.

M. GORDON: Sachant tout cela, nous procédons à une profonde analyse de l'exploitation de tous les services de voyageurs, dans le but de les réduire le plus possible. Nous voulons exploiter ces services moyennant un profit sur l'ensemble. Notre intention est donc d'exercer une concurrence énergique avec notre service des voyageurs, dans les régions où les facilités ferroviaires et la longueur des voyages donnent raisonnablement à espérer que nos efforts seront couronnés de succès.

Pour bien expliquer notre intention, il y a cinq éléments principaux de notre programme que je veux porter à votre attention:

1. Exploiter des services de voyageurs qui, aux points de vue départ, arrivée, durée du voyage, genres de matériel, normes de confort, qualité du service personnel, observance de l'horaire et prix seront attrayants là où il existe un marché virtuellement rentable.
2. Faire preuve d'initiative, d'imagination et de ressources, rendre attrayants ces services et convaincre les gens de les utiliser, en ayant recours à la recherche efficace dans les domaines des marchés et de la circulation ainsi qu'aux techniques de vente et de réclame les plus alléchantes.
3. Exploiter les services de voyageurs efficacement et avec le moins de frais possible, tout en conservant leur attrait et leur sécurité.
4. Opérer, dans les services et le matériel, des innovations ayant pour effet d'améliorer nettement notre position, au moyen d'une augmentation des revenus et d'une diminution des frais.
5. Chercher à supprimer ces services qui, en dépit de nos efforts raisonnables, ne produisent pas de revenus suffisants pour justifier les frais d'exploitation et ne permettent pas d'espérer qu'il en soit autrement.

Quant au dernier élément, quand nous voulons supprimer un service pour les raisons que je viens d'énoncer, soit qu'il ne produise pas de revenus suffisants pour justifier les frais d'exploitation, soit qu'il ne donne aucune raison d'espérer qu'il en produira, la Commission des transports aurait encore le droit de regard. Et si, nonobstant nos prétentions que de tels services fonctionnent à perte et qu'il n'y a aucun espoir de les rendre rentables, la Commission nous demande de les continuer dans l'intérêt du public, alors le déficit que nous essayons sera comblé par un montant de subvention.

M. CHEVRIER: Monsieur Gordon, vous m'avez enlevé de la voie principale pour me placer sur une voie d'évitement. Je voudrais obtenir des renseignements sur la question que j'ai soulevée. Je pense que le rapport est maintenant publié depuis plus d'un an, du moins le premier volume, et ce que je veux savoir (le comité aussi, je crois) ce sont les endroits où se trouvent les services de voyageurs qui ne sont pas rentables et que le National-Canadien désire abandonner; je voudrais connaître les régions précises du Canada qui ne rapportent pas suffisamment.

M. GORDON: Il y a, voyez-vous, deux aspects à cette situation. En parlant de services non rentables, je ne veux pas nécessairement parler de lignes. Il peut s'agir de services allant d'un point à un autre où nous fournissons un service quotidien, mais où nous pouvons décider de réduire le service à trois fois la semaine. Nous donnerions quand même un service. Il se peut qu'ailleurs nous fournissions un service de deux ou trois trains par jour et que nous décidions de retirer un de ces trains ou d'assurer un autre genre de service.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous donner au Comité une idée des endroits où le service pourrait être réduit?

M. GORDON: Je vais vous poser mon dilemme et peut-être vous demanderai-je votre avis. Je ne veux pas donner de tels renseignements avant d'avoir constaté les effets de la loi qui découlera du rapport MacPherson. J'aimerais voir où nous allons en arriver et le genre de loi que nous aurons avant d'annoncer les services que nous projetons. Nous avons déjà pris des mesures en ce qui concerne la saison d'hiver—vous avez dû voir plusieurs communiqués dans ce sens—mais à l'égard de certains services, nous aurons à décider si nous devons ou non présenter à la Commission une demande de subvention pour tel service non rentable qui dessert certains intérêts. Je veux voir d'abord ce que sera la loi.

M. CHEVRIER: D'après les études que vous avez faites jusqu'ici et que vous faites encore, pouvez-vous nous dire si vous avez songé à abandonner des services sur les lignes transcontinentales?

M. GORDON: Oui. Nous abordons maintenant un autre domaine, mais les projets sont encore prématurés. Nous avons eu des entretiens très au point avec le Pacifique-Canadien, afin d'établir s'il y aurait moyen d'en arriver à une entente selon l'idée qui a été répandue il y a deux ou trois ans quant à l'obligation du chemin de fer dominant. Autrement dit, nous voulons nous rendre compte s'il est possible d'en arriver à une entente pour que, dans des régions données, quand l'un des chemins de fer prend le pas sur l'autre, l'obligation de fournir le service voyageur revienne au premier. Nous avons constaté qu'il s'agit là d'une question difficile et compliquée. Nous avons eu avec le Pacifique-Canadien de sérieux entretiens et je suis confiant que nous serons bientôt en mesure d'établir une ligne de conduite à ce propos. Encore une fois, je ne crois pas que nous en arrivions à une entente avec le Pacifique-Canadien avant de connaître les effets de la loi MacPherson.

M. CHEVRIER: Et cette affaire de coopération avec le Pacifique-Canadien, en a-t-il été question à l'égard d'autres lignes transcontinentales?

M. GORDON: Oui. En parlant de lignes transcontinentales, vous pensez à la ligne de Montréal à Vancouver?

M. CHEVRIER: Et jusqu'à Halifax.

M. GORDON: L'entente comprendrait toute région où nous croyons qu'un chemin de fer, en se concentrant sur le service dans cette région en particulier, peut fournir le service nécessaire et libérer l'autre entièrement.

M. CHEVRIER: Ce à quoi vous songez, c'est le même genre d'accord qui existe en ce moment pour le service entre Montréal et Toronto?

M. GORDON: Non. Vous parlez de la mise en commun qui serait une toute autre affaire. Si nous pouvions nous entendre, nous espérons qu'il y aura des régions où un seul chemin de fer fournira le service voyageur et qu'en échange l'autre chemin de fer se chargera du même service ailleurs. Rappelez-vous que nous voulons qu'il soit question d'une obligation et non d'un privilège.

M. ROBINSON: Monsieur le président, maintenant qu'il n'est plus question de camions et que nous sommes sur les routes...

M. FISHER: Nous n'en avons pas fini avec le camionnage, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Si. Nous parlons maintenant du service des voyageurs.

M. FISHER: J'ai encore une question à poser, une question d'ordre général. Je ne pense pas que le comité s'y oppose.

Le PRÉSIDENT: D'autres membres du comité ont des questions à poser. Il faut que je les note au fur et à mesure. Il y a le colonel Robinson, M. English, M. Carter. Vous viendrez ensuite, monsieur Fisher.

M. ROBINSON: J'aimerais demander à M. Gordon de nous donner une idée de la perte occasionnée par le service voyageur, pour 1960 ou 1961.

M. GORDON: Environ 40 millions de dollars. Vous parlez bien de 1960-1961?

M. ROBINSON: Je veux dire l'année dernière.

M. GORDON: Ce n'est pas un montant précis. Disons de 40 à 50 millions de dollars.

M. ROBINSON: Après les remarques de M. Chevrier, vous avez répondu à quelques questions que je voulais poser relativement à l'avenir du service voyageur. Mais je crois comprendre maintenant qu'il y a des lignes du National-Canadien où le service voyageur est rentable.

M. GORDON: Oui.

M. ROBINSON: Voilà qui explique plus ou moins la méthode que vous adopterez pour réduire certaines lignes à l'avenir. Je m'intéresse à ce projet parce qu'il s'agit d'un des premiers districts où il ait été question de supprimer des services ferroviaires. En ce moment, un mouvement se dessine qui pourrait nous porter à croire que le National-Canadien est à recueillir d'autres renseignements afin de procéder à de nouvelles réductions.

Je me suis demandé si c'était une affaire d'argent pure et simple ou bien si les chemins de fer songeaient à l'avenir. Le ministère de la Voirie de l'Ontario a fait des projets pour 20 ans d'avance. Ce n'est pas parce que je viens de ce district, mais j'entrevois de grandes améliorations industrielles dans mon district et ce serait vraiment dommage d'imposer des restrictions à un moment où l'avenir promet tellement dans le domaine industriel.

Une autre question: est-ce que certaines lignes de voyageurs du National-Canadien sont présentement trop desservies?

M. GORDON: Oui, vous avez partiellement raison; ce problème est étudié dans l'enquête que nous menons. Cependant, en ce qui concerne votre idée en général, comme j'ai essayé de le dire, nous nous efforçons continuellement de persuader le public d'utiliser nos services de voyageurs; lorsque nous réussissons à transporter assez de passagers pour compenser nos dépenses et obtenir un petit profit, nous maintenons ce service de voyageurs.

Lorsque nous considérons une région quelconque, nous examinons toujours les possibilités d'avenir, surtout par rapport aux moyens de transport qui existent déjà à cet endroit. Dans votre région, les routes sont excellentes et le premier concurrent du chemin de fer est l'automobile. Mais si, par l'entremise d'un système de voyageurs perfectionné, nous pouvions amener assez de gens à employer notre service, nous n'aurions aucune envie de l'abandonner sauf si nous nous apercevions que nous ne pouvons pas réaliser de bénéfices.

M. ROBINSON: Je songeais au nombre d'endroits, disons entre Montréal et Ottawa.

M. GORDON: Oui.

M. ROBINSON: Ces lignes sont-elles présentement trop desservies?

M. GORDON: Ce serait là un des sujets à inclure dans nos discussions avec le Pacifique-Canadien. Je crois que nous pourrions améliorer la situation si nous pouvions engrener les services.

Au sujet de ce problème et d'autres encore, lorsque vous entrez à la gare Union à Ottawa, vous pensez peut-être qu'il y a beaucoup de trains. Mais il faut vous rappeler que notre ligne entre Montréal et Ottawa dessert des localités secondaires et si nous éliminions les trains du National-Canadien, certains endroits ne seraient pas desservis. Alors il faut tenir compte du parcours de notre chemin de fer; il ne dessert pas seulement Montréal et Ottawa où, je l'admets, il semble y avoir trop de trains; mais il faut se rappeler aussi que le Pacifique-Canadien ne peut pas desservir des endroits sur notre ligne et que

nous ne pouvons pas desservir des endroits sur la sienne, et que nous devons fournir un service satisfaisant aux points intermédiaires.

M. ROBINSON: J'aimerais connaître votre opinion sur le sujet suivant: près de chez moi, à Owen Sound, il y a deux trains à bonne heure, l'un du Pacifique-Canadien et l'autre du National-Canadien. Je crois que le Pacifique-Canadien donne un meilleur service pour aller à Toronto que le National-Canadien. Y aurait-il moyen que la Commission des transports étudie la situation sans que personne aille lui demander d'éliminer le double emploi?

M. GORDON: Je ne crois pas que la Commission des transports s'en occupe spontanément. Elle se charge plutôt de déterminer si elle empêchera ou non l'abandon d'un service. Nous-mêmes aimerions éliminer le double emploi s'il existe réellement; mais il y aurait encore le problème des localités intermédiaires.

M. ROBINSON: Puis-je demander si l'autorail procure un service satisfaisant dans les régions où l'hiver est très dur?

M. GORDON: Oui. Monsieur Demcoe, que pensez-vous du fonctionnement des autorails surtout dans l'Ouest?

M. DEMCOE: Des autorails sont utilisés entre Edmonton et Calgary; nous venons d'installer des services d'autorails sur la ligne de Prince-Rupert. Les autorails ont fonctionné dans l'Est du pays où il y a beaucoup de neige, et ils ont causé très peu de difficultés.

M. ROBINSON: Je me demandais si vous aviez assez d'autorails? Il y a eu un accident entre Wingham et Kincardine le printemps dernier, lorsqu'il y avait encore de la neige, et un autorail a quitté la voie. Depuis, le train ordinaire fait le service avec une équipe de train, tandis que l'autorail avait probablement une équipe de seulement trois employés.

M. DEMCOE: Nous avons très peu d'autorails et, s'il arrive un accident, nous devons utiliser le matériel ordinaire jusqu'à ce que l'autorail soit réparé.

M. GORDON: Rappelez-vous que nous n'avons pas une réserve d'autorails. Comme vous le savez, ils coûtent environ \$250,000 chacun, et si l'un d'eux est endommagé, nous sommes obligés d'attendre et de chercher une solution, car nous n'avons pas les moyens d'en garder une réserve.

M. ROBINSON: Je me demandais si cet autorail était utilisé ailleurs et pourquoi le train ordinaire l'avait remplacé. Je sais que l'autorail nous donnait un service aussi bon, sinon meilleur.

M. DEMCOE: Je ne me rappelle pas l'incident dont vous parlez.

M. RIDEOUT: Le volume de trafic a peut-être tellement augmenté que l'autorail ne suffit plus et qu'on a dû utiliser de nouveau un train ordinaire.

M. ROBINSON: J'aimerais connaître l'opinion de M. Gordon sur un autre sujet: M. Gordon croit-il qu'il est juste qu'un district comme le nôtre soit privé du service de voyageurs et continue cependant à contribuer aux paiements des subventions accordées aux autres lignes qui sont encore desservies?

M. GORDON: Nous fournirons tout le service que les gens de votre localité encourageront et utiliseront. Si les gens de votre localité sont disposés à utiliser un meilleur service et à voyager en train plutôt qu'en automobile, nous ne serons que trop heureux de leur procurer ce service.

M. ROBINSON: Même s'ils n'utilisent pas le service, ils devront continuer à contribuer aux subventions. Je me demande si le président croit que le Canada devrait être desservi par un seul chemin de fer au lieu de deux? Ma question est très sérieuse.

M. RIDEOUT: Je ne le crois pas.

M. GORDON: Je n'ai jamais pensé que la fusion des deux chemins de fer serait un avantage pour le Canada. C'est mon opinion en général. Je crois que le National-Canadien a contribué largement à l'amélioration des services pour les expéditeurs et que, de façon générale, le Canada bénéficie d'un service de chemin de fer beaucoup plus efficace dans tous les domaines que s'il formait un monopole.

M. ROBINSON: Est-ce que le monopole serait possible sous la direction de la commission des transports, si elle exerçait encore ses fonctions?

M. GORDON: Je croyais que vous vouliez dire que les deux chemins de fer seraient considérés comme un seul.

M. ROBINSON: C'est ce que je voulais dire.

M. GORDON: Oui, il y aurait dans ce cas monopole du rail.

M. ROBINSON: Mais les chemins de fer ne seraient pas obligés de fonctionner sous l'égide de la Commission des transports?

M. GORDON: La Commission des transports ne pourrait rien faire s'il n'y avait pas deux services.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Chevrier et d'autres anciens libéraux se rappelleront l'expression «concurrence, toujours, fusion, jamais!»

M. CHEVRIER: Oui, et c'est pour cette raison que nous avons gagné l'élection. M. Bennett était en faveur de la fusion.

M. OUELLET: Monsieur le président, je m'excuse d'abord de parler anglais plutôt que ma langue maternelle; j'ai reçu des électeurs de ma circonscription une plainte à l'effet que le National-Canadien avait l'intention d'éliminer deux trains, les 643 et 644, qui relient Québec et Richmond. Je ne comprends pas très bien ce changement. Ces trains circulent depuis longtemps. Je veux savoir pourquoi la compagnie veut les éliminer. Les gens de là-bas ont besoin de ces trains. Je n'accepterai pas ce changement avant que le National-Canadien ou la Commission des transports me présente un rapport indiquant que ces trains sont déficitaires. Il y a beaucoup de gens qui habitent le long de cette ligne de ce chemin de fer.

M. GORDON: Est-ce qu'ils voyagent par train?

M. DEMCOE: Combien de gens prennent le train chaque jour?

M. OUELLET: Est-ce que vous perdez de l'argent dans cette affaire?

M. GORDON: Oui. Nous éliminons un train parce qu'il n'y a pas assez de personnes par jour qui le prennent pour couvrir les frais. Nous éliminons des trains seulement lorsque nous pouvons prouver à la Commission des transports qu'un train ne rapporte pas assez pour compenser le coût de son fonctionnement.

M. OUELLET: Ils ne sont pas encore éliminés.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ils le seront.

M. OUELLET: Oui, mais ils ne le sont pas encore. Il ne s'agit pas seulement d'un train, mais de deux.

M. GORDON: Le même principe s'applique.

M. OUELLET: Je suis passablement convaincu que vous pourriez réaliser assez de bénéfices pour en maintenir un.

M. DEMCOE: On y emploie un autorail.

M. GORDON: Je peux vous assurer que nous maintiendrions le service s'il y avait assez de clientèle pour compenser le coût de l'opération. Je n'ai pas les chiffres en main, mais je peux les obtenir.

M. DEMCOE: On poursuit présentement une enquête sur ces trains.

M. GORDON: On enquête présentement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La Commission des transports s'en occupe présentement.

M. OUELLET: J'aimerais qu'on me mette au courant avant qu'on prenne une décision.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois qu'on a demandé une séance publique au sujet de l'abandon de ces trains et que la demande en a été faite à la commission des transports.

M. GORDON: J'essayais de savoir si la Commission des transports s'en occupait ou non. Si elle s'en occupe, n'importe qui peut lui présenter un mémoire indiquant pourquoi le train ne doit pas être abandonné. Nous fournirons les chiffres et les renseignements à ce sujet. La commission devra décider si, dans l'intérêt du public, les trains seront supprimés ou non.

M. OUELLET: Est-ce que je recevrai un rapport de cette décision?

M. GORDON: Vous pouvez vous adresser à la commission si vous le voulez. Nous avons demandé à la commission des transports de rendre une ordonnance qui nous permette d'effectuer le changement proposé. La date de la séance publique n'est pas encore établie et elle ne le sera pas tant que la commission n'aura pas eu l'occasion d'examiner notre demande. Nos trains vont continuer à circuler jusqu'à ce que la commission ait rendu une décision finale. Lorsque cette séance aura lieu, vous ou toute autre personne de votre localité pourrez vous présenter à la commission et plaider votre cause. Vous pouvez demander à être informé simplement en communiquant avec le secrétaire de la commission des transports et il vous informera de la date de la séance.

M. ENGLISH: Monsieur le président, j'aimerais savoir si M. Gordon a reçu des plaintes au sujet du service du National-Canadien entre Matapédia et Gaspé.

M. GORDON: Quelle sorte de plaintes?

M. ENGLISH: Au sujet du service.

M. GORDON: Le service des voyageurs?

M. ENGLISH: Oui.

M. DEMCOE: Il y a deux trains, un autorail et, en plus, un train de courrier et de messagerie qui transporte aussi des passagers. Autant que je sache, nous n'avons pas reçu de plaintes au sujet de ce service.

M. ENGLISH: Je vous demandais cela parce que j'ai reçu plusieurs lettres et plaintes au sujet du service. Si vous permettez, je vais vous lire une des lettres qui a été envoyée au président des chemins de fer Nationaux du Canada, Ottawa, Ontario, le 7 novembre:

Monsieur,

Les membres du Conseil municipal de Chandler désirent protester auprès des autorités des chemins de fer Nationaux du Canada contre le déplorable service de voyageurs en fin de semaine et certains jours fériés.

Le jour de la Fête du Travail, de l'Action de Grâce et, plus récemment, le 31 octobre et le 4 novembre, le service n'était pas très satisfaisant.

Le 4 novembre, 60 personnes ont été prises à bord à Chandler par l'autorail de Gaspé et ont dû rester debout, de même que les passagers redueillis à New port, Gascons, Port-Daniel et Paspébiac, jusqu'à New-Carlisle; alors, de New-Carlisle à Matapédia, les autorités du National-Canadien ont mis à la disposition des passagers de vieux trains poussiéreux.

Cet incident ne devrait pas se reproduire et les autorités du National-Canadien devraient étudier la situation immédiatement afin de déterminer la cause du mauvais service dans notre district, surtout durant la fin de semaine et les jours fériés.

Veillez agréer, monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments,
le secrétaire-trésorier de la ville de Chandler,
Alexandre Cyr.

Il semble, monsieur le président, que cette branche du chemin de fer soit une remise pour les vieux trains que le National-Canadien ne peut plus utiliser ailleurs au pays.

M. GORDON: Je prends note de la plainte et je verrai à ce qu'elle soit examinée à fond. Je viens d'apprendre qu'on a reçu une lettre pendant mon absence et que les fonctionnaires ont été priés d'adresser un rapport. Je ne l'ai pas encore reçu. Si les faits sont conformes à votre description, soyez assuré que nous allons remédier à la situation.

M. ENGLISH: Pouvons-nous savoir si la ligne du National-Canadien fonctionne à profit ou à perte de Matapédia à Gaspé?

M. GORDON: Je suis assez certain que cet embranchement ne représente pas une exploitation rentable. Tout d'abord, comme vous le savez, c'est une exploitation très difficile. Cependant, cela ne devrait pas nuire au service.

M. ENGLISH: Non.

M. GORDON: Je vous fournirai un rapport dès que j'aurai déterminé les faits. J'ai appris par expérience que la plupart de ces lettres renfermant des plaintes sont peut-être un peu exagérées. Nous allons trouver quels sont les faits. Il y aura toujours des difficultés aux périodes de pointe, comme lorsqu'il y a un gros orage et que chacun constate enfin qu'il ne peut conduire son automobile. Dans ce cas, tous se pressent vers la gare et tâchent de monter à bord du train; il est peu raisonnable de penser que nous pouvons suffire à cette soudaine affluence de gens qui, d'ordinaire, n'emploient pas le train. Relativement à la situation le jour de la Fête du travail, j'imagine que je constaterai que 80 ou 90 p. 100 de ces gens n'emploient pas du tout le train habituellement mais qu'ils inondent alors le train à cause du mauvais temps ou de l'état des routes ou pour d'autres raisons de ce genre.

M. ENGLISH: Mais, à ce temps de l'année, nous n'avons pas d'orages.

M. GORDON: Eh bien, je ne sais; cependant, je verrai à cela.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose?

M. ENGLISH: Non.

M. CARTER: Monsieur Gordon, vous venez de parler de l'endroit où une ligne était inactive mais où on était obligé de maintenir le service; j'aimerais vous demander quelles raisons ont occasionné la suppression du service à Terre-Neuve.

M. GORDON: La raison principale est la preuve du besoin d'utilisation des services que nous fournissons. Quand nous avons étudié ces changements de services, nous avons soigneusement examiné toute la situation. D'après les chiffres que j'ai ici, le transport des passagers à Terre-Neuve a diminué constamment, jusqu'au point où, en 1961, nous transportions, par rapport à 1957, une proportion de voyageurs payants d'un peu moins de 40 p. 100 moindre, à bord des trains un et deux, tandis que, concurrentement, le volume du courrier et des marchandises avait augmenté régulièrement. Nous suivons donc la tendance: c'est-à-dire que nous réduisons le service des voyageurs et augmentons le service du courrier et des marchandises. Par conséquent, nous répondons à la demande du public à l'égard de ce qu'il veut, relativement au service.

M. CARTER: Il y a un moment, vous avez parlé du service entre Montréal et Ottawa et de difficultés éprouvées aux points intermédiaires. Comme vous le savez, il n'y a qu'un seul chemin de fer à Terre-Neuve, le National-Canadien. A ce moment-ci de l'année, lorsque vous réduisez votre service, les routes ne sont pas en très bon état. Les conditions climatiques ainsi que d'autres éléments limitent l'emploi des autres moyens de communication. Vous avez mentionné que l'automobile est le principal concurrent. Je vous assure qu'il n'en est pas ainsi à Terre-Neuve. Pendant cette période de température inclément, il y a beaucoup de gens qui ont besoin du service et qui vont se trouver dans une situation très désavantageuse. Je comprends quelle est la difficulté quand vous dites que le service ferroviaire n'est pas payant. Toutefois, il y a toujours cette obligation de fournir le service.

M. GORDON: Oui, mais j'aimerais à signaler que nous n'éliminons pas le service; nous le réduisons seulement. Celui qui voudrait voyager le mardi peut avoir à attendre jusqu'au mercredi, mais cela ne signifie pas que nous éliminons le service. Il n'y a pas assez de gens qui veulent voyager pour justifier un service quotidien; nous devons donc réduire le service à ce que nous croyons être une satisfaction raisonnable de la demande du public. Il y aura des occasions où une personne trouvera incommode de voyager tel jour plutôt que tel autre. Nous avons réduit le service à trois voyages par semaine.

M. DEMCOE: Nous avons aussi un train pour le courrier et les marchandises. Ce convoi a deux ou trois voitures pour les gens qui voyagent entre les points intermédiaires; ce service est offert sept jours par semaine.

M. CARTER: Et, si je puis le dire, votre service n'est pas régulier pendant les mois d'hiver, surtout en raison du brouillard et des tempêtes de neige et parce que vous avez une grande foule de voyageurs à Saint-Jean. Ces gens doivent attendre, et cela cause de la congestion et des ennuis au public voyageur. Il me semble que vous avez réduit votre service sans prendre ces éléments en considération.

M. GORDON: Nous n'avons pas fait cela. Après tout, nous n'avons réduit que le service des wagons-lits; il y a un service quotidien pour les personnes qui ne peuvent attendre au lendemain. Comme je l'ai dit, l'examen que nous avons fait du mouvement des voyageurs ne nous révèle pas une congestion véritable, une ruée pour monter à bord des trains.

M. CARTER: Comme vous le savez, ce service auxiliaire que vous offrez et qui consiste en une voiture accrochée à un wagon-poste, ne pourvoit pas aux repas. Et, comme vous le savez aussi, il n'y a pas de restaurants le long de la route. On ne pourvoit donc ni au sommeil ni à l'alimentation et quiconque voyage à bord de ce train souffre vraiment de grands ennuis.

M. GORDON: Je ne dirais pas de graves inconvénients, mais il y a moins de confort qu'il n'y en aurait le jour suivant.

M. CARTER: Mais nous avons déjà régulièrement un moindre degré de confort.

M. GORDON: A Terre-Neuve?

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Eh bien, vous me semblez jouir d'un confort véritable, du moins tous ceux d'entre vous que j'ai rencontrés.

M. CARTER: Mais nous ne voyageons pas beaucoup à bord des trains. Vous devriez voir les pauvres gens qui doivent le faire.

Le PRÉSIDENT: Et nous ne disons rien des gens qui doivent marcher.

M. CARTER: J'aimerais à revenir aux embranchements. Je m'en suis plaint bien des fois. Je songe, en particulier, à l'embranchement qui mène à Argentic, où vous montez à 8 h. 30 du matin à bord d'un train dans lequel vous demeurez jusqu'à 3 ou 4 heures de l'après-midi et qui vous mène à 80 milles. Ailleurs

on vous accroche à un de ces trains qui traversent la province de part en part, et cela comporte l'auguillage des wagons et le reste. Le voyage est très difficile pour les femmes et les petits enfants, car il n'y a pas moyen d'obtenir des repas. Et, lorsque vous arrivez à Argentia, très souvent vous n'y trouvez pas de place pour manger et vous devez attendre pour manger d'être à bord du bateau. Je pense qu'on devrait établir un service autorail ou un autre service, même si c'est un service d'autobus, si la chose est possible.

M. GORDON: Eh bien, d'une façon générale, j'ai beaucoup de sympathie pour le point de vue que vous exprimez. Mais vous devez vous rappeler que les gens qui préfèrent les avantages qu'il y a à vivre dans une région isolée de Terre-Neuve doivent accepter les inconvénients que cela comporte. Certaines gens aiment à vivre dans ces endroits isolés pour des raisons personnelles. Il est vrai que les avantages qu'offrent ces villages et ces petits endroits sont beaucoup moindres, en général, que ceux qu'on trouve dans les villes et certains autres endroits, et cela s'applique non seulement à la question du transport, mais à toutes choses. Ces gens doivent accepter les épines avec les roses. Je reviens au point principal que je faisais ressortir: nous assurerons un service à tout endroit où on pourra démontrer que les gens consentent à utiliser le service dans une mesure qui compensera nos frais. Dans tous ces cas, nous avons essayé de voir ce que nous pouvions faire, et il a été trouvé qu'il n'y a pas assez de gens pour utiliser le service ou encore qu'ils préfèrent employer d'autres moyens de transport.

M. CARTER: Y a-t-il un certain rapport entre le National-Canadien et le Gouvernement au sujet du chemin de fer de Terre-Neuve, étant donné que le Gouvernement est propriétaire du chemin de fer de Terre-Neuve?

M. GORDON: Voulez-vous dire le Gouvernement de Terre-Neuve?

M. CARTER: Non, le Gouvernement du Canada.

M. GORDON: Ce chemin de fer fait partie du réseau du National-Canadien; comme tel, il est dans la même situation que toute autre partie de chemin de fer confiée au réseau du National-Canadien.

M. CARTER: Si le Gouvernement du Canada vous demandait de fournir un certain genre de service à Terre-Neuve et vous disait qu'il versera une subvention à cette fin, que feriez-vous alors?

M. GORDON: Nous serions heureux de répondre à une telle proposition.

M. CARTER: Ainsi, cela se résume au fait que...

M. GORDON: Quelqu'un doit payer pour le service.

M. CARTER: J'espère que le ministre écoute.

M. GORDON: Mais souvenez-vous de ce que j'ai dit: quelqu'un doit payer pour le service. Si on adoptait une ligne de conduite générale à ce sujet—supposons que le Gouvernement du Canada voudrait fournir un certain genre de service à Terre-Neuve et qu'il serait prêt à verser une subvention à cette fin, il y aurait beaucoup d'autres endroits au Canada qui aimeraient être traités de la même façon.

M. CARTER: Vous ne pouvez pas toujours prendre des décisions d'après le nombre de passagers que vous transportez, car il y a une certaine obligation pour le gouvernement ou pour le chemin de fer de fournir des services, et des services qui atteignent des normes raisonnables.

M. GORDON: S'il n'y a pas d'alternative, la situation est différente.

M. CARTER: Il n'y a pas d'alternative dans ce cas. A Terre-Neuve, il y a moins de choix dans les services que n'importe où ailleurs au Canada; pour commencer, nos services sont au-dessous de la normale.

M. GORDON: En général, je puis dire que, depuis que j'exerce mes fonctions, on a fait plus à Terre-Neuve pour améliorer les services du réseau National que dans n'importe quelle autre partie du Canada. Il se peut qu'il y ait certains endroits où vous croyez que tout n'est pas encore fait de ce qui devrait l'être, mais je puis vous dire qu'il y a eu à l'endroit de Terre-Neuve une préférence marquée dans nos dépenses d'immobilisations. Lorsque nous avons hérité du chemin de fer, comme vous l'imaginez bien, ce chemin de fer était en assez mauvais état.

M. CARTER: Certainement.

M. GORDON: Personne ne le sait mieux que vous.

M. CARTER: C'est exact.

M. GORDON: Nous avons dépensé une somme d'argent considérable pour tenter de porter les normes de ce service au même niveau que dans le reste du Canada. Il y a plusieurs domaines où on y pourrait faire des améliorations mais Rome ne s'est pas bâtie en un jour, et nous avons fait passablement de travail pour améliorer la situation.

M. CARTER: Comme vous l'avez dit, Terre-Neuve avait un chemin de fer très délabré, qui avait été usé à la corde pendant les années de guerre par suite de l'encombrement. Treize années se sont écoulées depuis et nos services ne se sont pas beaucoup améliorés. Lorsque l'île de Terre-Neuve est devenue une province du Canada, elle avait un service de voyageurs qui traversait l'île de part en part, mais ce service était très médiocre.

M. GORDON: Aviez-vous alors un service quotidien?

M. CARTER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une grande route provinciale à Terre-Neuve?

M. CARTER: Nous n'avons pas de grandes routes provinciales.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas de grande route provinciale?

M. CARTER: Non. De toute façon, une grande route provinciale ne servirait pas à grand-chose.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, nous avons dans les provinces Maritimes, comme M. Gordon s'en rend compte, un service qui, s'il était adopté à Terre-Neuve, pourrait servir à quelque chose. Il y a un service semblable de Montréal à Halifax et la clientèle des voyageurs a augmenté énormément. Sauf erreur, le National-Canadien y trouverait son profit. La société a peut-être songé à étendre le service à d'autres parties du Canada, d'après la même formule. Le président aimerait peut-être à dire quelque chose à ce sujet?

M. GORDON: Je n'ai pas grand-chose à dire à ce sujet. Je ne puis que répéter que nous désirons fournir des bons services partout où nous pouvons constater que nous pouvons réaliser un bénéfice. J'aimerais, cependant, à mentionner, relativement à votre dernière remarque au sujet des services à Terre-Neuve, que, pendant l'hiver de 1948 à 1949, il y avait quatre trains par semaine dans chaque direction entre Saint-Jean et Port-aux-Basques et deux trains par semaine dans chaque direction entre Saint-Jean et Corner-Brook. Entre Saint-Jean et Port-aux-Basques, les trois trains de voyageurs prenaient 25 heures et 40 minutes pour faire le voyage, avec une seule exception. C'était le train du dimanche matin, en provenance de Saint-Jean, qui prenait 22 heures et 30 minutes. Pour le train local, il faut 28 heures et 30 minutes en direction de l'Ouest et 27 heures et 45 minutes en direction de l'est.

Le National-Canadien, depuis la Confédération, a augmenté et amélioré le service entre Saint-Jean et Port-aux-Basques. Aujourd'hui il y a dix trains par semaine dans chaque direction, soit six de plus qu'en 1948-1949; trois de ces trains sont des trains de voyageurs, qui font le voyage en 22 heures et

45 minutes, ce qui représente une réduction de trois heures. En raison du fort volume du courrier express, les trains mixtes prennent un peu plus de temps.

M. CARTER: Je puis discuter de cette question avec vous. Vous avez dit qu'il y a aujourd'hui dix trains, mais seulement trois de ces trains sont des trains de voyageurs, tandis que les quatre trains d'autrefois, dont vous parlez, étaient des trains de voyageurs, n'est-ce pas?

M. GORDON: Que voulez-vous dire quand vous déclarez que seuls trois trains sont des trains de voyageurs?

M. CARTER: Il n'y en a que trois dans chaque direction. Vous nous donnez seulement trois trains qui traversent l'île.

M. GORDON: Vous faites une distinction entre les trains avec wagons-lits et les autres?

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Vous vous rappelez que c'est là un arrangement saisonnier pour l'hiver à cause du trafic qui s'offre pendant cette saison.

M. CARTER: Je veux revenir à l'attitude que vous avez prise dès le début à ce sujet, à savoir qu'une obligation est imposée au chemin de fer qui est le principal moyen de communication. Y a-t-il un niveau au-dessous duquel vous ne devez pas descendre? Ce niveau peut peut-être baisser, mais un service ferroviaire sera toujours nécessaire.

M. GORDON: Est-ce que vous pousseriez votre argumentation à l'extrême et diriez-vous que, s'il n'y avait qu'un seul voyageur, nous devrions quand même faire circuler le train?

M. CARTER: Non, car ce n'est pas là une hypothèse raisonnable.

M. GORDON: Quel niveau est raisonnable? Je dirais que le niveau raisonnable, c'est quand il y a un nombre suffisant de voyageurs pour payer le coût de la circulation du train. Je veux que les frais d'exploitation soient contrebalancés par la clientèle.

M. CARTER: Je pense que d'autres circonstances doivent être prises en considération. Si vous suiviez ce principe, vous n'auriez pas de train de voyageurs, du moins vous en auriez très peu au Canada.

M. GORDON: Oui, en raison de la décision que vous prenez. Dans bien des cas, comme je l'ai expliqué à M. Chevrier, il n'y a pas assez de voyageurs pour couvrir les frais d'exploitation des trains de voyageurs. La Commission des transports, en tenant compte des vœux de la Commission MacPherson, se posera en juge de l'intérêt public et, si elle constate qu'un certain service est nécessaire en raison d'inconvénients ou autres difficultés pour le public, elle nous ordonnera de maintenir ce service et nous versera la différence entre les frais d'exploitation et les recettes.

M. CARTER: Qui prend cette décision?

M. GORDON: Cela dépend de la loi résultant de la Commission MacPherson. Il y a un moyen très facile de le faire, j'en suis sûr.

M. CARTER: Je voudrais revenir à un autre point, le tarif que vous avez établi à l'intention des personnes qui voyagent entre Halifax et Montréal. Auparavant, vous pouviez avoir une chambre pour quelque chose comme \$17 ou \$18 et maintenant vous payez le double de ce prix pour la chambre et seulement deux repas supplémentaires.

M. RIDEOUT: Vous pouvez obtenir un tarif moins cher.

M. GORDON: Vous voulez parler de nos tarifs sur billets rouges, blancs et bleus. Ils ont eu beaucoup de succès. Les gens recommencent à prendre le train.

M. RIDEOUT: C'est ce que je voulais dire.

M. CARTER: Mais, en réalité, est-ce que le trafic-voyageurs diminue ou augmente? En d'autres termes, une sorte de trafic augmente mais l'autre diminue.

M. GORDON: Non, le but des tarifs sur billets rouges, blancs et bleus est de diviser le calendrier en différentes périodes d'affluence, si l'on peut dire. Dans la saison de l'année où les trains sont remplis de toute façon, le tarif normal est en vigueur, mais il y a deux autres périodes où nos trains ne sont pas très achalandés. Les billets rouges représentent des tarifs d'aubaine et sont en vigueur au cours du mois de mai et à partir du 1^{er} octobre au 30 avril. C'est le tarif en vigueur. Il dure en tout 162 jours, les lundis, mardis, mercredis, jeudis et samedis, à l'exclusion des fêtes de Noël, du jour de l'an et de Pâques, lorsqu'elles tombent ces jours-là. Les billets blancs représentent les tarifs d'économie. Ils sont en vigueur environ 142 jours de l'année, les vendredis et dimanches du 1^{er} mai au 31 mai 1962 et du 1^{er} octobre 1962 au 30 avril 1963, et les lundis, mardis, mercredis, jeudis et samedis du 1^{er} juin au 30 septembre, sauf pour les congés de Noël, de Pâques, de l'Action de grâces, qui tombent ces jours-là. Les billets bleus représentent les tarifs normaux. Ils seront en vigueur pendant environ 61 jours de l'année, les vendredis et samedis du 1^{er} juin au 30 septembre et les congés de Noël, du jour de l'an, le 31 décembre et le 2 janvier, le jour de Pâques, le jour de l'Action de grâces, le jour de la fête du Travail et ainsi de suite. Lorsque ces congés tombent au cours d'une période tranquille ou des jours où les trains sont normalement peu achalandés, vous payez le tarif normal. Nous essayons avant tout de remplir nos trains au cours des périodes où, à notre avis, il n'y a pas assez de clients.

M. CARTER: Et à cette fin, vous offrez des aubaines qui comprennent le tarif du chemin de fer plus les repas et la chambre.

M. GORDON: Cela dépend.

M. CARTER: Et c'est moins cher.

M. GORDON: Oui, c'est notre intention qu'ils soient bon marché, si vous me permettez cette expression, pour encourager les gens à voyager par train; et plus le groupe de personnes qui achètent cette catégorie de billets est nombreux, plus le prix du passage est bas.

M. RIDEOUT: C'est moins drôle pour celui qui possède un laissez-passer.

M. GORDON: Nous ne considérons pas comme source de revenus ceux qui possèdent des laissez-passer.

M. CHEVRIER: Puis-je attirer votre attention sur les installations du National-Canadien à l'entrée de Montréal? L'aménagement du terrassement près de Dorval et de là jusqu'à Montréal est-il terminé?

M. GORDON: Je le crois. Est-ce que je me trompe?

M. DEMCOE: Non; le travail général de la construction est terminé, mais il reste encore un peu de travail d'entretien à faire; et chaque printemps, après le gel de l'hiver, le terrain s'affaisse un peu, mais on corrige graduellement cette situation. Il devrait y avoir peu à faire au cours des prochaines années à part l'entretien régulier.

M. CHEVRIER: Êtes-vous satisfait du temps que prend le train de Dorval pour entrer dans votre nouvelle gare à Montréal? N'y a-t-il pas moyen de diminuer le temps qu'il prend pour se rendre de Dorval à cette gare? Avez-vous déjà songé à ce problème?

M. FISHER: Ne pourriez-vous pas le faire en un rien de temps?

M. DEMCOE: Nous nous occupons actuellement de ce problème. Lorsque les voies dans la région de Turcot seront enlevées, nous aurons une voie droite de Dorval jusqu'à la partie est de Turcot.

M. CHEVRIER: Et vous pourrez ensuite augmenter votre vitesse?

M. DEMCOE: A l'heure actuelle, nous devons tenir compte des aiguilles, en particulier à l'ouest de Dorval et de Turcot ainsi qu'à l'est de Turcot, ce qui diminue la vitesse.

M. CHEVRIER: Combien de temps prend un train pour se rendre de Dorval à la nouvelle gare? Ne pensez-vous pas qu'il prend trop de temps?

M. DEMCOE: Oui, mais c'est à cause de l'enclenchement des aiguilles et à cause du pont qui traverse le canal.

M. CHEVRIER: L'autre soir, le pont a été hors d'usage et les passagers ont été immobilisés pendant presque une heure. La compagnie de chemin de fer a-t-elle comparé le temps qu'un train prend pour se rendre à la vieille gare Bonaventure au temps qu'il prend pour entrer dans la nouvelle gare? Je le demande parce que, à mon avis, on épargnait beaucoup de temps en se dirigeant vers la gare Bonaventure en comparaison du temps que cela prend pour entrer dans la nouvelle gare.

M. DEMCOE: Je ne sais pas. Je n'étais pas là quand on dirigeait le train vers la vieille gare Bonaventure.

M. GORDON: Cela m'intéresse. Vous dites que nous prenons moins de temps de Dorval à la gare Bonaventure que de Dorval à la gare actuelle.

M. CHEVRIER: Non, je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'à l'heure actuelle, le train prend plus de temps qu'il ne faudrait de Dorval à la gare par suite des changements de pentes. Ces pentes ne sont pas seulement un obstacle à l'exploitation du chemin de fer; elles sont un grand ennui pour les voyageurs. Évidemment, en ce qui concerne la longueur du temps, un train file aujourd'hui à 80, 90 ou 100 milles à l'heure, alors qu'auparavant, il n'allait peut-être qu'à 40 milles à l'heure; mais, si vous utilisiez aujourd'hui le même outillage pour la gare Bonaventure, vous ne prendriez que 5 ou 7 minutes en comparaison de 25 à 30 minutes que vous prenez quelquefois.

M. FISHER: L'horaire prévoit de 25 à 27 minutes.

M. RIDEOUT: Pour combien de milles?

M. CHEVRIER: Il s'agit de 7, 8 ou 10 milles.

M. GORDON: Je ne demande pas mieux que d'étudier cette question. Il y a quelques années, on a bien discuté sur la pose de cette voie; mais il ne me semblait pas que cette voie nous ferait perdre du temps. Toutefois, je me ferai un plaisir d'étudier la question.

M. CHEVRIER: En tenant compte du fait que vous avez dépensé beaucoup d'argent dans cette région, le temps qu'il faut pour atteindre Montréal en partant de Dorval pourrait être diminué, me semble-t-il.

M. GORDON: Depuis quelques années, nos trains prennent moins de temps pour relier Montréal à Ottawa.

M. CHEVRIER: Oui. Vous filez à toute vitesse dès que vous sortez d'Ottawa et il en est ainsi jusqu'à Dorval, mais après cela. . .

M. GORDON: Ensuite vous arrivez dans un embouteillage.

M. FISHER: Je pense que le Pacifique-Canadien prend six minutes de moins.

M. DEMCOE: Il doit faire 11.8 milles et prend 25 ou 30 minutes. Le numéro 51 prend 35 minutes; le numéro 53 prend 30 minutes.

M. FISHER: J'aimerais que le Comité me permette de revenir aux services des grandes routes pour poser deux questions d'ordre général.

M. CHEVRIER: M. Fisher devrait avoir la permission de poser sa question.

Le PRÉSIDENT: Il veut poser deux questions d'ordre général.

M. FISHER: Elles sont d'ordre général. La première concerne une discussion publique actuelle sur la juridiction fédérale en matière de camionnage. Le débat porte sur la question juridique. J'aimerais à savoir si le National-Canadien a fait connaître son attitude à propos de cette question d'ordre général.

M. GORDON: Non; nous ne l'avons pas fait.

M. FISHER: Aucune déclaration?

M. GORDON: Aucune déclaration que je connaisse; en tout cas, aucune qui vienne de moi.

M. FISHER: La seconde question se rapporte aux membres et à la participation des membres de diverses sociétés de camionnage qui font maintenant partie de la compagnie de chemin de fer National-Canadien et qui faisaient partie d'associations provinciales et fédérales de camionnage. Je m'en tiens à des généralités. La compagnie a-t-elle songé à déterminer si ces sociétés doivent demeurer membres de leurs anciennes associations?

M. GORDON: Oui, nous y avons songé. Autant que je le sache nous sommes membres de toutes les associations reconnues.

M. FISHER: Je remarque que le chef de l'entreprise de camionnage *East-West* est un haut fonctionnaire de la *Canadian Trucking Association*. J'aimerais à savoir si on a songé à cesser de faire partie de cette association.

M. GORDON: Non, nous ne voulons pas cesser d'être membres. Il est avantageux pour nous d'être membres de ces associations parce que nous pouvons entendre les discussions. Nous sommes dans l'industrie du camionnage.

M. FISHER: Mon autre question a trait aux services de voyageurs. Je n'ai plus de questions à poser au sujet du camionnage ou des services sur les grandes routes.

M. CHEVRIER: Au sujet des services de voyageurs, puis-je poser une question pour compléter la question que j'ai posée l'autre soir. A propos de la gare Union à Ottawa et du transfert des services au pont d'Hurdman, j'aimerais que vous nous donniez de plus amples renseignements. Voici ma question. Quel effet aura ce transfert du service au pont d'Hurdman sur l'exploitation, par exemple, du Château Laurier?

M. GORDON: Il nous est très difficile de le déterminer d'une façon exacte. A mon avis, ce transfert causera du tort; c'est ce que j'ai déclaré lorsque nous avons protesté contre le déménagement de la gare. Il est très évident que nous perdrons l'avantage d'amener les voyageurs pratiquement dans l'hôtel même. En conséquence, les compagnies aériennes seront plus ou moins sur le même pied que nous. Nous avions l'avantage sur les compagnies aériennes, parce qu'il y a beaucoup de chemin à faire de l'aéroport à l'hôtel. Nous perdrons cet avantage. A mon avis, les gens seront portés à dire «qu'il n'y a presque plus de différence maintenant et qu'ils font aussi bien de voyager par avion».

M. CHEVRIER: Les négociations entre la Commission de la capitale nationale et la compagnie de chemin de fer ont-elles prévu la construction d'une route qui longerait le canal à partir du pont Hurdman et passerait près du Château Laurier?

M. GORDON: Je crois qu'il y aura une autoroute ou quelque chose de ce genre qui partira de la gare et donnera accès assez facilement au centre de la ville; mais je ne peux fournir aucun renseignement précis à ce sujet. Toutefois, on m'a dit que c'était dans les plans de la ville.

M. CHEVRIER: Avez-vous vu ces plans?

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous nous donner de plus amples renseignements à ce sujet?

M. GORDON: Je peux seulement vous dire qu'on construira une route destinée à être une sorte d'autoroute, conformément aux règlements de la ville, bien entendu, et qui permettra de se rendre du pont Hurdman dans la basse-ville en dix ou quinze minutes environ.

M. PASCOE: Je voulais poser une question à M. Gordon au sujet des autorails Budd, mais le président ne m'a pas vu.

M. Demcoe a mentionné le succès des autorails Budd dans l'Ouest. De plus, M. Gordon a mentionné le grand effort qu'on fait pour encourager les personnes à utiliser le service des voyageurs sur les trains. Bien que ce ne soit qu'une hypothèse, si une ville risquait de perdre son service régulier de voyageurs, le chemin de fer serait-il intéressé ou consentant à se servir peut-être des autorails Budd à titre d'essai, à fixer un honoraire selon les besoins des gens et à présenter ce service en disant: «Utilisez-le ou perdez le service de voyageurs?»

M. GORDON: Avant d'abandonner tout service de voyageurs, nous examinerons la situation pour voir s'il n'y a pas une forme de service que le public accepterait et qui nous permettrait de nous tirer d'affaires. Nous n'aimons pas à supprimer ce service, mais nous le faisons pour des raisons financières.

M. PASCOE: Vous seriez prêts à utiliser des autorails Budd?

M. GORDON: Nous mettrons à la disposition du public tout ce qu'il voudra bien utiliser.

M. BADANAI: Vous avez mentionné il y a quelques instants que le plan des billets rouges, blancs et bleus s'était révélé un grand succès et qu'il avait augmenté le service des voyageurs de 70 p. 100 dans les Maritimes. La direction a-t-elle songé à appliquer ce plan à d'autres parties du Canada, par exemple la Tête des lacs et Winnipeg?

M. GORDON: Le plan des billets rouges, blancs et bleus n'en est encore qu'à un stade d'expérimentation et, malgré l'encouragement de la réaction initiale, la période d'essai n'est pas encore terminée, du moins nous ne l'avons pas étudiée assez longtemps pour décider si c'est là la réponse; il s'agit, en effet, d'une expérience dans le domaine des tarifs qui, nous l'espérons, encouragera les gens à voyager. Avant de lui donner plus d'ampleur et de l'étendre à d'autres parties du Canada, nous devons nous assurer de l'existence des mêmes conditions générales. Cette expérience des billets rouges, blancs et bleus convenait particulièrement à nos trains des Maritimes, et, à l'heure actuelle, je doute que nous puissions l'appliquer ailleurs. Nous étudions toutefois la question et, si nous sommes d'avis que cette solution nous ferait gagner des clients, nous l'adopterons.

M. BADANAI: Ce plan pourrait-il être appliqué par suite d'une décision de la direction de réduire le service des trains entre la Tête des lacs et Winnipeg?

M. GORDON: Demandez-vous si nous songerions à adopter ce plan?

M. BADANAI: Oui.

M. GORDON: Nous envisagerons la possibilité d'établir ce plan partout où il se révélera réalisable. Toutefois, nous devons auparavant mener à bonne fin notre expérience dans les Maritimes.

M. BADANAI: Vous avez aussi déclaré que, si le plan n'a pas beaucoup de succès...

M. GORDON: Permettez-moi de vous interrompre. Le point important dans cette question c'est qu'il s'agit d'une nouveauté. L'expérience nous a appris que le public aime les nouveautés. Le public a bien accueilli ce premier essai, mais il reste à savoir si ce succès sera durable. Il faut au moins un an, c'est-à-dire quatre saisons ou même davantage, pour connaître de façon certaine la réaction du public. Nous constatons que les gens utilisent les nouveaux services dans les débuts. Nous inaugurons quelque chose de nouveau et immédiatement la curiosité est en éveil. Il est tout naturel que les gens aiment à faire l'essai de choses nouvelles. Mais nous voulons savoir si le succès du début se maintiendra.

M. PUGH: Bien que ma question ne soit pas pertinente, à vrai dire, je me demandais, puisqu'il est question de couleurs, si c'est pour une raison bien définie que les déficits sont indiqués en bleu dans le rapport de 1960. Ils sont indiqués en brun cette année. De quelle couleur seront-ils l'an prochain?

M. GORDON: Il s'agit là uniquement d'une question d'impression. On a constaté qu'il était possible d'imprimer le rapport en deux couleurs. Vous remarquerez que les titres ici sont en deux teintes. Cela ne veut rien dire de plus.

M. PUGH: Je me demandais si vous aviez «les bleus» l'an dernier et si vous étiez rembrunis cette année?

Le PRÉSIDENT: Cette couleur a peut-être un effet adoucissant.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aurais quelques questions à poser à M. Gordon au sujet des services d'abonnement dans la banlieue de Toronto.

On a mentionné, de nouveau, dans des débats publics, particulièrement dans les trois journaux de Toronto, que, avec l'unification du réseau métropolitain de transport, il serait peut-être possible pour les chemins de fer d'offrir des services d'abonnement pour le compte de la Commission du transport, au prix coûtant ou à bail, afin d'améliorer la situation sous le rapport de la circulation dans la ville. J'aimerais à savoir si la société a étudié sérieusement la situation et à quoi on peut s'attendre.

M. GORDON: Voici, je pense, ce que j'ai voulu dire lorsque notre nouvelle gare de triage à Toronto et les voies d'accès nécessaires seront achevées, cela devra faciliter grandement la circulation sur les voies d'accès à cette ville. Toutes ces voies convergent vers le centre de la ville et, en conséquence, elles occasionnent un encombrement intolérable. Quand notre nouvelle gare de triage sera terminée, la circulation sera plus facile et nous espérons être en mesure d'offrir d'une façon profitable des services d'abonnement et de nous entendre avec les autorités de manière à être certains de faire nos frais. Nous sommes tout à fait disposés à entrer en pourparlers avec les autorités à ce sujet à n'importe quel moment.

Nous savons, cependant, qu'il nous est impossible d'exploiter profitablement un service d'abonnement.

M. FISHER: J'aimerais à poser ici une question. Y a-t-il en Amérique du Nord des services d'abonnement jugés rentables par ceux qui les exploitent?

M. GORDON: Je n'en connais pas. L'heure de pointe crée un problème, comme je l'ai expliqué à maintes reprises.

M. FISHER: A votre connaissance, y a-t-il en Amérique du Nord des ententes en vertu desquelles des chemins de fer louent leurs installations et leur matériel à des sociétés de transport qui sont associées à des organismes municipaux?

M. GORDON: Il m'est impossible de répondre avec certitude. Je crois, cependant, qu'une telle entente existe à Boston et il est possible que des pourparlers soient en cours à ce propos à Philadelphie. Cependant, je ne saurais être catégorique.

Des pourparlers avec les autorités ont eu lieu en diverses régions des États-Unis afin de découvrir si on pourrait en venir à une entente en vertu de laquelle on pourrait inaugurer ou continuer des services d'abonnement dont les autorités municipales ou l'organisme en cause, quel qu'il soit, payeraient une partie des frais.

M. FISHER: Ma question est hypothétique, mais une double entente serait-elle nécessaire, c'est-à-dire une entente avec le Pacifique-Canadien d'une part et avec le National-Canadien d'autre part?

M. GORDON: Non, une double entente ne serait pas nécessaire. Une des grandes difficultés qui existent sous ce rapport dans la ville de Toronto résulte du fait que l'autorité de l'agglomération torontoise s'oppose énergiquement à payer une partie des frais du transport des personnes qui vivent à l'extérieur des limites de la ville, et les quartiers en cause sont nombreux. Je ne saurais dire comment on mettra fin à ce désaccord; toutefois, c'est là le problème dans l'agglomération torontoise.

M. FISHER: Quelle est la situation à l'heure actuelle, pour autant que vous le sachiez?

M. GORDON: Il n'y a rien eu de fait en ce sens depuis la dernière fois que j'ai comparu devant vous.

Remarquez-le bien, la gare que j'ai mentionnée ne sera pas achevée avant 1964.

M. FISHER: Pour revenir à Montréal, y a-t-il eu des pourparlers au sujet de l'aménagement du métro?

M. GORDON: Oui, pour ce qui est de l'utilisation de notre tunnel. Ces pourparlers se poursuivent activement à l'heure actuelle.

M. FISHER: En dehors du tunnel, a-t-il été question de quelque autre ligne qui vous appartient?

M. GORDON: Il est question du prolongement du service au-delà d'un point à l'extérieur du tunnel.

M. DEMCOE: Jusqu'au point où la ligne croise la ligne nord-sud pour continuer ensuite jusqu'à St-Eustache.

M. FISHER: J'aurais une question à poser au sujet de Montréal et du pont Victoria. La question est-elle admissible ici?

M. GORDON: Je n'ai pas d'objection.

M. FISHER: Je crois savoir que vous ne tirez plus aucun revenu du péage. J'aimerais à vous poser une question d'ordre général. Avez-vous eu des pourparlers avec le Gouvernement avant l'abolition du péage?

M. GORDON: Au sujet de l'abolition du péage? Nous avons eu des pourparlers avec le Gouvernement, non pas sur la question de l'abolition du péage, mais sur la question de savoir comment nous serions dédommagés des effets de l'abolition du péage et nous en sommes venus à une entente.

M. FISHER: Est-ce un secret?

M. GORDON: L'entente n'est pas encore définitive. Elle est présentement en délibération. Le document n'a pas encore été signé, pour autant que je sache. Nous avons une convention verbale à ce sujet.

M. FISHER: Le point sur lequel je voulais obtenir des précisions est celui-ci. Je crois savoir que le National-Canadien a dépensé beaucoup d'argent pour ce pont au cours des dernières années. L'entente pourvoira-t-elle aux frais?

M. GORDON: Il y a deux points en cause là-dedans. D'une part, il y a le péage sur la voie. C'est de cette entente-là que je parle, l'entente avec le Gouvernement qui nous dédommagera pleinement de la perte de revenu. Elle vaudra pour un certain temps, de sorte qu'elle remplacera les recettes que nous comptons percevoir lorsque nous avons fait des dépenses pour l'aménagement de la voie. C'est là un aspect particulier du problème. La grande question porte sur la nécessité de dédommager le National-Canadien pour la déviation du pont rendue nécessaire par suite de l'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent, du creusement d'un canal et du sectionnement de notre pont.

M. CHEVRIER: Allez-vous me dire que cela n'est pas encore réglé?

M. GORDON: Vous le verrez dans notre rapport annuel. Vous trouverez cela à la page 24 sous forme de commentaire sur notre état financier.

Les dépenses faites par la Compagnie relativement à la dérivation ferroviaire et au réaménagement des abords du pont Victoria nécessités par la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent sont incluses dans les «autres placements» en attendant que soit réglée avec l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, la réclamation de la compagnie au montant de \$13,500,000 y compris les intérêts.

La réclamation est présentement en voie d'être réglée par le ministre des Transports en vertu d'une entente entre l'Administration de la Voie maritime et le National-Canadien à l'égard de la somme d'argent qui est recouvrable.

M. FISHER: J'aurais une question à poser au ministre au sujet du premier point que j'ai soulevé. Serons-nous renseignés sur la convention relative au péage que vous allez conclure avec le National-Canadien?

M. BALCER: Je suis porté à le croire. Je n'aimerais pas exprimer une opinion juridique.

M. CHEVRIER: Faudra-t-il une mesure législative?

M. BALCER: Je ne vois pas pourquoi.

M. FISHER: Pourquoi pas?

M. BALCER: Je ne vois aucune raison qui empêcherait que le renseignement soit publié.

M. FISHER: J'ai d'autres questions à poser au sujet du service des voyageurs.

M. FAIRWEATHER: Monsieur le président, j'ai été fort sage, mais j'aurais des questions à poser au sujet d'un problème relatif aux ponts. Je me demande si le réseau voit d'un bon œil que le pont sur le fleuve St-Jean à Fredericton soit utilisé par d'autres voituriers. Je sais qu'on en parle depuis un certain nombre d'années et que, du point de vue technique, la chose est possible. Il n'y a plus de service de voyageurs maintenant entre Fredericton et Newcastle et je sais que les autorités de Fredericton espèrent que l'utilisation conjointe du pont sera possible. Je sais que l'utilisation conjointe existe en beaucoup d'endroits en Europe.

M. GORDON: Je demandais justement à M. Demcoe de me rafraîchir la mémoire. C'est là une vieille question, comme vous le dites.

M. FAIRWEATHER: Oui, mais moi je suis nouveau.

M. GORDON: Le nœud du problème est double. Tout d'abord, nous sera-t-il possible ou non d'organiser notre activité de manière à rendre le pont utilisable à d'autres fins sans inconvenirient? En second lieu, dans le cas de l'affirmative, serons-nous dédommagés?

Dans les pourparlers qui ont eu lieu jusqu'ici, on s'attendait généralement que nous laisserions utiliser le pont pour rien. Mais nous n'aimons pas à faire quelque chose pour rien et, en conséquence, la discussion se poursuit.

M. FAIRWEATHER: Je suis d'accord avec vous que cela ne devrait pas se faire pour rien. Mais, du point de vue technique, rien ne s'y oppose, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, mais peut-être du point de vue de l'exploitation du chemin de fer.

M. FAIRWEATHER: Ce qui serait tout à fait légitime.

M. GORDON: Cependant, du point de vue technique et pour autant que je sache, rien ne s'oppose à cette utilisation du pont.

M. DEMCOE: Non, monsieur.

M. CHEVRIER: Puis-je poursuivre là où M. Fisher s'est arrêté? Au sujet du pont de déviation sur les écluses à St-Lambert, ce pont fonctionne-t-il de la façon prévue par le National-Canadien?

M. GORDON: Oui, il fonctionne maintenant de façon satisfaisante.

M. CHEVRIER: Il n'y a pas de perte de temps pour les trains?

M. GORDON: Oui, il y a une perte de temps, mais seulement parce que le parcours est plus long. Cependant, ce n'est pas grave. La traversée est un peu plus longue sur la voie de déviation qu'elle ne l'était sur le pont original.

M. CHEVRIER: Et vous dites que c'est parce que la distance est plus grande?

M. GORDON: C'est exact.

M. CHEVRIER: Mais il n'y a pas de délais?

M. GORDON: Non. Les trains choisissent automatiquement le pont voulu, le tout fonctionne à l'aide de signaux.

M. DEMCOE: Il y a une courbe qui influe sur la vitesse à cet endroit.

M. CHEVRIER: Et cela fonctionne depuis quatre ans?

M. GORDON: Non, pas tout à fait aussi longtemps.

M. CHEVRIER: Depuis combien de temps?

M. DEMCOE: Depuis au moins un an, je pense.

M. GORDON: Le chemin de fer a réglementé temporairement l'activité en attendant que le pont de déviation fût achevé. D'après mes souvenirs, c'est depuis un an et demi environ que le pont fonctionne pleinement...

M. DEMCOE: Ce fut assez longtemps après l'aménagement de la voie maritime.

M. CHEVRIER: Pour ce qui est du côté de Montréal, les chemins de fer songent-ils à faire d'autres aménagements pour accélérer la marche des voitures?

M. GORDON: Non, pas que je sache. Vous dites du côté de Montréal?

M. CHEVRIER: Oui, monsieur.

M. GORDON: Non, pas le National-Canadien. Le problème relatif aux abords du pont, s'il existe, concerne la ville.

M. CHEVRIER: Je reviens maintenant à l'engagement contracté par le National-Canadien il y a un certain nombre d'années; il y a 7 ou 8 ans, je pense.

M. GORDON: C'est en 1956 que nous avons contracté cet engagement.

M. CHEVRIER: Que s'est-il passé dans l'intervalle à compter de ce moment-là jusqu'au moment où, selon vous, le ministre doit agir comme arbitre?

M. BALCER: Nous avons pris certaines mesures, comme vous le savez.

M. CHEVRIER: Me permettriez-vous de m'adresser au président d'abord et au ministre ensuite. Le président pourrait-il nous dire quelles mesures on a prises depuis 1956 à venir jusqu'au moment où le ministre a été désigné comme arbitre pour régler le conflit entre le National-Canadien d'une part et l'Administration de la Voie maritime d'autre part?

M. GORDON: Cela vous reviendra à la mémoire à mesure que je relaterai les événements. Tout d'abord, quand l'Administration de la Voie maritime a demandé la permission de sectionner le pont, le National-Canadien s'y est opposé. Parce qu'il était embarrassant pour tout le monde qu'une société de la Couronne soit en conflit avec une autre devant la Commission des Transports, nous avons décidé ensemble que des mesures seraient prises pour répondre aux besoins des chemins de fer relativement à un pont de déviation. Il fut alors décidé que le chemin de fer aménagerait les installations qu'il jugerait nécessaires à la sauvegarde de ses intérêts et qu'il financerait les travaux au moyen d'un compte spécial jusqu'à ce que le tout soit terminé.

Puis, une fois les travaux d'aménagement terminés et après un délai suffisant pour permettre d'en juger le fonctionnement sous tous rapports— dans l'intervalle, nous tenions compte des interruptions et ainsi de suite— l'Administration de la Voie maritime et nous-mêmes sommes entrés en pourparlers en vue de conclure une entente au sujet de la situation, des faits et du principe de paiement.

Il y a eu tant de changements au sein du personnel de l'administration de la Voie maritime qu'il n'y a plus personne qui soit réellement au courant de ces questions et ceux qui sont là à l'heure actuelle ont évidemment pour

devoir de protéger les intérêts de la Voie maritime. Nous devons voir si nous pouvions nous entendre sur la façon de régler ces questions. Il a fallu que nous invoquions le document qui stipulait que si nous ne parvenions pas à nous entendre le ministre réglerait les réclamations par arbitrage. Ensuite chacun de nous a soumis un mémoire au ministre vers le début de l'année. Chacun a remis un mémoire au ministre, et tout dernièrement il a pris des dispositions pour s'occuper de l'affaire; je m'en remets donc à lui.

M. CHEVRIER: J'aimerais saisir l'occasion pour demander au ministre comment il s'y prend pour régler cette affaire.

M. BALCER: Monsieur le président, nous avons nommé M. le juge Locke, ancien juge de la cour suprême, pour qu'il agisse en qualité d'arbitre entre les deux sociétés de la couronne. Nous lui avons demandé d'étudier la situation et de m'en faire rapport. Le juge Locke est à rédiger son rapport en ce moment.

M. CHEVRIER: Est-ce que l'administration de la voie maritime a soumis un exposé au ministre?

M. BALCER: Les deux parties intéressées m'ont soumis des mémoires.

M. GORDON: Elles s'en occupent activement en ce moment.

M. BALCER: Il a fallu beaucoup de temps pour démêler ce que l'administration a fait.

M. CHEVRIER: Je ne sais pas s'il a fallu beaucoup de temps ou non, mais je sais, par contre, que vous avez diminué de beaucoup vos exigences.

M. GORDON: Mais non.

M. CHEVRIER: Si je me souviens bien, vous avez réclamé environ 25 millions de dollars.

M. GORDON: Non, jamais. Sauf erreur, nous avons réclamé à peu près 16 millions et demi de dollars, mais ce n'était qu'une estimation. Nous avons toujours dit que nous ne voulions récupérer que la somme qui avait été réellement dépensée. Si c'est comme cela que vous voyez les choses, j'aimerais bien que vous comparassiez comme témoin.

M. CHEVRIER: Je comparerais volontiers comme témoin, mais je doute fort que cela avancerait votre cause.

M. GORDON: Je n'en suis pas trop sûr, il se pourrait bien que notre cause en bénéficie.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer à l'étude des services des voyageurs maintenant? Je vous ferais remarquer que nous avons commencé par les services routiers ce matin, que nous avons ensuite sauté aux services des voyageurs pour revenir de nouveau aux services routiers. Nous n'avons pas fait beaucoup de progrès ce matin. M. Lamoureux a une question à poser.

M. LAMOUREUX: J'ai juste une question à poser. Je me demande si le président a convenu d'avance d'accepter la décision du ministre?

M. BALCER: Oui. Ils ont tous deux convenu d'avance qu'ils accepteraient la décision de M. le juge Locke.

M. GORDON: Puis-je dire deux mots. On vient de me faire remarquer que j'ai dit quelque chose qui pouvait induire en erreur. Je ne voudrais pas que vous ayez l'impression, d'après ce que j'ai dit, que les membres actuels de l'administration de la voie maritime ignorent tout de l'affaire parce qu'ils sont mal renseignés. J'entendais simplement qu'ils n'étaient pas là quand ces dispositions ont été prises. Ils sont parfaitement au courant de l'affaire et tout à fait capables de représenter l'administration de la voie maritime. Je n'avais nullement l'intention de faire croire qu'ils étaient incapables de représenter l'administration de la voie maritime.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous nous réunirons de nouveau après l'appel de l'ordre du jour.

M. BENIDICKSON: Puis-je soulever un point, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur, il est midi et demi.

M. BENIDICKSON: Il s'agit d'un chevauchement dans les délibérations?

Le PRÉSIDENT: Pardon?

M. BENIDICKSON: Il y a chevauchement du fait que le Parlement et le National-Canadien étudient tous deux l'affaire. C'est un facteur très important car il s'agit du déplacement et de la nouvelle formation des employés et le débat doit avoir lieu cet après-midi. Est-ce que l'exécutif du National-Canadien a consulté le ministre du Travail et le ministre des Transports au sujet de ce qu'ils se proposent de faire par rapport au débat qui aura lieu à la Chambre cet après-midi?

M. CHEVRIER: Il s'agit de la résolution du ministre du Travail se rapportant à la main-d'œuvre et à la nouvelle formation.

M. FISHER: M. Benidickson propose-t-il que nous ajournions jusqu'après le débat à ce sujet?

M. BENIDICKSON: Non, je demande si on s'est consulté au sujet du débat officiel qui doit avoir lieu cet après-midi relativement à ce que le gouvernement se propose de faire pour que les employés qui se trouvent déplacés par suite de l'automatisation ou d'autres circonstances reçoivent une nouvelle formation.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas qu'il y ait de rapport entre ces deux questions.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): M. Gordon a soumis son exposé sur la nouvelle formation à donner aux employés et sur les moyens dont on dispose pour leur instruction; je ne pense pas qu'il y ait un rapport entre cette question et ce qui va se discuter à la Chambre cet après-midi.

M. GORDON: N'étant pas au courant de ce qui se passe à la Chambre, je ne peux pas répondre à votre question.

M. CARTER: Je propose que nous ajournions.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons de nouveau après l'appel de l'ordre du

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

JEUDI 22 novembre 1962.

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

M. RIDEOUT: Monsieur le président, nous étudions le service des voyageurs, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: C'est cela, monsieur Rideout.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, en guise de question j'aimerais faire une remarque, si vous voulez bien.

Tous les jours, à la Chambre des communes, on pose une question au sujet des lignes d'embranchement que le National-Canadien supprime dans différentes régions. Je suis d'avis que la formule dont vous vous servez à cet égard n'est pas la bonne.

Si je comprends bien, les fonctionnaires supérieurs du National-Canadien font une demande à la commission des transports; celle-ci statue et le service est supprimé. Il est bien rare que la commission des transports rejette une demande du National-Canadien. Malheureusement lorsqu'on supprime ainsi un service, toute la population d'une circonscription en souffre.

J'ignore quelle est la procédure juridique sous ce rapport, mais j'aimerais faire une remarque à ce sujet. Je viens de signer un contrat avec une société municipale de transport par autobus. Or, lorsqu'une société de ce genre demande la permission de supprimer un service déterminé, mais que le conseil municipal décide que le service effectuant le parcours de A à B dans la ville doit être maintenu, il en calcule le coût et les intéressés doivent subventionner la ligne. Il me semble qu'on devrait procéder de cette façon pour les chemins de fer.

J'estime qu'on devrait fournir aux députés l'occasion d'exprimer leur opinion à la Chambre à ce sujet.

M. Gordon doit certainement savoir combien il en coûte pour maintenir une ligne en particulier et je pense qu'il serait tout disposé à la maintenir si le gouvernement se chargeait de régler la facture. J'estime qu'on devrait nous fournir l'occasion d'étudier cette question à la Chambre. Selon moi, il ne faudrait pas que le National-Canadien supprime tous ces services.

Après tout, nos deux compagnies de chemin de fer ont bâti la nation et voilà que nous supprimons les services qu'elles assuraient. J'ai eu l'occasion de prendre un train qui faisait le voyage pour la dernière fois, et je me souviens que nous avons dû attendre qu'on ait chargé un wagon de bois avant de partir. Il est de toute évidence qu'il y a là des affaires à faire. J'estime qu'il est dans l'intérêt du pays, et très certainement dans celui des habitants des régions visées, de maintenir certains de ces services.

Je ne sais pas si notre Comité est autorisé à faire des recommandations, monsieur le président, mais j'estime que pour ce qui est de la suppression des services, la situation se complique de jour en jour.

D'après ma propre expérience, j'en suis arrivé à conclure que beaucoup de gens s'opposent à ce qu'on supprime ainsi des services et ils souhaitent vivement qu'on y mette fin. Je suis sûr que, dans l'ensemble, le public serait tout disposé à payer la note pour que ces services soient maintenus.

J'irais un peu plus loin et je dirais que monsieur Gordon, à ce que je comprends, voudrait que le réseau rapporte des bénéfices. Je suis loin de partager son opinion à ce sujet. Je ne suis pas d'avis qu'un réseau de chemins de fer doive nécessairement rapporter des bénéfices. Supposons, à titre d'exemple, que l'année financière se termine demain et que les chemins de fer Nationaux se trouvent avoir un excédent de 100 millions de dollars; toutes les chambres de commerce, tous les conseils municipaux et tous les expéditeurs, d'un bout du pays à l'autre, réclameraient une réduction des taux de transport des marchandises. Si une telle situation se présentait, il serait extrêmement difficile de refuser ces demandes à cause de l'excédent. Le public serait d'opinion que, puisqu'il a aidé les chemins de fer dans les heures difficiles, il devrait récolter des avantages sous forme de taux de transport réduits lorsque les affaires sont prospères. Si, à ce stade, le National-Canadien accordait des taux de transport plus bas, les représentants du Pacifique-Canadien estimeraient que le National-Canadien s'efforce de les ruiner.

J'estime que nous n'avons pas à chercher à faire du National-Canadien une entreprise à but lucratif; nous devrions plutôt nous préoccuper de fournir un service au public, un service qui a commencé il y a bien des années et qui s'étend d'un bout à l'autre du pays.

J'aimerais entendre quelques commentaires à ce sujet, car tous les membres de notre Comité ont des commettants qui sont touchés par la suppression de services ferroviaires, et je vous assure que le public est mécontent de cet état de choses.

Si je comprends bien, on demande presque tous les jours à la commission des transports d'autoriser la suppression de lignes d'embranchement, et le procédé qu'elle suit à cet égard ne me plaît pas du tout.

Le PRÉSIDENT: La commission des transports est l'organisme auquel le public peut s'adresser sous ce rapport, et si elle décide qu'il ne faut pas discontinuer le service que le National-Canadien demande la permission de supprimer, ce dernier ne peut pas le supprimer.

M. RIDEOUT: La commission des transports reste sur place et pontifie. Les Commissaires ne se rendent pas sur les lieux pour examiner la situation. Ils se fondent sur la demande du National-Canadien pour trancher la question et ceux qui veulent en appeler de leur décision doivent s'adresser au cabinet ou à la cour suprême.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet, monsieur Gordon?

M. GORDON: Je n'ai rien de bien particulier à dire à ce sujet. M. Rideout a parfaitement le droit d'exprimer son opinion. Il a exprimé son point de vue. Il n'est pas content de la façon dont les choses se passent et il propose qu'on s'y prenne autrement. Si c'est là son opinion, il peut l'exprimer à la Chambre des communes.

M. RIDEOUT: C'est bien ce que j'ai fait.

M. GORDON: C'est l'endroit approprié pour exprimer des opinions de ce genre, et si M. Rideout peut se faire appuyer par un nombre suffisant de ses collègues, le gouvernement changera peut-être la façon de procéder et l'affaire sera réglée. Nous agissons selon la loi et nous avons recours aux tribunaux, car la commission des transports est un tribunal. Dès qu'un litige ou une divergence d'opinion surgit dans les rapports humains, notre régime démocratique veut que nous les soumettions aux tribunaux. Chacune des parties en cause a le droit d'exprimer son opinion et le juge statue. Nous avons tous été élevés de façon telle; on nous a appris à tous qu'il fallait accepter les décisions de nos tribunaux. C'est grâce à cela que nous pouvons vivre ensemble sans succomber à l'envie irrésistible qui nous prend parfois de nous égorger les uns les autres. Nous obéissons aux lois de notre pays, mais chacun est entièrement libre d'exprimer son point de vue.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question à ce sujet. Je crois savoir que les représentants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien ont offert à certains groupements municipaux de maintenir des services qu'il était question de supprimer si les municipalités étaient prêtes à garantir les recettes.

M. GORDON: Il y a eu des pourparlers à ce sujet à diverses reprises, mais pour autant que je sache, ils n'ont jamais abouti.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Y a-t-il une municipalité qui vous ait promis des garanties sous ce rapport?

M. GORDON: Non.

M. FISHER: Avant de poser une question, je me demande si je pourrais demander à M. Rideout s'il faisait tout particulièrement allusion à la suppression des services de voyageurs?

M. RIDEOUT: Je faisais tout particulièrement allusion aux services de voyageurs.

M. FISHER: Je ne sais pas s'il est juste de poser une question à un autre membre du Comité, monsieur le président, mais dois-je comprendre d'après vos remarques que vous trouvez que la commission des transports ne s'attaque pas entièrement au problème soulevé par les localités et les municipalités, monsieur Rideout, ou les chemins de fer tendent-ils à bénéficier d'un certain avantage aux audiences à cause de la façon dont celles-ci se déroulent?

M. RIDEOUT: Je ne devrais sans doute pas me permettre de porter jugement à cet égard, mais l'affaire a pris beaucoup d'importance. Comme je le disais à

la Chambre, le procédé suivi revêt un caractère automatique. Lorsque les chemins de fer demandent la permission de supprimer un service et que l'affaire a des répercussions politiques, la demande reste en suspens pendant quelque temps, mais elle resurgit invariablement, la commission approuve la demande et le service est supprimé. Parfois, lorsque le public est mécontent, on attend six mois avant de donner suite à la demande, mais en fin de compte le résultat est toujours le même.

M. GORDON: Le fait que la plupart de nos demandes sont approuvées s'explique facilement. Dans l'ensemble la compagnie ferroviaire ne soumet l'affaire à la commission des transports que lorsqu'elle estime que les preuves sont surabondantes. Nous ne présentons jamais une demande à la Commission des transports à moins d'être sûrs d'avoir 99 p. 100 de chances de réussir. Néanmoins, je puis vous certifier que la Commission n'est en aucun sens influencée en faveur des chemins de fer. Elle a pris des décisions quant à l'abandon de certaines lignes avec lesquelles nous étions aussi peu d'accord que vous l'étiez vous-mêmes de votre côté. Que bon nombre de décisions de la Commission des transports soient favorables au chemin de fer, cela s'explique, puisque la compagnie ne fait une demande que lorsqu'elle est à peu près certaine d'être en possession de preuves écrasantes à l'appui de l'arrêt du service.

J'ai en main une liste abrégée des faits que nous devons prouver quand nous nous présentons devant la Commission des transports pour une affaire de cette nature. La Commission a établi les éléments dont elle doit tenir compte dans l'étude d'une requête. Voici:

1. Recettes du réseau provenant de l'exploitation de la ligne secondaire en cause.
2. Frais supplémentaires occasionnés par l'exploitation de la ligne secondaire.
3. Économies devant résulter de l'abandon de cette voie.
4. Tendances du trafic-marchandises.
5. Rapport entre le transport de l'année à l'étude et celui d'une année moyenne (surtout dans le cas des voies de l'Ouest du pays où il s'agit principalement du transport des céréales).
6. Service ferroviaire présent, nature et volume du transport.
7. Autres moyens de transport des marchandises, des voyageurs, des postes et des messageries, en hiver et en été.
8. Distance entre les gares situées le long de la voie qui doit être abandonnée et les gares situées le long des voies de substitution ou les services de remplacement.
9. Population des régions desservies par la ligne en cause et tendance démographique: accroissement ou diminution de la population.
10. Productivité de la région et expansion prévue; nouvelles industries envisagées.
11. Effets de l'abandon du service pour les employés du réseau.
12. Effets de l'arrêt de service sur le tarif-marchandises et sur le coût du transport en général.
13. Effets sur le commerce local.
14. Effets sur la valeur immobilière, les impôts, et le reste.

Et ce n'est que le commencement. Nous devons fournir à la Commission les données relatives à la situation exacte dans le cas qui nous occupe.

Enfin, j'ajouterai que toute cette question de l'abandon des services a fait l'objet d'une des principales études de la Commission MacPherson. Cette Commission a siégé pendant plus de deux ans pour étudier ce qu'on a appelé le problème des chemins de fer. Je ne me rappelle pas le nombre des séances qui

ont eu lieu, mais il y en a eu quelques centaines, et tout le monde a eu l'occasion de faire connaître son point de vue. La Commission était éminemment compétente et son personnel, de premier ordre. A mon avis, elle a préparé l'un des rapports les plus complets qui ait jamais été présenté au Canada sur la question des chemins de fer.

Dans ses recommandations, la Commission déclarait sans équivoque que les voies non rentables devaient être abandonnées; d'autre part, si, pour des raisons d'intérêt public, il importait de les maintenir, cela ne devait pas se faire aux frais des chemins de fer.

M. RIDEOUT: Cela m'agrée tout à fait.

M. GORDON: Cette recommandation vous convient?

M. RIDEOUT: Absolument.

M. GORDON: Par conséquent, c'est tout simplement la Commission des transports qui décide lorsque nous nous présentons devant elle; bien que les recommandations du rapport MacPherson n'aient pas encore été mises en vigueur, la Commission décidera sûrement d'après les arguments des parties intéressées, non pas seulement d'après ceux de la direction du chemin de fer. Si, à ce moment-là, la Commission juge que l'intérêt public prime celui du chemin de fer, elle se déclarera donc en faveur du maintien du service; nous recevrons alors, en compensation, la différence entre notre prix de revient et les recettes réelles que nous rapporte le service. Voilà, il me semble, une solution parfaitement équitable dans pareille situation.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je regrette que le ministre ne soit pas présent en ce moment, car je lui demanderais, étant donné que lui-même et son parti, à l'époque où ils siégeaient de l'autre côté de la Chambre, semblaient d'avis que la Commission des transports devrait être abolie, et que M. Howard Green avait même proposé de réduire le crédit à un dollar, pourquoi le gouvernement au pouvoir n'a pas aboli la Commission des transports, étant donné l'attitude qu'il préconisait lorsqu'il siégeait de l'autre côté de la Chambre. Le ministre n'est pas ici en ce moment; bien entendu, il ne peut pas répondre à la question.

Le PRÉSIDENT: C'est peut-être aussi bien qu'il n'y soit pas.

M. CHEVRIER: Peut-être qu'un de ses associés voudrait bien répondre à cette question.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): On dirait une petite comédie.

Le PRÉSIDENT: J'hésiterais avant de répondre à cette question en l'absence du ministre.

M. PUGH: Je voudrais demander à M. Gordon si la Commission des transports a déjà refusé de donner suite à une demande comme celle-là?

M. GORDON: Oui, en effet.

M. PUGH: Pourriez-vous nous dire combien de fois?

M. GORDON: Je ne pourrais pas vous le dire au pied levé.

M. PUGH: Je me demande si l'on pourrait nous donner des chiffres à ce sujet?

M. GORDON: Oui, nous pourrions vous procurer ces chiffres. Cela entraînera quelques recherches.

M. PUGH: Avez-vous essayé plus d'un refus par année?

M. GORDON: Je ne pourrais pas vous répondre sans préparation. Il me faudrait faire fouiller les archives afin de vous répondre.

M. PUGH: Oui.

M. GORDON: Nous avons essayé des refus, en effet.

M. PUGH: Serait-il possible d'obtenir les données pour les dix dernières années?

M. GORDON: Nous allons consulter nos dossiers à cette fin.

M. FISHER: Allez-vous nous donner des chiffres au sujet des services de voyageurs et au sujet de la fermeture des gares également?

M. GORDON: Nous pouvons vous donner les chiffres dans ces deux domaines. Si je comprends bien, vous désirez des détails au sujet des cas d'abandon de service que nous avons présentés à la Commission?

M. PUGH: Oui, et au sujet des résultats de ces demandes.

M. GORDON: Si je comprends bien, vous voulez savoir le nombre de demandes agréées et le nombre de celles qui ont été rejetées ou différées?

M. PUGH: Oui, c'est ce que j'aimerais savoir.

M. GORDON: Je verrai ce qu'il sera possible de faire à ce sujet.

M. PUGH: Pourquoi en vient-on d'ordinaire à se demander si telle ou telle ligne doit être maintenue ou abandonnée?

M. GORDON: Nous surveillons constamment les lignes au point de vue de la diminution du transport des voyageurs ou des marchandises. Lorsque nous constatons qu'un service n'est plus rentable, ou qu'il n'attire pas la même clientèle que d'ordinaire, il devient suspect sur le champ. Nos agents sur place sont chargés d'étudier de près tous les services de transport par train pour s'assurer s'ils augmentent, s'ils restent au même point ou s'ils rétrogradent. L'agent local est tenu, lorsqu'il constate une diminution des affaires dans un service quelconque, de faire rapport au bureau chef. Cela fait partie des attributions de l'agent local.

M. PUGH: Monsieur le président, j'ai été un peu surpris d'entendre M. Rideout dire que l'intérêt public pourrait exiger le maintien de tels services. Si jamais la question se posait et qu'on nous demandât notre opinion sur la question de maintenir ces transports par train censément dans l'intérêt public, serions-nous en mesure d'en connaître le coût par mille?

M. GORDON: Nous le saurons lorsque nous demanderons expressément à la Commission des transports de décider à ce sujet. Toutes ces données statistiques existent et sont mises à la portée des intéressés. Nous présentons notre cause à la Commission à qui nous exposons notre prix de revient et ce que nous coûte le personnel; nous précisons les frais d'exploitation, de combustible et ce que nous rapporte le transport des voyageurs ou des marchandises, selon le cas. Il s'agit cependant d'un rapport bien précis.

M. PUGH: Comme vous le dites, on surveille de près ce que rapporte le chemin de fer au chapitre des voyageurs et des marchandises. Cette tendance, si je comprends bien, accuserait une diminution avec les années, n'est-ce pas? Est-il arrivé que vous ayez rétabli un service après l'avoir abandonné.

M. GORDON: Quand nous sommes allés jusqu'au point d'arracher les rails et d'abandonner une ligne complètement, je ne me souviens pas de cas où nous ayons rétabli le service. Je ne me rappelle aucun cas pareil.

M. PUGH: Avez-vous eu connaissance parfois d'avoir restreint le service aux passagers sur certaines lignes et d'avoir été obligé d'ajouter des trains par la suite?

M. GORDON: Non. Voyez-vous, il ne faut pas oublier un autre facteur qui entre en ligne de compte lorsque nous suspendons un service: nous devons, entre autres choses, démontrer qu'il y a un service de remplacement. La Commission insiste (j'emploie ici ses propres termes) pour que nous prouvions que les besoins et la commodité du public seront satisfaits. Avant de suspendre un service de chemin de fer, il faut prouver qu'il existe d'autres

moyens de transport suffisants, c'est-à-dire une route de première classe et un service d'autobus ou de camionnage en mesure de desservir la région convenablement.

M. RIDEOUT: Je voudrais vous raconter une anecdote qui expliquera la situation jusqu'à un certain point. De nos jours, le chemin de fer est souvent considéré comme une sorte de parapluie: on l'ouvre quand il pleut et on le relègue dans un coin, quand il fait beau. Un jour, j'étais à Halifax au moment où il y avait une grève à New-York. Six trains devaient partir pour New-York. Les cinq premiers sont partis, mais le sixième a été décommandé. Le chef du mouvement des trains arriva et déclara que le dernier train ne partirait pas. Il était évident que ce train allait rester en gare, puisque les avions allaient et venaient depuis le matin. Cependant, tout était prêt, la locomotive, et le reste, et tout cela, je suppose, était aux frais du chemin de fer. C'est une des choses auxquelles la compagnie doit faire face. Si nous pouvons faire cela pour certaines lignes de navigation, sûrement nous pouvons faire les frais de certaines lignes secondaires.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, d'après la ligne de conduite du gouvernement, si nous voulons un jour établir un service, il faudrait bien plus qu'une décision de la Commission des transports pour dire quelle doit être la ligne de démarcation, pour décider s'il y a lieu de paver une route permettant à deux ou trois cultivateurs d'expédier une demi-douzaine de porcs. C'est sans doute une idée intéressante, comme le disait M. Pugh; mais il faudrait que le gouvernement se fixe une ligne de conduite et convainque les contribuables qu'il y va de l'intérêt général d'accorder d'autres subventions au chemin de fer, dont le déficit s'accroîtrait encore. Je ne sais pas où tout cela nous mènerait.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Supposons que le gouvernement veuille adopter les mesures que propose M. Rideout. Ne serait-il pas tenu d'appliquer à peu près les mêmes règles que la Commission des transports du Canada pour décider de l'opportunité ou de la nécessité de fournir tel ou tel service?

Le PRÉSIDENT: M. Rideout veut dire que le service serait accru. Il faut mettre une ligne de démarcation quelque part.

M. ADDISON: Je m'excuse de mon absence de ce matin. Je me suis rendu à 700 pieds d'ici et j'ai dû rebrousser chemin. Je voyageais en avion.

Le PRÉSIDENT: Vous auriez mieux fait de prendre le train.

M. GORDON: A ce propos, je voudrais bien connaître ces personnes qui prennent le train seulement quand ils sont obligés et leur demander dix fois le prix du billet. Cela réglerait nos problèmes en ce qui concerne les voyageurs!

Le PRÉSIDENT: De plus, on voyage aux frais de la princesse.

M. ADDISON: Vous avez parlé ce matin de service d'abonnés, question qui intéresse directement ma propre circonscription d'York-Nord. Nous sommes heureux que la nouvelle gare de triage à butte de Toronto soit située dans notre circonscription; mais il y a l'autre côté de la médaille. Les habitants de notre région réclament un service quotidien entre le nord de notre région et la gare Union. Les villes les plus intéressées sont Newmarket, Aurora et Richmond-Hill. La question a été soulevée même hier soir et j'en ai parlé avec certaines personnes d'Aurora. Quand le triage a été aménagé, on se demandait si cela augmenterait les possibilités d'établir un service d'abonnés entre Aurora et la gare Union. Je me suis adressé au directeur du service d'urbanisme de Toronto, à celui de la municipalité métropolitaine de Toronto, à certains fonctionnaires municipaux et à d'autres personnalités des trois villes que je viens de mentionner. Je voudrais bien savoir où je dois maintenant m'adresser pour obtenir un service d'abonnés entre ces villes et Toronto.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Qu'on vende des cartes d'abonnement.

M. GORDON: Il n'est pas difficile de répondre à cela. J'ai déjà dit maintes fois que, lorsque la gare de triage serait terminée, et cela ne sera pas avant deux ans, bien entendu, et avec la mise au point des lignes d'accès, nous espérons que les voies d'accès à Toronto, qui sont très encombrées en ce moment et ne pourraient pas fournir un service d'abonnés aux villes environnantes, seront assez décongestionnées pour que nous puissions établir dans certains cas un tel service d'abonnés. Nous savons très bien cependant qu'un service de cette nature ne rapporte pas de bénéfices et que nous ne pourrions même pas recouvrer notre prix de revient. Par conséquent, ce ne serait pas une initiative avantageuse. Néanmoins, nous sommes disposés à étudier toute proposition de la part des autorités de la région intéressée au sujet de subventions ou de paiements en compensation, appelez cela comme vous voudrez, pour nous permettre d'établir un service de cette nature. Or, le problème est de voir à ce que ces divers secteurs s'unissent pour nous soumettre un projet à caractère commercial qui porterait sur le genre de lignes d'abonnés à établir et sur la manière dont l'exploitation se ferait.

M. ADDISON: Proposeriez-vous de coordonner l'action de ces dirigeants?

M. GORDON: C'est vraiment là un aspect du problème métropolitain. Comment pouvez-vous réussir à en arriver à une entente à l'égard des nombreuses choses qui intéressent ces divers secteurs où le transport présente pour nous un intérêt commun? La région métropolitaine exerce sa compétence sur un certain secteur situé en dehors et au-delà de Toronto. Les gens qui l'habitent seraient peut-être ceux qui pourraient lancer l'entreprise. Je ne sais pas, mais, à mon avis, la seule chose possible est de mettre les uns après les autres à l'essai jusqu'à ce qu'on trouve quelqu'un assez intéressé pour en assurer la coordination.

M. ADDISON: Y a-t-il quelqu'un au National-Canadien—car je parle des voies du C.-N. qui longent la rue Yonge—qui serait capable de me conseiller?

M. GORDON: Vous pourriez parler à M. Wynne, notre vice-président à Toronto.

M. FISHER: J'aimerais dire à ceux qui aiment la ville de Toronto qu'il y a quelqu'un qui s'est intéressé à ce problème au Comité.

M. ADDISON: Beaucoup de paroles ont été dites, mais très peu de choses ont été accomplies. Il y a 40,000 personnes qui habitent sur la rue Yonge. Ce service serait d'utilité publique.

M. GORDON: Dans les entretiens que nous avons eus—et ils ont été occasionnels et vagues—j'ai déjà décelé cette impression; c'est un aspect du problème que vous aurez à résoudre, ce que je ne puis faire. Les autorités torontoises doivent se demander sans délai pourquoi leur ville est tenue d'acquitter une partie de ce qu'il en coûte pour amener des gens qui se trouvent à 40 ou 50 milles en dehors de ses limites. Ceux-ci ne nous paient pas d'impôts; ce ne sont pas des propriétaires de Toronto. Ils y viennent travailler et y gagner leur vie. Ils achètent des propriétés en dehors de la ville et dépendent leur argent à l'extérieur. Pourquoi la ville de Toronto devrait-elle prendre ces frais à sa charge? Continuez à revenir sur cette question, afin de voir qui va s'en charger et s'il vous est possible d'obtenir la collaboration à ce sujet.

M. ADDISON: Comment déterminez-vous le prix? C'est là, semble-t-il, la difficulté qui se présente à l'heure actuelle.

M. GORDON: Faites-nous savoir quel genre de service vous désirez, et nous vous en donnerons une estimation.

M. BEAULÉ: Puis-je vous demander, monsieur Gordon, si le National-Canadien a l'intention de rétablir le service sur le parcours Québec-Chicoutimi? Cette question a été soulevée par les gens de ma circonscription, qui doi-

vent maintenant payer plus cher pour le même service, car au lieu de se rendre directement de Québec à Chicoutimi, soit une distance de 57 milles, ils doivent prendre le train à Québec et passer par Hervey et Rivière-à-Pierre avant d'arriver à Chicoutimi, ce qui représente un trajet de 105 milles.

M. GORDON: Je ne suis pas très au courant de ce cas particulier. J'accepterais d'étudier de nouveau la question, si vous m'en donniez les détails. Généralement parlant, si nous avons abandonné ce service l'an passé seulement, je puis personnellement vous assurer que nous ne songerions pas à le rétablir maintenant. Si vous avez de nouveaux faits que vous aimeriez souligner à notre attention, je vous prie de bien vouloir le faire.

M. BEAULÉ: Les passagers paient le même prix, ou peut-être plus pour un billet de Chicoutimi à Montréal que pour un billet de Chicoutimi à Québec.

M. GORDON: Tout abandon de service suscitera des ennuis.

M. BEAULÉ: Et ils n'ont pas le service.

M. GORDON: Pourriez-vous me donner des détails?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lamoureux, je vous ai interrompu avant la suspension de la séance, à midi. Avez-vous une question à poser?

M. LAMOUREUX: J'ai posé ma question et j'ai reçu une réponse.

M. CARTER: J'ai une ou deux questions à poser avant que nous passions outre au service des voyageurs. Tout d'abord, je veux m'assurer que j'ai bien compris ce que M. Gordon a dit ce matin lorsque nous parlions de cette réduction. Si j'ai bien saisi, cela devait se faire pendant les mois d'hiver. Peut-il dire si ce service sera rétabli en entier ou en partie et quand il le sera?

M. GORDON: Encore ici, vous me demandez des promesses, ce que je n'aime pas faire. En ce moment, la décision est prise pour la saison d'hiver seulement. En ce qui concerne la réduction des services à Terre-Neuve en hiver, quel sera l'horaire, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: Le projet prévoit présentement que le service se fera trois fois la semaine jusqu'au printemps prochain, c'est-à-dire jusqu'à la fin de juin. Puis, de juillet à août, il fonctionnera six fois par semaine jusqu'après la Fête du Travail, alors qu'il sera probablement de nouveau réduit à trois fois par semaine.

M. CARTER: C'est-à-dire juillet, août et septembre. En octobre, il reprendra son horaire d'hiver.

Je voudrais m'étendre un peu plus sur cette question du nouveau terminus de transbordeurs établi sur le littoral est de Terre-Neuve. Le ministre a déclaré hier...

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): N'allons-nous pas trop vite en affaires?

M. CARTER: Il s'agit ici du service des voyageurs. Ce n'est pas tant la question du transbordeur que celle du terminus qui m'intéresse. Le ministre a déclaré que la Commission maritime canadienne instituerait une enquête et ferait une recommandation au gouvernement quant à l'endroit où le terminus serait situé. Tout d'abord, j'aimerais demander à M. Gordon s'il a été tenu au courant de ces enquêtes et de l'emplacement possible que l'on pourrait choisir dans ce cas-ci?

M. GORDON: Vous demandez si nous avons été tenus au courant?

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Non, pas à ma connaissance. C'est le ministère des Transports qui s'est occupé de cette question. Rien d'officiel n'a été signalé à notre attention. Je ne sais pas où les choses en sont.

M. CARTER: Le point qui, je crois, intéressera tout le monde, c'est que ce terminus sera aménagé à *Argentia*; c'est une rumeur et seulement une ru-

meur. Il n'y a présentement aucun service de ce genre à cet endroit; on n'y trouve aucun restaurant, aucune salle d'attente ou aucun aménagement semblable. Il faudrait fournir tout cela.

M. GORDON: C'est une question qui regarde exclusivement le ministre. Je ne puis faire aucun commentaire là-dessus. Il en a été fait mention dans le discours du trône, je crois.

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Mais c'est une question d'intérêt gouvernemental, qui doit faire l'objet d'une décision du cabinet.

M. CARTER: On la lui soumettra sans nullement vous consulter?

M. GORDON: Je ne dirais pas cela. Ce cabinet peut consulter n'importe qui. Tout ce que je puis dire, c'est qu'au stade actuel des consultations on n'en est arrivé à aucune conclusion précise quant au lieu d'aménagement possible.

M. CARTER: On ne vous a pas demandé quelles installations seraient requises et si oui ou non un certain emplacement serait convenable?

M. GORDON: Bien, nous avons pu avoir des discussions à ce sujet. Nous avons déjà eu des entretiens avec des ingénieurs. On nous a demandé diverses données d'ordre technique simplement pour des fins de renseignements et nous les avons fournies. Mais nous nous sommes bien gardés d'intervenir dans toute discussion de caractère officiel.

M. CARTER: Mon autre question porte sur l'horaire du train arrivant des Maritimes à Montréal. Il y arrive à 7 heures et demie, et il n'y a pas de train pour Ottawa avant 9 heures et demie. Y a-t-il quelque raison spéciale à cela? Je crois savoir que le Pacifique-Canadien assure une meilleure communication. Si, à votre arrivée sur le National-Canadien, vous retenez une place sur le Pacifique-Canadien, vous obtenez apparemment un bien meilleur service sous ce rapport.

M. GORDON: Toutes ces communications sont établies avec grand soin. Il serait des plus avantageux qu'on apporte la même attention à l'égard d'autres trains en correspondance. Avez-vous une explication particulière à donner, monsieur Demcoe?

M. DEMCOE: Non; c'est à peu près l'heure où les gens désirent quitter Montréal pour se rendre à Ottawa. Je crois que les correspondances en provenance de l'est et aussi du sud sont prises en considération. Ce train est le seul que l'on met au service des gens qui partent de la ville. C'est la meilleure heure pour partir et arriver à Ottawa.

M. CARTER: On peut objecter à l'argument de M. Demcoe que le Pacifique-Canadien a trouvé une autre heure qui convient mieux.

M. GORDON: Non. Cette société a un service différent de correspondance. Quant à nous, chacun de nos horaires a fait l'objet d'une étude approfondie par notre service des voyageurs et notre section des ventes, pour ce qui est du choix des heures de départ, des correspondances, et le reste. Ces heures sont fixées après que ce personnel s'est livré à ce qu'il appelle une enquête du marché et après qu'il eut fait une évaluation quant à ce qui conviendra le mieux à la grande majorité des gens qui veulent utiliser le train.

M. CARTER: Mais ce train ne se rend qu'à Ottawa.

M. GORDON: Peut-être ne vous convient-il pas. D'après les observations et les recherches que nous avons faites, cependant, nous sommes d'avis que le départ du train à cette heure-là convient à la grande majorité des gens.

M. CARTER: Vous pensez que la compagnie y gagnerait en prenant un plus grand nombre de voyageurs pour la ville?

M. GORDON: Naturellement, cet horaire serait établi après une telle étude.

M. FISHER: J'aimerais soulever une question qui a été portée à mon attention par les députés de Timmins, de Timiskaming et de Cochrane-Nord. Il s'agit des changements récemment apportés dans l'horaire, particulièrement en ce qui concerne les trains n^{os} 3 et 4, ainsi que de l'inconvénient qui semble en avoir résulté dans l'établissement des correspondances avec l'*Ontario Northland Railway* en provenance de North-Bay. Les commentaires de ces messieurs à ce sujet sont si violents que j'hésite à les citer textuellement devant le Comité; mais j'aimerais obtenir une explication quant à la raison pour laquelle les chemins de fer nationaux du Canada ont jugé nécessaire d'effectuer de tels changements et d'imposer aux gens qui voyagent dans leurs trains des arrêts prolongés, qu'il faut maintenant subir quand on part de North-Bay pour aller dans l'est ou dans l'ouest, ainsi que dans l'Ontario septentrional.

M. GORDON: Votre question exigerait une étude de toutes les considérations qui sont entrées en ligne de compte dans le changement de l'horaire de ces trains. Je ne pourrais pas me prononcer sur la question sans consulter au préalable nos dossiers et les fonctionnaires qui ont fait les recommandations. Peut-être M. Demcoe pourrait-il expliquer une partie de la question. Ce n'est pas simplement un point isolé; il concerne les changements apportés à l'horaire des trains en provenance du littoral même jusqu'à Montréal.

M. FISHER: On m'a interrogé tout particulièrement à ce sujet.

M. DEMCOE: Le train n^o 3 effectuant le service de Montréal à Saskatoon est approximativement de la même catégorie que celui qui était autrefois en circulation, sauf qu'il part un peu plus tard de Montréal. L'horaire du train n^o 4 a été établi en vue d'assurer une meilleure correspondance entre Edmonton, Saskatoon et Winnipeg. Ce train n'arriverait pas à Montréal avant 9 h. 30 ou 10 heures. Pour cette raison, on craignait que presque toutes les marchandises ne fussent livrées que le matin suivant, vu qu'il était impossible d'assurer une correspondance, si ce n'est dans le cas des trains se dirigeant vers l'est qui avaient quitté la gare dans la soirée. Nous aurions donc pu fixer une heure plus tardive pour le départ de Saskatoon et de Winnipeg et les trains seraient arrivés à Montréal dans l'après-midi. Mais la correspondance serait moins bonne dans le nord du pays. Nous avons donc enlevé la voiture-lit, vu que très peu de gens l'utilisaient à partir de cet endroit-ci jusque dans la région de Noranda.

M. FISHER: En d'autres termes, le service des messageries de l'Ouest a imposé ce changement.

M. DEMCOE: Y aurait-il intérêt à le changer?

M. FISHER: Cet horaire est-il établi à titre d'essai?

M. DEMCOE: C'est exact.

M. FISHER: Et vous pouvez le changer?

M. DEMCOE: Y aurait-il intérêt à le changer?

M. GORDON: Je me souviens des détails maintenant. Nous avons dû en venir à une décision pour enlever la voiture-lit. Si je me souviens bien la raison qu'on a donnée était qu'en fait très peu de gens l'utilisaient. Mais j'aimerais que ces gens me fassent connaître eux-mêmes leur opinion là-dessus et examinent avec moi notre propre statistique pour ce qui est du nombre des personnes que cela incommode. Je serais heureux d'en être informé.

M. FISHER: J'ai une autre question à poser. Il s'agit du *Super Continental*. Pourquoi cette différence dans la durée du voyage de Toronto à Caprèol, entre les parcours nord et sud, et le trajet nord, différence qui représente un peu plus d'une heure de moins.

M. DEMCOE: Nous avons probablement un peu... nous avons, veux-je dire, un peu de temps de reste à Ottawa. Aussi avons-nous retenu le train à Ottawa et fixé son départ à une heure plus convenable. Ainsi part-il à 4 heures

et demie pour arriver à Montréal à 6 heures et quarante minutes. En fait, ce train reste ici pendant 40 minutes environ. Voilà la véritable raison. Nous voulions assurer une bonne correspondance à ce train en provenance d'Ottawa et fournir un service plus rapide entre Ottawa et Montréal à cette heure de la journée. Puis nous avons un autre train qui circule entre notre ville et Montréal; il assure des services le long de son parcours, à savoir ceux des messageries, et il arrête à un certain nombre de gares. Il est beaucoup plus lent.

M. FISHER: Est-ce à cause de la correspondance à Sudbury? Il y a un train en provenance de Caprèol qui va à Toronto?

M. DEMCOE: Mais il est débranché à cet endroit. Nous débranchons le train à Caprèol, alors qu'une rame se rend à Montréal et l'autre à Toronto. La même chose se produit sur le numéro 1. Une rame en provenance de Montréal est acheminée vers Caprèol et le train n° 51 circule de Toronto à Caprèol. Les deux sont réunies à cet endroit et forment le *Super Continental* qui est dirigé vers la côte ouest.

M. FISHER: J'ai ici une réponse du ministre des Transport qui se lit ainsi qu'il suit:

Il est par conséquent proposé de discontinuer le service des trains 3 et 4 à l'ouest de Saskatoon. Le wagon-lit sera retenu de Saskatoon à Edmonton sur le train à marchandises qui fait la correspondance; mais il n'y aura pas de voitures ordinaires à l'ouest de Saskatoon.

M. DEMCOE: C'est exact.

M. FISHER: Quelles ont été les réactions, les critiques ou les plaintes à ce sujet?

M. DEMCOE: Il n'y en a pas eu une seule.

M. FISHER: Aucune n'est venue des localités intéressées?

M. DEMCOE: Non.

M. FISHER: On m'a dit aussi que ces deux trains, à la suite des changements apportés, ne desservent plus l'ouest d'Edmonton; il s'ensuit que la ville de Westminster et la région qui va de là en remontant dans la vallée vont être désavantagées, puisque, d'après les renseignements que j'ai obtenus, elles ont déjà bénéficié d'un bon service. Avez-vous reçu des plaintes de ce secteur?

M. DEMCOE: Les trains numéros 1 et 2 du *Super Continental* sont nos trains de voyageurs à l'ouest d'Edmonton. C'est le seul service de voyageurs que nous ayons entre Edmonton et Vancouver.

M. FISHER: Qu'arrive-t-il maintenant que les trains numéros 3 et 4 ne circulent plus? Les autres trains que vous avez mis en service assurent-ils le service des messageries et le transport des marchandises? Se conforment-ils aux exigences des expéditeurs de la région de Westminster auxquelles satisfaisaient les trains numéros 3 et 4?

M. DEMCOE: Oui, nous avons un train qui assure le transport du courrier, la livraison des colis, le service rail-route et les chargements partiels; il circule suivant un itinéraire établi avec le train numéro 3 en dehors d'Edmonton; autant que je sache, actuellement, il s'en tient à l'horaire établi.

M. FISHER: Allez-vous modifier cet horaire?

M. DEMCOE: Oui.

M. FISHER: Avez-vous l'intention de revenir à l'horaire d'été, le printemps prochain, et de remettre en circulation les trains numéros 3 et 4 à l'ouest d'Edmonton?

M. DEMCOE: Nous tenons habituellement en décembre ou janvier les assemblées où nous étudions ce qu'il y aurait lieu de faire le printemps suivant.

M. FISHER: Quels pourparlers avez-vous eus avec le Pacifique-Canadien lorsqu'il a été question de réduire le service transcontinental?

M. DEMCOE: Je ne suis au courant d'aucun pourparler au sujet du service transcontinental inauguré à l'automne.

M. GORDON: Pas au sujet de ces changements, non. Mais nous en avons étudié les questions en général, comme je le mentionnais ce matin.

M. FISHER: Vous savez que, de l'Est à Winnipeg, le Pacifique-Canadien donnait un service équivalant aux trains numéros 3 et 4, mais assurait un service plus élaboré, en fonction des frais d'exploitation et des voitures.

M. DEMCOE: Il dessert un territoire plus densément peuplé et où l'on voyage davantage. Notre chemin de fer dessert des régions peu habitées. Moins de voyageurs prennent donc le train.

M. FISHER: Puis-je poser une question à M. Gordon? Le *Super Continental* est-il rentable?

M. GORDON: Oui, dans l'ensemble; mais je n'ai pas les chiffres par devers moi.

M. DEMCOE: Les saisons varient. En été, soit en juin, juillet, août et septembre, il est rentable. Mais à la présente époque de l'année, je ne crois pas qu'il fasse tous ses frais.

M. FISHER: J'aimerais poser une question sur un sujet qu'a souvent abordé le président lors des audiences de la Commission MacPherson, savoir que les chemins de fer devraient cesser le service des trains de voyageurs quand il n'est pas rémunérateur et que le public devrait payer la différence. Je veux seulement savoir quelle est l'attitude du National-Canadien à ce sujet, en particulier lorsqu'il s'agit du service transcontinental, qui est rentable pendant certaines périodes seulement et ne l'est pas en d'autre temps. Selon votre interprétation du rapport de la Commission MacPherson, continuez-vous d'assurer le service pendant la saison creuse, afin d'accommoder le public.

M. GORDON: Non, je crois qu'elle tient plutôt compte de l'ensemble de l'exploitation annuelle. D'un autre côté, pour revenir au sujet en question, je suis toujours d'avis qu'en dehors des mois de pointe, c'est notre devoir et notre droit de réduire le service, comme cela se fait pendant l'hiver, et d'assurer le service seulement en fonction de l'importance du trafic. Si l'on s'attend qu'on accorde, sans nécessité, un service complet pendant les mois d'hiver, il nous faudrait recouvrer ces frais ailleurs.

M. BENIDICKSON: Est-ce ici que vous envisagez de réduire de moitié le parcours sud par Atitokan-Fort-Francis.

M. GORDON: Je n'ai pas très bien compris la question.

M. DEMCOE: Cela dépendra en fait du volume d'affaires que nous pouvons prévoir pendant les mois d'été dans cette région. S'il faut un service de six jours, on en aura un; sinon, je suppose que nous continuerons à desservir la région de l'ouest trois fois par semaine comme actuellement.

M. BENIDICKSON: Monsieur Demcoe sait qu'il n'existe aucun service de transport routier ou autre dans une grande partie de ce territoire.

M. DEMCOE: Une partie seulement.

M. BENIDICKSON: Selon le rapport MacPherson, croyez-vous que vous êtes tenus d'établir un tel service, vu l'absence d'un service routier?

M. DEMCOE: Tout dépend des besoins du territoire en question, qu'il s'agisse d'un service hebdomadaire, bi-hebdomadaire ou quotidien. Cela dépendra de la demande.

M. FAIRWEATHER: Puis-je poser une question?

M. FISHER: Je ne veux pas vous interrompre, monsieur Fairweather; mais j'aimerais finir cet interrogatoire au sujet des trains numéros 3 et 4.

Le PRÉSIDENT: Vous n'aviez plus qu'une question, tout à l'heure.

M. FISHER: Sauf erreur, le problème qui se pose dans le cas des trains numéros 3 et 4 a valu à tous les députés dont le territoire est desservi par une partie quelconque de cette ligne une avalanche de télégrammes, de lettres et de plaintes, surtout de la part des organisations d'employés, à cause de la réduction du service. J'en ai déjà parlé et j'aimerais y revenir, afin de pouvoir fournir les renseignements pertinents aux personnes qui ont protesté. Le chemin de fer entre-t-il en pourparlers avec ses organisations d'employés avant de réduire ainsi le service?

M. GORDON: Je crois que oui; nous les informons que le service sera peut-être réduit; mais nous ne discutons pas avec eux de l'opportunité de réduire ou de ne pas réduire le service. Ce sont les administrateurs qui prennent cette décision. Quand nous réduisons le service en hiver, nous tentons de le réduire proportionnellement à la demande; mais une fois la décision prise, et surtout si l'horaire des trains doit être modifié, nous en discutons avec les employés afin qu'ils sachent à quoi s'en tenir.

M. FISHER: Au sujet des modifications apportées le 28 octobre pouvons-nous présumer qu'on en a fait part au préalable à tous les syndicats dont les employés pouvaient être touchés par ces changements?

M. GORDON: Par les représentants locaux, oui.

M. FISHER: Avez-vous des observations à formuler, monsieur Gordon, au sujet des instances présentées par ces organisations locales?

M. GORDON: Non. Je crois qu'il s'agit d'un principe général qu'il me semble devoir toujours expliquer. Je vais l'expliquer avec le plus de bienveillance possible. Il faut comprendre qu'on ne maintient pas un service uniquement dans l'intérêt des employés. L'intérêt du public passe en premier lieu. Je l'ai dit ce matin; je désire vivement consacrer le plus possible notre effort de vente à l'utilisation maximum des trains de voyageurs pour le transport des gens. Si l'on peut mousser le trafic, les trains rouleront; mais s'il n'y a pas de transport, si les gens ne veulent pas prendre le train, la direction a alors le devoir de réduire le service. Nous ne pouvons pas tenir compte de ce que certains employés perdront leur emploi, parce que je le répète, il serait ridicule de maintenir le service uniquement pour y garder une équipe en fonction. Je crois que tous les membres du syndicat seront de cet avis. Je comprends très bien ces employés qui ont perdu leur emploi par suite de ces modifications; ils préféreraient évidemment qu'on maintienne le service coûte que coûte pourvu qu'ils touchent un salaire.

M. FISHER: Un autre député, le représentant de Skeena, m'a chargé de vous demander quelle réponse le National-Canadien apporte aux objections qui émanent de Smithers (C.-B.) au sujet des changements qui ont eu lieu et des plaintes qu'ils ont suscitées.

M. GORDON: Le vice-président de notre région des montagnes, M. Graham, qui est affecté à Edmonton, est très au courant de ces plaintes et s'en est occupé directement. Ses fonctions l'ont amené, pour une part, à rencontrer plusieurs Chambres de commerce, afin de leur exposer les raisons de ces changements.

M. BEAULÉ: Les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils l'intention d'étendre le tarif en vigueur entre Montréal et Halifax?

M. GORDON: J'en ai parlé ce matin. Je répondrai brièvement. Il s'agit là du tarif bleu, blanc et rouge. On en est encore au stage expérimental. Si l'expérience apparaît satisfaisante, nous l'étendrons, par étapes, à d'autres parties du Canada, où elle pourrait se révéler efficace.

M. BEAULÉ: Comment les choses vont-elles maintenant?

M. GORDON: Présentement, la situation est très encourageante; mais comme je le mentionnais ce matin, il faut quelque temps, les quatre saisons de l'année à tout le moins, afin de pouvoir déterminer si le public continuera de

nous appuyer. Très souvent, au début, le public s'intéresse à un service par curiosité et l'encouragement; puis, il s'en désintéresse par la suite. L'accueil du public est très encourageant actuellement. Le service des ventes aux voyageurs est très enthousiaste à ce sujet, et à bon droit. Ce nouveau service a remonté le moral des employés et ils en sont bien aise.

M. PASCOE: Monsieur le président, je crois que cette question a été traitée assez à fond. Il y a un point cependant qu'on n'a pas touché directement; c'est le système des billets «tout compris». Je me demande, monsieur Gordon, s'il a été en vigueur assez longtemps pour que vous puissiez nous dire s'il réussit ou non à stimuler le trafic de voyageurs et s'il est indiqué de l'étendre davantage?

M. GORDON: Nous avons à la tête de notre service de ventes un jeune homme très brillant, plein d'enthousiasme qui a fait et continue de faire toutes sortes de suggestions. Le système de taux spéciaux a réussi assez bien; mais il est toujours difficile de savoir si nous aurions eu de toute façon autant de voyageurs ou s'il a vraiment constitué un attrait. Je puis vous dire cependant que le personnel du service des voyageurs est persuadé que ce service a contribué pour beaucoup à l'accroissement du nombre des voyageurs.

M. BENEDICKSON: Je crois que vous avez fourni un effort très poussé à l'égard de cet essai relatif aux taux spéciaux appliqués aux ventes entre Montréal et les Maritimes. Il me semble avoir lu que, s'il réussissait, vous feriez peut-être quelque chose du genre dans la région de trafic intense située entre Montréal et Toronto, et que vous l'appliqueriez peut-être dans l'Ouest. Je vous félicite d'avoir su rendre aussi attrayants les taux spéciaux, le taux familial et les taux réduits. Voulez-vous me dire si vous y arrivez sans vous associer à vos concurrents. Pouvez-vous le faire de votre propre chef?

M. GORDON: Oui. Notre service des ventes aux voyageurs est à l'origine de nombre d'innovations que nous avons introduites. Il y a eu un grand nombre de régimes de taux spéciaux, tels la réduction sur les billets de groupe et les billets «tout compris». Nous avons eu aussi divers genres de billets de zone. Nous avons simplifié considérablement la préparation des billets. Nous avons tenté par des moyens nombreux et variés d'encourager le plus possible les gens à voyager par train, y compris la vente des billets par la poste, par exemple, et autre chose du genre, surtout dans le domaine de la publicité. Il est impossible de préciser, avant un certain laps de temps, lesquels ont vraiment eu du succès. Il n'y a qu'à surveiller et attendre les résultats. Nous utilisons d'autres moyens publicitaires, y compris les certificats de voyage *Cheerio*. Je ne sais pas si vous en avez entendu parler. Nous avons réussi à faire mettre sur le marché un million de boîtes de *Cheerio* contenant chacune un certificat d'un dollar applicable sur un voyage par chemin de fer. Cette entreprise s'est faite en collaboration avec le fabricant de céréales *Cheerio*. C'est nous qui avons eu cette idée. Nous sommes prêts à essayer n'importe quoi.

M. BENEDICKSON: Pouvez-vous faire cela sans faire appel à la Commission des transports du Canada?

M. GORDON: Oui. Nous n'avons pas à lui demander d'autorisation.

M. BENEDICKSON: Du côté maritime, avez-vous constaté une augmentation appréciable dans l'utilisation de vos services?

M. GORDON: Oui; spécialement pendant la saison creuse.

M. BENEDICKSON: Très bien. Pour revenir à la demande touchant la cessation de service de voyageurs entre, mettons Calgary et Saskatoon, j'en déduis que vous démontrez à la Commission que vous aviez fait des efforts louables au moyen de stimulants.

M. GORDON: Oui.

M. BENEDICKSON: Et que d'autre part, les résultats n'étaient pas vraiment de nature à vous encourager à maintenir le service alors en vigueur.

M. GORDON: Oui. Certains projets ont bien réussi. Un jeune Canadien français, Pierre Delagrave, est à la tête de notre service des ventes aux voyageurs et réussit très bien. Il a beaucoup de bonnes idées et a pu avancer très rapidement grâce à sa compétence manifeste. Nous sommes très heureux de dire qu'il a donné un nouvel élan à toute l'organisation de la vente.

M. BENIDICKSON: Je ne me laisserai pas entraîner dans une discussion au sujet des Canadiens français. Ce qui m'intéresse, ce sont les taux spéciaux destinés à augmenter la clientèle des voyageurs. Êtes-vous d'avis que les taux réduits vous ont donné satisfaction dans les Maritimes?

M. GORDON: Oui.

M. BENIDICKSON: Il me semble que vous avez indiqué, dans votre communiqué, que vous aimeriez l'essayer dans d'autres régions.

M. GORDON: Oui.

M. BENIDICKSON: Je crois que la région très peuplée située entre Montréal et Toronto était une de celles-là. Pouvez-vous inaugurer ce système sans que le Pacifique-Canadien fasse la même chose?

M. GORDON: Dans la région Montréal-Toronto?

M. BENIDICKSON: Oui.

M. GORDON: Non. Dans ce cas, nous aurions besoin de leur collaboration parce qu'il s'agit d'un service en commun.

M. FAIRWEATHER: J'étais pour demander le nom du brillant jeune homme en charge du département des ventes, mais vous nous l'avez donné, je pense.

M. GORDON: Oui, il s'agit de M. Pierre Delagrave. Il est dans l'Ouest du Canada actuellement et vient de terminer une tournée de conférences sur les innovations des dernières années.

M. ROBINSON: Y a-t-il actuellement des services d'abonnés qui ne couvrent pas leurs frais?

M. GORDON: Voulez-vous dire qui ne couvrent pas leurs frais?

M. ROBINSON: Oui.

M. GORDON: Aucun ne couvre ses frais.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Robinson, on a consigné cela à deux ou trois reprises. Aucun ne couvre ses frais.

M. CARTER: Puis-je demander à M. Gordon...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Robinson, on a consigné cela à deux ou trois occasions. Aucun ne couvre ses frais.

M. CARTER: Puis-je demander à M. Gordon...

Le PRÉSIDENT: Un instant; M. Robinson n'a pas terminé avec ses questions.

M. GORDON: Ai-je répondu à vos questions, monsieur Robinson?

M. ROBINSON: Oui, cela répond à ma question.

M. PASCOE: A propos de vos plans d'encouragement, pourriez-vous commenter le succès de votre régime, «VOYAGEZ MAINTENANT, PAYEZ PLUS TARD».

M. GORDON: C'est maintenant entré dans nos coutumes et nous devons marcher de front avec tout le monde à cet égard. Nous mettons ce service à la disposition du public et nous avons eu une réaction plutôt favorable. De même, le recouvrement se fait très bien.

M. PASCOE: J'étais pour vous interroger là-dessus.

M. BENIDICKSON: L'émission de certificats de crédit du National-Canadien a été très bien reçue parce que vous êtes une compagnie importante et que tout le pays est intéressé.

M. GORDON: Oui.

M. BENIDICKSON: Est-ce que cette carte de crédit est très répandue?

M. GORDON: Il s'agit d'une carte de crédit générale envoyée à certaines catégories de clients.

M. BENIDICKSON: Et la compagnie Air Canada participe à cette émission?

M. GORDON: Oui. Nous avons une carte de crédit National-Canadien—Air Canada qui indique une exploitation conjointe.

M. BENIDICKSON: Ce régime, selon votre expérience, vous a-t-il causé beaucoup d'embaras en ce qui concerne le recouvrement des créances?

M. GORDON: Non; les paiements se font très bien.

M. FISHER: Il y a une chose que j'ai peine à comprendre, monsieur Gordon; il s'agit de votre état consolidé des revenus relativement au service des passagers de cette année et de l'an dernier. Dans le rapport déposé devant le comité l'an dernier, le revenu du service des passagers en 1960 était de \$48,208,561; en 1959, il était de \$49,954,770, et dans votre état consolidé des revenus cette année, le revenu des passagers en 1960 apparaît à la page 25 comme étant de \$38,323,134. Est-ce que je me trompe en disant qu'il s'agit des voitures-lits et des voitures-restaurants réunies?

M. GORDON: Oui. Si vous l'additionnez, vous arriverez au même total qui paraît dans le rapport de 1960. J'ai fait remarquer la même chose hier au sujet du transport des marchandises. Mais, si vous additionnez le montant de \$38,323,134 qui vient des voyageurs et le montant de \$9,885,000 qui vient des voitures-lits et des voitures-restaurants, vous devriez aboutir au même total. Ces deux éléments ensemble donnent le même montant inscrit dans le rapport de 1960 dont vous avez parlé.

M. FISHER: En ce qui concerne votre déclaration à propos du dollar de revenu, le pourcentage de 6.1 qui vient du service des passagers comprend-il les voitures-lits et les voitures-restaurants?

M. GORDON: Je pense que oui. Pouvez-vous me confirmer cela?

M. TOOLE: Oui, vous devez les inclure.

M. FISHER: Il me semblait que la perte était plutôt minime, de 6.9 l'an dernier à 6.1, et je me demandais s'il y avait une raison pour cela.

M. TOOLE: Il s'agit de 8.6 en 1961, je crois.

M. FISHER: Non, c'est 6.1.

M. TOOLE: En 1960...

M. VAUGHAN: Permettez-moi de vous interrompre, l'autre rapport indique 6.9.

M. TOOLE: Oui.

M. FISHER: Je remarque, dans les rapports antérieurs, que ce pourcentage...

M. TOOLE: Permettez-moi de vous interrompre de nouveau, mais l'an dernier, en 1960, le total était basé sur le dollar de revenu tandis que cette année, il est fondé sur le dollar des dépenses. La base du calcul n'est pas la même.

M. BENIDICKSON: Puis-je faire une autre observation, monsieur le président. Bien que je compatisse de tout cœur avec vous pour le problème général du National-Canadien, et même si nous ne devrions pas trop critiquer les décisions que la direction doit prendre chaque jour, il n'en demeure pas moins que tout le capital de cette compagnie de chemin de fer vient des contribuables que nous représentons dans ce comité.

A propos du service des passagers, certains de vos employés m'ont fait savoir que la direction du National-Canadien a vraiment décidé qu'il ne lui servirait à rien de développer ce service au National-Canadien, vu que la

filiale qu'elle possède entièrement, soit Air-Canada, peut très bien fournir ce service et que, par conséquent, vous n'êtes pas bien disposés ou, si vous me permettez cette expression, vous n'êtes pas empressés à l'égard du service des passagers accessible dans certaines régions, en particulier celles où il n'est pas question pour le moment d'un aéroport. La plupart de nos aéroports ne peuvent se passer de subventions de l'État, comme c'est le cas du National-Canadien.

Je vais maintenant vous faire part d'une expérience personnelle. Le mois dernier, j'étais à la tête des lacs. Je voyageais sur leur train numéro deux. Il ne s'agit pas d'un train de première classe, mais d'un train de deuxième classe qu'ils nomment Dominion. Il n'y avait plus de place dans la voiture Pullman pour me rendre de la tête des lacs à Kenora ou à Winnipeg. J'ai décidé de remettre mon voyage au lendemain parce que je devais voir à certaines affaires. Le lendemain, le Pacifique-Canadien ne pouvait m'offrir qu'une couchette supérieure, expliquant qu'il y avait bien des personnes qui voyageaient entre la tête des lacs, Kenora et Winnipeg. Comme je l'ai dit, c'était sur ce qu'ils appellent le Dominion.

Dans ces circonstances, monsieur Gordon, devrions-nous dire que tout le monde voyage par avion et que, par conséquent, nous ne fournirons plus le service des passagers. Voilà mes propres constatations lors de ma visite en octobre à Fort-William et Port-Arthur. Comme je l'ai dit, je n'ai pas pu prendre ce jour-là le train du National-Canadien pour me rendre à Winnipeg et dormir sur le train, et le lendemain, j'étais un peu en retard. J'ai voulu retenir une place à midi ce jour-là et tout ce qu'on pouvait m'offrir était une couchette supérieure.

Monsieur le président, ce que je viens de dire démontre qu'il y a vraiment des gens qui voyagent par train, disons, entre la tête des lacs et Dryden, Kenora et Winnipeg. Comme je vous l'ai dit, vos employés m'ont déclaré que vous ne voulez plus fournir ce genre de transport.

M. GORDON: Tout employé qui vous dit cela est complètement et tout à fait dans l'erreur. Nous ne cessons de déclarer publiquement que nous nous efforçons de développer autant que possible notre service des passagers, et nous avons déjà eu recours à toutes sortes d'innovations, de trucs et ainsi de suite pour attirer le public. Nous ne ferions certainement pas tous ces efforts si nous avions l'intention que vous nous prêtez.

Si vous vouliez bien m'envoyer ces employés, j'aimerais m'entretenir personnellement avec eux.

M. BENIDICKSON: A mon avis, quelques-uns d'entre eux auraient des craintes.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question, monsieur Carter?

M. CARTER: Monsieur Gordon, utilisez-vous quelque mesure, formule ou critère pour décider si un service non rentable devrait être discontinué ou maintenu comme service public?

M. GORDON: Oui, évidemment. J'en ai déjà parlé à plusieurs reprises. Nous analysons les dépenses et le revenu du service en question, c'est aussi simple que cela.

M. CARTER: Je le sais, mais quel niveau de pertes êtes-vous prêts à accepter?

M. GORDON: En principe, nous ne devrions pas accepter de pertes; toutefois, nous tolérerons une perte raisonnable avant de prendre réellement des mesures pour abandonner un service. Ce n'est pas tant la perte immédiate qui nous inquiète, mais l'orientation des gains et des pertes. Si cette orientation n'indique aucune amélioration, mais semble devoir s'aggraver, nous décidons alors que le temps est venu d'abandonner ce parcours.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poursuivre, M. Robinson?

M. ROBINSON: Monsieur le président, je n'ai pas de question à poser en ce moment; j'aimerais me prévaloir de mon privilège de membre de ce comité pour faire un commentaire.

A propos de la réponse de M. Gordon au sujet des trains réservés aux banlieusards, service qui ne couvrirait pas ses frais, j'aimerais faire remarquer qu'il est injuste d'abandonner des lignes qui rejoignent la ville et qui ne couvrent pas leurs frais alors que nous faisons face à un problème de décentralisation.

M. FISHER: J'aimerais commenter les remarques de M. Benidickson sur le fait que nous devrions inciter la compagnie de chemin de fer National-Canadien à introduire des services de passagers dans un grand nombre de ces régions que le public n'encourage pas, et je ne peux vraiment pas demander qu'on conserve certains des services de passagers, même dans certaines parties de mon propre district, à cause du peu de clients. Le clientèle est trop peu nombreuse. J'ai déjà eu l'occasion de voyager sur les trains de passagers du National-Canadien dans ma propre région; je n'ai compté que trois ou quatre personnes dans plusieurs voitures, et je serais porté à douter que toutes ces personnes payaient leur plein passage. Je sais que je ne le payais pas. A mon avis, cette situation exige plus de compréhension que nous n'en avons montré jusqu'ici.

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous passer aux télécommunications?

Des honorables MEMBRES: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous avons déjà étudié une grande partie des télécommunications. Nous avons avancé très lentement jusqu'ici. J'espère que nous pourrions progresser et passer rapidement sur certains de ces articles que nous avons déjà discutés en partie. Toutefois, je n'empêcherai aucune question pertinente de se poser.

M. FISHER: J'ai reçu une lettre d'un de vos assistants, monsieur Gordon; il déclarait qu'on se partagerait la responsabilité de l'établissement de ce nouveau système à micro-ondes, je veux parler du partage qui s'effectuera dans une région donnée, et je me demandais comment au juste se fera ce partage. Quelle partie de l'établissement relèvera du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Le territoire du National-Canadien part de Melville en direction de l'ouest, tandis que celui du Pacifique-Canadien part de Melville en direction de l'est.

M. FISHER: Et il en sera de même pour les fonds nécessaires à l'aménagement de cette ligne?

M. GORDON: Chaque compagnie contribuera la moitié de la somme.

M. FISHER: Puis-je vous demander de quel crédit ou de quelle autorité, en ce qui concerne le Parlement, viendra le capital qui servira à ces travaux?

M. GORDON: Oui. Ce montant est compris dans notre budget des immobilisations.

M. FISHER: Y a-t-il des chances pour que le coût de cette construction, estimée à 36 millions, soit moindre que vos prévisions?

M. GORDON: Il est encore trop tôt pour le dire. Toutefois, notre estimation est très juste à notre avis. Je me suis renseigné sur les progrès accomplis et je crois que nous ne dépasserons pas notre budget. Mais, comme je l'ai dit, il est encore trop tôt pour se prononcer à cause des problèmes techniques qui peuvent surgir et tous les autres problèmes que nous rencontrerons.

M. FISHER: Dans un certain sens, louez-vous déjà ou vous préparez-vous à louer certaines des installations, certaines des lignes?

M. GORDON: En ce qui concerne les installations à micro-ondes, la principale entente que nous ayons signée permet à la Société canadienne des télé-

communications transmarines de se servir de nos installations, mais il est encore trop tôt pour signer des contrats spécifiques, car il faut que les travaux soient plus avancés.

M. FISHER: Avez-vous reçu quelque engagement comme quoi vous obtiendrez des revenus du gouvernement par l'intermédiaire des autorités de la défense à l'égard d'une portion quelconque du système dont elles pourraient avoir besoin et pour laquelle elles seraient consentantes à payer?

M. GORDON: Non, nous n'avons reçu aucun engagement, mais nous avons confiance qu'une fois terminé, le système aura la qualité voulue pour nous attirer des clients.

M. FISHER: Prévoyez-vous qu'il sera nécessaire d'avoir recours à la commission des transports pour fixer les tarifs?

M. GORDON: C'est une question que nous n'avons pas encore résolue. Tous ne sont pas d'avis que nous aurons besoin de l'autorisation de la commission des transports pour fixer les tarifs. A l'heure actuelle, nous ne nous adressons pas à elle pour cette autorisation, mais il peut bien en être ainsi; nous aurions recours à la Commission pour rendre les tarifs officiels, si vous voulez.

M. FISHER: Des organisations importantes, et je pense entre autres à la *Famous Players Corporation*, vous ont-elles demandé l'autorisation de se servir de ces installations?

M. GORDON: Pas de façon définie, non, parce qu'il est encore trop tôt pour ce genre de négociations.

M. FISHER: Je vois.

M. GORDON: Je dois dire que nous n'entreprenons pas ce projet sans chercher à en connaître les résultats. Le Pacifique-Canadien et nous-mêmes avons étudié très attentivement les avantages commerciaux que permettra l'aménagement de cette installation. Nous avons fait des recherches au sujet de cette ligne et le succès commercial de notre entreprise n'offre pas l'ombre d'un doute. Nous n'en sommes pas encore au point de négocier des contrats officiels; il est encore trop tôt pour cela.

M. FISHER: J'aimerais mentionner une question qui se rapporte à ce sujet, pour obtenir un renseignement. Il se produit, de l'installation actuelle à micro-ondes, par exemple dans la région de la tête des lacs, ce que j'appellerais un affaissement qui nuit au réseau des câbles de télévision.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Je pense que c'est une question délicate, en particulier pour le ministère des Transports, qui est l'autorité compétente en cause à cet égard. Je voudrais savoir si l'on s'attend, au National-Canadien et au Pacifique-Canadien, qui ont pris l'initiative de ce programme, que cela pourrait devenir une source de revenu.

M. GORDON: Oui, cela se pourrait.

M. BENIDICKSON: Monsieur le président je crois comprendre que c'est une initiative que réalisent en commun le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

M. GORDON: C'est juste.

M. BENIDICKSON: Cela veut dire de forts capitaux d'immobilisation, soit plus que 36 millions de dollars. Étant donné l'intérêt public et la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, est-ce qu'il y a dans l'accord quelque chose qui restreigne le commerce? Je soulève la question parce que j'entends dire de temps à autre, et de sources différentes, notamment la Société Radio-Canada ou le réseau de diffusion privé, qu'ils ne peuvent pas assurer un service de télévision parce que cela coûte trop cher. Il me semble qu'un tel coût pourrait se ressentir fortement d'une entente portant restriction du commerce de la

part des deux compagnies de chemins de fer qui assureront ce service. J'aimerais savoir si le National-Canadien s'est préoccupé de cet aspect, et croyez-vous qu'en raison de votre entente avec le chemin de fer Pacifique-Canadien pour fournir ce service micro-ondes vous devez avoir une espèce de contrôle double qui réduirait la concurrence dans tout le pays.

M. GORDON: Absolument pas.

M. BENIDICKSON: Aucun consommateur ne peut faire concurrence à une pareille organisation.

M. GORDON: Il y a suffisamment de concurrence. Vous vous rappelez que, lors des discussions à nos séances du premier jour, on a fait allusion au fait que la *Trans Canada Telephone Association* était fort désireuse d'empêcher notre aménagement de cette ligne de micro-ondes. Voilà de la concurrence pure et simple. De plus, en ce qui concerne la restriction du commerce, je ne suis pas avocat mais je crois savoir que la loi relative aux coalitions ne s'applique pas à de tels services.

M. FISHER: A ce sujet, si nous nous reportons à la question que je posais antérieurement au sujet de la télévision, je présume que la critique proférée par la *Trans Canada Telephone* tient à ce qu'il pourrait y avoir une guerre de prix afin de recruter les clients pour ces deux réseaux. Vous avez déclaré que vous doutiez de la nécessité de comparaître devant la Commission des transports à ce sujet, mais croyez-vous que vous serez dans une position concurrentielle fondée sur l'abaissement des tarifs qui sont présentement en vigueur pour l'actuel réseau micro-ondes?

M. GORDON: Toute l'affaire met en cause la concurrence. Nous allons certainement chercher à attirer des commandes et non moins certainement nous sommes prêts à offrir des tarifs concurrentiels aussi longtemps que nous pouvons réaliser des bénéfices. Nous n'entreprendrons certainement pas une guerre de prix pour perdre de l'argent, et je ne crois pas que la *Trans Canada Telephone Company* pense autrement. Il y a deux ou trois points qui sont en cause à ce sujet. En premier lieu, il y a la qualité du service. L'installation de micro-ondes que nous sommes à aménager assurera plus que toute autre au pays un service de haute fidélité par excellence. Nous en retirerons un avantage sous le rapport de la concurrence, mais cela ne signifie pas un monopole parce qu'il y a quantité d'autres commandes qui iront aux autres lignes et qui ne demandent pas un service d'aussi haute qualité. Nous allons offrir des prix en rapport avec le service que nous allons procurer. Il faut comprendre que ce service de micro-ondes va embrasser une foule de choses. Il ne servira pas seulement à la transmission de la télévision ou de la radio, mais aussi à la transmission de plusieurs genres d'informations et de données. Nous pourrions aussi l'employer pour la transmission de données de tout genre, l'analyse de ces données, la transmission de renseignements météorologiques et ainsi de suite.

M. BENIDICKSON: Ce service sera-t-il de quelque utilité pour les cours de la bourse?

M. GORDON: Voilà un autre service que nous pouvons fournir.

M. BENIDICKSON: J'imagine qu'il pourra servir, sur une base de location, à des entreprises intégrées du point de vue national?

M. GORDON: En effet, il sera loué aux divers services de la bourse des valeurs.

M. FISHER: Est-ce qu'on a songé à une éventuelle liaison pour transmission outre-mer à des installations de micro-ondes en Europe?

M. GORDON: Cela viendra naturellement. Il n'est pas question d'un raccord pour la transmission de messages qui viendraient d'outre-mer. Ceux-ci viendraient probablement par la Société canadienne des télécommunications transmarines, par l'entremise de son réseau d'outre-mer et puis par notre ligne de communication.

M. FISHER: Je soulève cette question parce que il y a bien des groupes qui font des démarches à Ottawa.

M. GORDON: A l'heure actuelle, il n'y a pas d'installations de micro-ondes outre-mer.

M. FISHER: Je sais bien, mais il y a eu au cours des deux ou trois dernières années plusieurs démarches qui ont été faites à Ottawa en faveur d'un réseau de micro-ondes traversant l'Europe, qui reposerait sur des accords internationaux, et je me demandais si c'était une partie de votre projet.

M. GORDON: Non. A ce stade-ci du moins, je n'ai reçu aucune proposition qui comporte plus que la transmission terrestre au Canada.

M. FISHER: J'aimerais vous poser quelques questions en ce qui concerne le partage qui existe entre votre chemin de fer et le Pacifique-Canadien au sujet des émissions de télévision qu'on appelle Télépol que les télécommunications du National-Canadien et du Pacifique-Canadien avaient coutume de commanditer. Je voudrais savoir si les deux réseaux ont un droit d'auteur en ce qui concerne cette émission.

M. GORDON: Droit d'auteur, c'est beaucoup dire.

M. C. A. HARRIS (*directeur des Relations extérieures au National-Canadien*): Il s'agit d'une émission réalisée par le réseau de télévision canadien. Il en est le propriétaire et nous en sommes les commanditaires. Il n'y a pas de droit d'auteur.

M. FISHER: Si je vous ai demandé cela, c'est qu'une version américaine a fait son apparition récemment et je me demandais, étant donné que toute l'idée de l'émission repose sur votre matériel et vos façons de procéder, si vous aviez obtenu un droit d'auteur.

M. GORDON: Je ne crois pas qu'on puisse obtenir un droit d'auteur sur quelque chose de ce genre.

M. FISHER: Les idées à la base d'une émission de télévision sont l'objet d'un droit d'auteur.

M. HARRIS: Dans ce cas, c'est le réseau qui est propriétaire de l'émission et celle-ci a beaucoup de succès.

M. BENEDICKSON: Peut-être qu'aux États-Unis, sauf erreur, un service de ce genre pourrait prendre tellement d'importance et devenir si exclusif qu'en vertu des lois américaines une coalition de ce genre serait considérée comme un avantage antisocial. J'espère que dans ce cas-ci il y aura une certaine concurrence, peut-être avec l'actuelle *Bell Telephone Company*, et que le coût au public, mettons pour les services de télévision ou les services de radio, pourraient être abaissés grâce à la concurrence. Quelles sont les perspectives? Nous nous inquiétons des entreprises qui deviennent tellement puissantes, particulièrement nos deux chemins de fer combinés, que le public n'obtiendrait pas de prix réduits. La transmission par radio, à mon avis, n'a joui d'aucune réduction.

M. GORDON: C'est le contraire naturellement qui arriverait dans ce cas, car les frais de transmission par radio pour la Société Radio-Canada et les frais de ces émissions de télévision ont constamment baissé à mesure que nous mettions en place des installations plus efficaces. Les micro-ondes sont un très grand pas dans cette direction.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer au chapitre des hôtels?

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question au sujet des hôtels?

Monsieur Gordon, vous avez disposé de deux de vos hôtels peut-être plus même parce qu'ils n'étaient pas rentables. Est-ce l'intention du National-Canadien d'en vendre d'autres?

M. GORDON: Nous venons de faire un examen très détaillé au sujet de notre ligne de conduite à l'égard des hôtels et nous nous sommes demandés précisément s'il serait sage d'en vendre quelques-uns ou bien d'établir s'ils étaient rentables. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il ne serait pas sage de les vendre et nous allons inclure dans notre budget de l'an prochain une somme considérable pour la réfection et la modernisation de nos hôtels. Nous faisons un effort tout particulier pour en rendre l'exploitation plus rentable.

M. CHEVRIER: Vous en êtes venu à la conclusion qu'il ne serait guère sage de les vendre, bien que quelques-uns d'entre eux ne soient pas rentables.

M. GORDON: Les résultats ne sont pas trop décourageants.

M. CHEVRIER: Vous croyez que grâce à un programme d'expansion vous pourrez rendre ces hôtels profitables avec les années?

M. GORDON: C'est ce que nous espérons et aussi ce que nous avons l'intention d'inclure dans notre budget d'immobilisations que nous présenterons l'an prochain. Nous avons un certain nombre de projets en main. Ils sont soumis à un examen très sérieux et nous allons nous efforcer de moderniser nos hôtels, de donner le genre de service qui fournira une plus forte concurrence aux motels et aux entreprises de ce genre.

M. CHEVRIER: Quel sera le montant dans le budget des immobilisations?

M. GORDON: C'est ce que nous sommes à étudier présentement. Il s'agit de l'année 1963.

M. BENEDICKSON: Pourquoi tenez-vous les comptes de l'hôtel Reine-Élisabeth séparés des comptes des autres hôtels? Est-ce à cause du régime de location?

M. GORDON: Nous sommes les propriétaires de l'hôtel Reine-Élisabeth, mais son exploitation se fait en vertu d'un accord avec la direction des hôtels Hilton. Nous avons un arrangement spécial à cet égard. Nous ne dirigeons pas l'hôtel Reine-Élisabeth en tant que tel. C'est pourquoi nous tenons les comptes séparés.

M. BENEDICKSON: Je songe à l'accroissement de revenu de \$300,000, je pense.

M. GORDON: Oui.

M. BENEDICKSON: Mais vous le tenez séparé des autres hôtels que vous possédez. Y a-t-il une raison spéciale?

M. GORDON: La raison est qu'il n'est pas sous notre gestion.

M. BENEDICKSON: Quel est le capital d'ensemble par rapport aux frais de location de cet hôtel au groupe Hilton?

M. GORDON: Les investissements pour l'an dernier s'élevaient à \$24,615,000.

M. BENEDICKSON: En vertu de cette entente?

M. GORDON: Le revenu net en vertu de cette entente a été de \$1,718,000, mais nous avons quelques autres paiements. En réalité, le revenu que nous touchons pour l'exploitation de l'hôtel est de \$1,718,000, mais grâce à d'autres modes de location il y a environ \$1,100,000 en plus qui nous reviennent.

M. PUGH: D'où viennent ces recettes?

M. GORDON: De l'exploitation de l'hôtel.

M. PUGH: Votre loyer.

M. GORDON: Tel est le fondement de la formule que nous avons établie pour l'entente avec le groupe Hilton. La formule consiste en ce que nous avons au départ un loyer de base pour l'hôtel et, par la suite, nous participons aux bénéfices nets. Il en résulte que le bénéfice net après dépréciation et les intérêts s'élève à \$1,718,000, mais en outre nous avons ce loyer de base qui se chiffre par \$280,000 et d'autres amortissements de près de \$300,000 en ce qui concerne le revenu en espèces.

M. BENIDICKSON: C'est en vertu de la dépréciation, comme ce qui est alloué en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu. Comment calculez-vous l'intérêt? Nous ne nous entendions pas hier au sujet de l'intérêt. Le gouvernement paie actuellement 5.1 p. 100 à l'égard des obligations d'épargne du Canada. C'est ce que touche quiconque prête de l'argent au gouvernement. Quel est votre taux d'intérêt à cet égard?

M. GORDON: Voici comment se fait le calcul: nous prenons le chiffre du roulement de nos capitaux que j'ai mentionné à propos de nos placements globaux, nous avons un bénéfice sur le roulement de nos fonds pour l'année 1961 de 11.3 p. 100 sur notre placement.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Ce n'est pas mal.

M. GORDON: C'est même très bien.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Mais le National-Canadien a-t-il déjà eu des pourparlers avec le groupe Hilton pour qu'il prenne quelques-uns des autres hôtels?

M. GORDON: Oui.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Songez-vous à conclure une entente à ce sujet?

M. GORDON: Non.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Même si le syndicat Hilton exploite l'hôtel avec un bénéfice dont vous profitez?

M. GORDON: A la page 14 du rapport, je dis ce qui suit:

Il s'occupera par la suite de tous les services offerts par les hôtels. *Hilton of Canada Limited* prêtera son concours, à titre de conseil, à la Direction des hôtels du CN en ce qui touche l'exploitation, le démarchage et l'administration. Cette entente prévoit aussi la coordination du travail accompli par les deux chaînes d'hôtels en matière de vente, et l'intensification des efforts faits par l'organisation mondiale des hôtels Hilton pour accroître la clientèle des hôtels du CN. C'est à la suite d'un relevé et d'une étude que nos amis du groupe Hilton ont effectués dans notre chaîne d'hôtels que nous en sommes venus à la conclusion qu'il serait avantageux de mettre quelques capitaux dans ces établissements afin de les moderniser et de chercher à les rendre profitables. Mais la société Hilton ne gèrera pas nos hôtels.

M. CARTER: Avez-vous pris quelque décision au sujet de l'agrandissement de l'hôtel de Terre-Neuve?

M. GORDON: Nous n'envisageons aucun agrandissement immédiat pour l'hôtel de Terre-Neuve. Nous étudions sérieusement l'affaire en ce qui concerne le programme de dépenses en immobilisations que j'ai mentionné, mais nous n'en sommes venus encore à aucune décision.

M. BENIDICKSON: La somme de quelque 24 millions de dollars représente notre mise de fonds dans l'hôtel Reine-Élisabeth. Le président déclare qu'en tenant compte de tous les facteurs, y compris la dépréciation, l'intérêt et le loyer de l'argent, nous touchons un revenu de 11.2 p. 100 sur notre placement.

M. GORDON: Nous touchons 11.3 en raison des résultats de 1961.

M. BENIDICKSON: Cela se fonde sur le chiffre de 24 millions environ, que vous dites être le coût original.

M. GORDON: En effet, telle est notre mise de fonds dans l'hôtel: bâtiment, mobilier et tout le reste.

M. BENIDICKSON: Je suis bien heureux d'entendre cela. Je crois que c'est un excellent résultat!

M. GORDON: Notez bien, dans le compte rendu, que quelqu'un a déclaré que c'est un excellent résultat!

M. FISHER: Au cours des années dernières, avez-vous fait connaître au Comité le détail des profits et pertes des différents hôtels du réseau?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. FISHER: Je désirerais vous demander pourquoi vous avez consenti à donner le détail relatif à l'exploitation des hôtels et pourquoi vous refusez de faire de même en ce qui concerne les compagnies de camionnage?

M. GORDON: Je ne sais pas. Ça devient un sujet de controverse.

M. FISHER: Je n'ai pas l'intention de soulever une controverse.

M. GORDON: Il me semble qu'il n'y a aucune similitude. Je ne sais comment m'y prendre pour vous répondre. Il me semble que c'est comme si on essayait de mélanger de l'huile et de l'eau.

M. FISHER: L'administration des hôtels constitue une opération séparée; j'estime qu'il en va de même pour le camionnage. Cependant vous nous donnez des renseignements en ce qui concerne les hôtels et vous nous dites que l'hôtel Macdonald est une entreprise rentable. Mais, pour le camionnage, vous nous dites que c'est une question privilégiée et que les nécessités de la concurrence vous obligent à tenir secrets les renseignements que vous possédez.

M. GORDON: Évidemment la concurrence ne nous interdit pas de divulguer les recettes financières des hôtels; en tout cas, il ne s'agit pas d'un type de concurrence qui pourrait nous empêcher de communiquer ce renseignement.

M. FISHER: Je ne comprends pas ce raisonnement.

M. GORDON: Eh bien! je ne comprends pas votre question, nous sommes sur pied d'égalité.

M. FISHER: Les recettes de l'hôtel Vancouver ont baissé, bien que je crois comprendre que l'industrie touristique soit généralement considérée comme très prospère à Vancouver.

M. GORDON: Les résultats de 1962 sont meilleurs à cause de l'exposition de Seattle. Mais la situation est tout à fait déplorable à cause de l'entente conclue avec le Pacifique-Canadien au moment de l'inauguration de cet hôtel. C'est une histoire longue et compliquée comme le sont souvent les ententes de ce genre. Mais, nous du National-Canadien nous sommes très mécontents des termes de l'accord conclu en ce temps-là. L'accord officiel stipule, entre autres choses, que, s'il faut faire des dépenses d'établissement pour l'hôtel, c'est au National-Canadien à les faire. De plus, le Pacifique-Canadien doit toucher la moitié des revenus provenant des améliorations rendues possibles grâce aux dépenses d'établissement. Je ne suis pas prêt à faire les grosses dépenses qui seraient nécessaires à l'hôtel Vancouver. En conséquence, l'hôtel Vancouver perd à l'heure actuelle beaucoup de son prestige.

J'ai discuté très franchement la question avec messieurs Crump et Sinclair du Pacifique-Canadien en vue de concilier nos points de vue. La question est amorcée, mais je ne sais pas quels seront les résultats de ces discussions. Cependant, à moins d'obtenir une certaine modification de l'entente qui nous encouragerait à consacrer une importante somme d'argent à la rénovation de cet hôtel et à la construction d'autres aménagements, comme un garage et autres choses du genre, l'administration du National-Canadien est déterminée pour l'instant à ne pas faire d'immobilisation de capitaux au profit du Pacifique-Canadien aux termes de l'entente actuelle.

M. FISHER: Quand a-t-on conclu cet accord?

M. GORDON: Cela remonte à 1936 ou 1938. Je crois que les termes de l'entente ont été discutés en 1936, mais que l'accord a été conclu en 1938. Je vais

être juste pour le Pacifique-Canadien. Rappelons-nous que l'entente stipulait que le Pacifique-Canadien devait vendre l'hôtel qu'il possédait. Le Pacifique-Canadien a abandonné l'industrie de l'hôtellerie à Vancouver et l'entente prévoyait qu'il y aurait administration conjointe du nouvel hôtel Vancouver. Mais toutes les dépenses d'établissement relatives à l'hôtel Vancouver ont été faites par les Chemins de fer Nationaux du Canada et l'entente stipule que toutes les dépenses supplémentaires doivent être faites par les Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. BENIDICKSON: Comment se répartit la dépréciation relativement à ces immobilisations?

M. FISHER: Il y a participation aux pertes évidemment?

M. GORDON: Oui, monsieur, et l'accord renferme une formule très compliquée à ce sujet. Mais, en définitive le Pacifique-Canadien assume sa part des pertes et, si l'hôtel fait faillite, ça lui coûtera très cher, comme je l'ai fait remarquer à ses représentants.

M. FISHER: Mon informateur au Parlement m'a prié de vous demander quelles sont les mesures prises par l'administration de l'hôtel en vue de faire face à la concurrence que lui font les nouveaux hôtels de la région de Vancouver en ce qui concerne les congrès?

M. GORDON: C'est un autre aspect de la question. L'administration se fait par l'entremise d'un comité conjoint. Ce n'est pas une bonne méthode d'administration. De plus, le directeur qui gère l'hôtel sous la direction du Comité conjoint n'a reçu aucune somme d'argent pour exécuter les modifications importantes qui seraient nécessaires pour attirer les congressistes. C'est une situation très déplorable que nous essayons de régler.

M. BENIDICKSON: Et c'est le National-Canadien qui doit déboursier les capitaux.

M. FISHER: Ma dernière question concerne la région de Toronto. D'après les projets d'avenir que vous faites, songez-vous à exploiter dans la région de Toronto et en collaboration avec la compagnie Hilton, comme c'est le cas pour le Reine-Élisabeth, un hôtel qui serait construit dans les nouveaux quartiers de la ville.

M. GORDON: Non, monsieur, nous n'avons pas l'intention de construire un nouvel hôtel à Toronto. Actuellement, le Pacifique-Canadien possède un grand hôtel à Toronto et nous en avons un grand hôtel à Montréal. Je ne désire pas faire de concurrence en ce domaine. Nous admettons plus ou moins que le Pacifique possède un grand hôtel à Toronto et cette compagnie reconnaît que nous en avons un à Montréal; telle est la situation actuelle.

Nous avons fait une étude du marché de Toronto il n'y a pas longtemps et nous en avons conclu qu'il était plus que saturé.

M. LAMOUREUX: Quel genre d'hôtels de villégiature exploitez-vous?

M. GORDON: Nous n'avons que le chalet du parc de Jasper.

M. LAMOUREUX: Y avez-vous réalisé des bénéfices en 1961?

M. GORDON: Oui, je le crois. La saison a été très courte. Le chalet a été ouvert au milieu de juin et on l'a fermé en la mi-septembre.

M. LAMOUREUX: Est-il vrai que vous exploitez cet hôtel de villégiature pour attirer des voyageurs dans vos trains?

M. GORDON: Cela était peut-être vrai à l'origine et ça l'est encore un peu. Mais la raison principale qui nous pousse actuellement à exploiter cet hôtel, c'est que nous le possédons. Nous avons dépensé de l'argent pour remplacer certains chalets qui étaient devenus vieux et nous avons obtenu des résultats satisfaisants par suite de l'aménagement d'attractions touristiques dans le parc

de Jasper. Je crois que nous réussirons à obtenir de bons résultats financiers à cet endroit.

M. LAMOUREUX: Êtes-vous convaincu que l'hôtel du parc de Jasper a augmenté le trafic ferroviaire et le nombre des voyageurs?

M. GORDON: Oui, monsieur, mais moins qu'autrefois, parce qu'il y a de meilleures routes dans la région et beaucoup de clients y vont en voiture. Mais nous avons encore un bon nombre de clients qui viennent par chemin de fer.

M. LAMOUREUX: Tenez-vous un registre à ce sujet?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. LAMOUREUX: Ce registre indique-t-il le pourcentage approximatif d'hôtes qui viennent en automobile?

M. GORDON: Oui, mais je ne l'ai pas ici.

M. LAMOUREUX: Ce n'est pas très important.

M. PUGH: A propos de l'hôtel de Vancouver, il me semble qu'il y a là une situation qui a atteint un point qui exige l'adoption de certaines mesures dans le plus bref délai. Si vous ne faites rien d'ici six mois ou un an avant de mettre en œuvre vos projets, cet hôtel continuera sans cesse d'aller à la ruine. J'aimerais à savoir si le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien ont offert d'acheter l'hôtel?

M. GORDON: Oui, monsieur. Ce que vous avez dit au début pourrait me faire croire que vous êtes au courant des pourparlers que j'ai eus avec les dirigeants du Pacifique-Canadien. Nous avons invoqué les arguments que vous venez de mentionner. Les deux administrations font présentement face à ce problème. Au cours de notre entretien, nous avons proposé quatre solutions en vue de résoudre le problème. Je préfère ne pas divulguer la teneur de ces solutions. Les deux parties essaient d'évaluer leur position respective afin de voir quelle solution elles pourront adopter en vue de mettre fin à cette situation plutôt ridicule.

M. PUGH: Le National-Canadien préférerait-il exploiter lui-même l'hôtel?

M. GORDON: Je crois qu'il serait préférable pour chacun de nous d'exploiter l'hôtel à titre individuel.

M. PUGH: Ou d'en être propriétaire à titre individuel.

M. GORDON: Ou d'en être propriétaire, à titre individuel. Nous sommes les propriétaires de l'hôtel, mais le Pacifique-Canadien a droit de participer à son exploitation.

M. PUGH: Je n'ai aucun intérêt personnel en cette affaire; je m'y intéresse uniquement parce que je suis de la Colombie-Britannique.

M. GORDON: Vous avez raison. Je puis vous assurer que l'administration du National-Canadien s'y intéresse particulièrement à l'heure actuelle. On a beaucoup discuté cette question afin de trouver une solution de compromis.

M. PUGH: Iriez-vous jusqu'à dire que vous êtes sur le point de trouver la solution?

M. GORDON: Nous étudions présentement les quatre solutions proposées et nous devons bientôt prendre une décision.

M. PUGH: Il me semble qu'avec les dépenses d'établissement consenties pour l'aménagement de cet immeuble nous perdrons davantage quels qu'aient pu être les termes de l'entente originale. Nous avons beaucoup de capital immobilisé en cette affaire et, compte tenu de l'évolution des conditions, si nous n'abandonnons pas cet hôtel de Vancouver, il va falloir dépensé encore beaucoup d'argent pour le moderniser. Vous avez mentionné le garage; cela constitue un très gros aménagement.

M. GORDON: C'est probablement ce qu'on pense au Pacifique-Canadien; ses représentants croient sans doute posséder les atouts les plus puissants dans ces pourparlers.

M. PUGH: N'est-il pas vrai que le nombre des chambres louées a diminué à l'hôtel?

M. GORDON: Oui, mais la situation s'est améliorée cette année. Il y a eu une reprise étonnante en raison de l'exposition de Seattle.

M. PUGH: Mais, à part ça, les affaires ne sont pas très bonnes?

M. GORDON: Non, monsieur. La concurrence est de plus en plus difficile.

M. PUGH: Y a-t-il moins de congrès?

M. GORDON: Oui, monsieur. Incidemment, je possède les données concernant la location des chambres.

M. FAIRWEATHER: Je me demande pendant combien de temps cet accord doit durer?

M. GORDON: En 1960, 66.1 p. 100 des chambres ont été louées et, pour 1961, cette proportion est de 57.3 p. 100.

Le PRÉSIDENT: M. Fairweather a demandé quelle était la durée de l'accord conclu avec le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Il doit se prolonger encore pendant 19 ans. C'était une entente de 20 ans qui devait faire l'objet d'un renouvellement automatique au gré du Pacifique-Canadien. C'est le Pacifique-Canadien uniquement qui a la faculté de choisir.

M. PASCOE: Je voudrais poser une question en ce qui concerne un certain hôtel. M. Gordon peut répondre à cette question en termes généraux. Elle concerne l'hôtel Bessborough de Saskatoon. Le rapport de 1960 indique que l'hôtel a accusé un déficit. La situation s'améliore-t-elle?

M. GORDON: Pas beaucoup, mais nous espérons qu'elle va s'améliorer. Nos conseillers de la maison Hilton nous ont dit qu'il y avait là des possibilités si nous faisons un certain nombre d'améliorations, des installations pour garer les voitures, par exemple, et d'autres aménagements en vue d'améliorer le service hôtelier.

M. FISHER: En ce qui concerne la situation à Jasper, le National-Canadien a-t-il une opinion à exprimer au sujet du rapport récent traitant de l'ensemble de cette région et des possibilités qu'elle recèle, y compris les motels et autres aménagements?

M. GORDON: De quel rapport voulez-vous parler?

M. FISHER: Le rapport préparé par le ministre du Nord canadien et des Ressources nationales.

M. GORDON: Je ne me souviens pas de l'avoir vu. A-t-il paru récemment?

M. FISHER: On l'a déposé à la Chambre il y a deux semaines environ.

M. GORDON: On ne l'a pas encore porté à mon attention. Je vais en prendre connaissance et je verrai ce qui en est.

M. FISHER: Le National-Canadien a-t-il été mis au courant du fait que, dans les limites du parc de Jasper, le type d'installations mis à la disposition des usagers du parc a créé une controverse.

M. GORDON: Ah! oui. N'oubliez pas que nos installations sont situées dans le grand parc et je ne crois pas qu'aucun autre exploitant aurait la permission de s'y installer. On nous a donné cette permission parce que nous sommes les Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. FISHER: A-t-on proposé une expansion éventuelle de vos installations? Je ne veux pas parler nécessairement des installations que vous possédez déjà, mais j'entends l'essor de l'entreprise dans le domaine des motels.

M. GORDON: Non, monsieur. Cette question n'a jamais été posée. Nous avons amélioré nos aménagements du parc de Jasper, mais nous ne projetons pas d'expansion supplémentaire.

M. BENIDICKSON: A l'hôtel Fort Garry de Winnipeg, le président admet qu'on a modifié radicalement le mode de service, du moins en ce qui concerne la nouvelle cafétéria, et qu'on a fait d'autres améliorations. Je veux féliciter les administrateurs de l'excellente qualité du service à cet hôtel. Cette immobilisation a-t-elle été fructueuse?

M. GORDON: Non, monsieur, les résultats ont été très décevants.

M. BENIDICKSON: C'est malheureux, car le service est très amélioré.

M. GORDON: Nous avons pris un risque calculé et les résultats n'ont pas répondu à notre attente. Cependant, nous pouvons prendre d'autres mesures qui, nous l'espérons, permettront d'améliorer la situation de l'hôtel. Un des grands problèmes est celui du stationnement.

M. BENIDICKSON: L'emplacement et le stationnement?

M. GORDON: Oui.

M. BENIDICKSON: Il y a eu quelque discussion au sujet du Château Laurier à Ottawa. La cafétéria et le grill sont-ils rentables en ce qui concerne le service d'approvisionnement?

M. GORDON: Les recettes baissent. La cafétéria, surtout, a été très achalandée. Je m'en informais hier et j'ai constaté que ce service a baissé d'environ 50 p. 100 à la suite du transfert de certains services de l'État en banlieue. Cependant, nous étudions certains projets visant à modifier le service de la cafétéria. Nous étudions également comment rendre la salle des cocktails plus populaire pour les personnes qui ne peuvent y avoir accès. Nous faisons d'autres expériences à ce sujet.

M. BENIDICKSON: A-t-on bien reçu les suggestions des parlementaires au sujet du grill?

M. GORDON: La presse d'Ottawa a publié des articles qui, à mon avis, n'étaient pas bien fondés. On a accordé à ces articles une plus grande attention qu'ils n'en méritaient. Nous avons dit à M. Balcer qu'il n'avait nullement à craindre que la direction applique des principes fantaisistes relativement à l'administration du Château Laurier et M. Balcer a eu la bienveillance de me dire qu'il avait pleine confiance en notre jugement à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer maintenant à la rubrique «Personnel et relations ouvrières»?

Quelques hon. DÉPUTÉS: Oui.

M. BENIDICKSON: Auparavant, puis-je demander si l'exploitation du grill a été rentable?

M. GORDON: Oui; cependant les recettes varient considérablement.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, à quelle heure allons-nous suspendre la séance?

Le PRÉSIDENT: Peut-être vers 5 h. 30.

M. CHEVRIER: Je crois que nous devrions nous efforcer de terminer nos travaux ce soir.

M. BADANAI: Reprenons-nous à 8 heures ce soir, monsieur le président?

M. FISHER: Monsieur le président, sommes-nous prêts à étudier la rubrique «Personnel et relations ouvrières»?

Le PRÉSIDENT: Oui, mais nous étions en voie de décider à quelle heure nous désirons reprendre nos délibérations cet après-midi. Il appartient au Comité d'en décider. Ne croyez-vous pas que nous devrions siéger jusqu'à 5 h. 30?

M. RIDEOUT: Oui.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous siéger ce soir?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Oui; finissons-en aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: J'espère que nous pourrons terminer ce soir. Nous avons eu beaucoup de latitude dans l'étude du rapport. Hier soir, nous avons consacré assez de temps à l'étude du service routier et aujourd'hui nous n'avons pu disposer que du service des voyageurs, des télécommunications et des hôtels. Nous étudierons bientôt le personnel et les relations ouvrières et ensuite les pensions, les autres réalisations et les perspectives d'avenir. Il restera à étudier les états financiers et statistiques ainsi que le rapport du vérificateur au Parlement. Nous devons aussi examiner le budget des immobilisations et de l'exploitation et ensuite le rapport annuel au Trust des valeurs. Tous ces sujets doivent être pris en considération.

M. CHEVRIER: Et il ne faut pas oublier la «Canadian National West Indies Steamship Company»?

Le PRÉSIDENT: Cela ne durera pas longtemps.

M. GORDON: Non; vous ne pouvez étudier ce rapport maintenant.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Ne pouvons-nous continuer et en terminer ce soir?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je désirerais. Si cela vous convient, nous pouvons continuer durant 15 minutes, jusqu'à 5 h. 30 et nous réunir de nouveau à 8 heures ce soir.

Certains honorables DÉPUTÉS: Entendu.

M. FISHER: L'an dernier, monsieur Gordon, vous avez établi une comparaison entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien; j'ai alors soulevé la question du personnel dirigeant des deux chemins de fer. J'ai étudié la statistique que le Bureau fédéral de la Statistique fournit dans une publication relative à l'emploi au sein du transport par rail, et je désire vous signaler ce sujet afin que vous puissiez nous donner des explications. Si, pour les années 1957 et 1961, vous comparez les statistiques relatives aux trois catégories d'employés qui apparaissent sous la division générale soit 1) les hauts fonctionnaires et les adjoints exécutifs, 2) les adjoints principaux et les adjoints professionnels et semi-professionnels et 3) les commis principaux et les commis surveillants, vous constaterez que, de 1957 à 1961 le Pacifique-Canadien a réduit le nombre de ces employés d'un peu moins de 3 p. 100, tandis que le National-Canadien en a augmenté le nombre de 16.5 p. 100. Je ne veux pas ranimer dans ses détails la querelle entre les chefs et les subordonnés, mais il semble que le Pacifique-Canadien réduit le nombre de son personnel dirigeant et exécutif, tandis que le National-Canadien l'augmente. Je désirerais savoir ce que vous avez à dire sur ce sujet.

M. GORDON: Comme vous le savez, lorsque nous avons étudié ce sujet l'an dernier, nous avons démontré que les statistiques ne pouvaient se comparer et vous avez demandé avec raison pourquoi elles ne pouvaient l'être. Nous avons éprouvé des difficultés considérables à établir une comparabilité entre ces statistiques, mais je vous expliquerai ce que signifie comparabilité. Permettez-moi de vous signaler ce que nous avons fait en vue d'améliorer la comparabilité des statistiques relatives au personnel du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Notre compagnie a entrepris l'an dernier une étude approfondie des titres de postes. Cette étude a révélé qu'environ 4,500 titres de postes sont employés couramment et que dans chaque région il y a des différences dans la désignation des 84 groupes d'employés à l'égard desquels le Bureau fédéral de la Statistique exige un rapport de la part des chemins de fer. Cette variation s'explique par le fait que plusieurs titres d'emplois sont plutôt nouveaux dans l'industrie des chemins de fer et, par conséquent, ne sont pas définis ou classés dans la Classification canadienne des employés

de chemins de fer publiée par le Bureau fédéral de la Statistique au mois de janvier 1956. Il en a résulté que chaque région a classé ses employés d'une façon différente.

Afin d'assurer l'uniformité des rapports que soumettent toutes les régions, le Service du personnel et des relations ouvrières a étudié et codifié tous les titres de postes et, lorsque de nouveaux titres seront établis, ils seront également classifiés selon ce nouveau code.

Le Pacifique-Canadien a été invité à participer à cette étude, mais il a décidé de procéder indépendamment du National-Canadien. Cette compagnie a commencé par s'enquérir du degré de standardisation employé dans la classification des titres d'emploi dans leurs diverses régions et nous espérons obtenir un rapport de leurs constatations vers la fin de décembre 1961, mais on nous a informés que l'étude ne serait pas terminée avant la fin de mars.

Au mois d'avril de cette année, le National-Canadien conjointement avec le Pacifique-Canadien, le Bureau fédéral de la Statistique et la Commission des transports, sous l'égide de l'Association des chemins de fer du Canada, a entrepris d'étudier la Classification canadienne des employés de chemins de fer.

Après une étude, un projet de reclassification des employés de chemins de fer a été soumis à l'Association des chemins de fer du Canada le 16 octobre 1962. Il avait pour but d'assurer l'uniformité des rapports de tous les chemins de fer canadiens et une classification mieux définie des employés qui font partie des 84 groupes d'employés que comporte la classification actuelle.

L'Association des chemins de fer a accepté la reclassification proposée, mais elle l'a renvoyée au comité d'étude afin de savoir s'il était possible d'appliquer certains changements que proposaient les membres de l'Association des chemins de fer.

Janvier 1964 est la date qui a été fixée pour l'application de la classification révisée par tous les chemins de fer canadiens qui font rapport.

J'espère que nous obtiendrons ainsi des statistiques compilées de façon sensée afin que nous puissions les comparer.

Permettez-moi de vous présenter le tableau suivant. Avec la permission du Comité, monsieur le président, je désirerais transmettre ce tableau au sténographe afin qu'il apparaisse au compte rendu; autrement, il pourrait difficilement le prendre dans ses notes.

Pourcentage des «collets blancs» (employés aux écritures, à la surveillance et à l'administration) relativement à la totalité de l'effectif ouvrier.

	1947	1956	1957	1958	1959	1960	1961
C.N. (1)	22.2	23.4	24.2	25.5	25.8	26.6	27.3
C.P. (2)	—	23.2	24.2	25.7	26.1	27.2	28.2
Chemins de fer des							
É.-U. A., catégorie 1	22.4	25.3	25.8	27.5	27.3	27.6	27.6
*Toutes les industries							
manufacturières	16.1	22.9	23.8	24.4	23.6	24.4	**
*Biens durables	15.4	22.8	24.3	25.0	23.7	25.2	**

Pourcentage des employés affectés à l'administration et à la surveillance, relativement à la totalité de l'effectif ouvrier.

	1956	1957	1958	1959	1960	1961
C.N. (1)	10.7	11.3	12.0	12.2	12.6	13.5
C.P. (2)	10.8	11.0	11.7	11.7	11.9	12.7
Chemins de fer des						
É.-U. A., catégorie 1	11.2	11.5	12.4	12.4	12.6	12.7

Pourcentage des employés affectés aux écritures, relativement à la totalité de l'effectif ouvrier.

	1956	1957	1958	1959	1960	1961
C.N. (1)	12.7	12.9	13.5	13.6	14.0	13.8
C.P. (2)	12.5	13.2	14.0	14.4	15.3	15.5
Chemins de fer des É.-U. A., catégorie 1	14.1	14.3	15.1	14.9	14.3	14.9

Pourcentage des employés affectés à l'administration (3), relativement à la totalité de l'effectif ouvrier.

	1947	1958	1959	1960	1961
C.N. (1)	2.7	4.5	4.7	5.0	5.8
C.P. (2)	**	4.4	4.5	4.8	5.0
Chemins de fer des É.-U. A., catégorie 1	4.1	5.1	6.5	6.7	6.9

** Non disponible.

- (1) Lignes canadiennes de chemins de fer—Bordereau annuel des salaires du National-Canadien.
- (2) Chemins de fer—Bordereau annuel des salaires du Pacifique-Canadien.
- (3) Fonctionnaires exécutifs et professionnels, chefs-cantonniers, chefs (ponts et immeubles), chefs-expéditeurs.

* Bureau fédéral de la Statistique—Gains et heures de travail dans l'industrie manufacturière (Rapport annuel).

Ce tableau indique, pour la période 1947-1961, le pourcentage des collets blancs (employés aux écritures, à la surveillance et à l'administration) relativement à la totalité de l'effectif ouvrier, en comparaison de ceux du Pacifique-Canadien; et c'est là une classification générale. Pour l'année 1961, ce pourcentage est 27.3 en ce qui concerne le National-Canadien et 28.2 pour le Pacifique-Canadien. Nous tentons d'obtenir des données relatives à toutes les industries manufacturières et à celles des biens durables, mais elles ne sont pas établies pour l'année 1961. Cependant, voici les données pour 1960: National-Canadien, 26.6 p. 100; Pacifique-Canadien, 27.2 p. 100; chemins de fer des É.-U. A., catégorie 1, 27.6 p. 100; toutes les industries manufacturières, 24.4 p. 100, biens durables, 25.2 p. 100. La même différence existe dans le passé.

Si l'on examine le pourcentage des employés affectés à l'administration et à la surveillance, relativement à la totalité de l'effectif ouvrier, on constate qu'en 1961 ce pourcentage s'établissait à 13.5 p. 100 à l'égard du National-Canadien, 12.7 p. 100 à l'égard du Pacifique-Canadien et 12.7 à l'égard des chemins de fer des É.-U. A. de la première catégorie. Cette comparaison indique que ce pourcentage est légèrement plus élevé en ce qui concerne le National-Canadien, et cette différence a toujours existé au cours des années passées. Cette situation s'explique en partie par le fait que nos lignes sont plus longues, du point de vue géographique, que celles du Pacifique-Canadien, ce qui exige l'emploi d'un plus grand nombre de fonctionnaires professionnels. Mais, la différence étant si minime, je ne crois pas qu'il faille s'en inquiéter.

J'ai ici d'autres données, qui sont probablement les mêmes. Comme je l'ai dit, le pourcentage de nos employés affectés à la surveillance, que nous pouvons appeler des chefs dans l'effectif ouvrier des chemins de fer est à peu près le même que celui du Pacifique-Canadien, étant donné le genre différent de nos opérations.

M. FISHER: Si vous vous reportez à la rubrique générale du Bureau fédéral de la statistique concernant le nombre des fonctionnaires et adjoints exécutifs au cours des années 1957-1961, vous constaterez que le Pacifique-Canadien a pu réduire légèrement ce nombre d'employés.

Au lieu de le réduire, les Chemins de fer nationaux du Canada l'ont augmenté. Je suppose qu'au moins dans ces postes il est possible d'établir une comparaison assez directe. J'ai également remarqué que les traitements ou les salaires moyens que verse le Pacifique-Canadien à l'égard de cette catégorie d'employés sont plus élevés.

M. GORDON: En effet, ils sont plus élevés.

M. FISHER: J'ai également remarqué que le National-Canadien emploie un plus grand nombre d'employés de cette catégorie que le Pacifique-Canadien. Cette dernière compagnie peut probablement agir ainsi parce qu'elle accorde un salaire plus élevé à ces employés?

M. GORDON: Je ne crois pas que cette conclusion soit juste. Il est évident que le Pacifique-Canadien paie des traitements plus élevés à ses hauts fonctionnaires que le National-Canadien, à partir du président. Je crois que ce traitement beaucoup plus élevé influencerait sur les autres, surtout à l'égard de ce petit groupe.

M. BENIDICKSON: Avons-nous le droit de vous demander quel est le traitement du président?

M. GORDON: Vous pouvez me le demander, mais je ne puis vous le dire. Vous pourriez peut-être faire venir M. Crump et il consentirait peut-être à vous donner ce renseignement.

Je compare cette situation à celle qui existe dans la catégorie I des chemins de fer des États-Unis, où la différence est en effet assez considérable.

Je ne crois pas que cette différence signifie un amoindrissement de la qualité, mais seulement que les Chemins de fer nationaux du Canada ont besoin d'un plus grand nombre de hauts fonctionnaires et d'adjoints exécutifs. Et remarquez que la différence n'est pas très considérable, si l'on tient compte de la nature des fonctionnaires en question.

Vous constaterez dans cette salle même une des raisons pour lesquelles il nous faut un plus grand nombre d'employés. La direction du Pacifique-Canadien n'est pas tenue de cesser son travail pour assister à des réunions de comités comme celles-ci.

Je crois qu'il est vrai aussi, et je sais que M. Balcer sera d'accord avec moi sur ce point, que le National-Canadien s'occupe beaucoup de renseigner le Gouvernement. Si les hauts fonctionnaires des ministères gouvernementaux ont besoin de renseignements concernant le chemin de fer, ils s'adressent naturellement à nous. Ce service est gratuit, mais nous y consacrons quand même beaucoup de temps. Nous donnons beaucoup de conseils aux fonctionnaires des ministères, et ce travail demande du temps.

Tous ces détails s'accablent et, comme je l'ai déjà dit, notre chemin de fer est tout à fait différent. Le Pacifique-Canadien était un chemin de fer intégré dès le début, organisé selon un plan déterminé. Nous avons hérité, comme on l'a dit maintes fois, de six réseaux de chemin de fer en faillite dont le peuple canadien avait dû se charger. Le réseau du National-Canadien comprend aujourd'hui, d'après notre évaluation approximative, plus de 430 chartes distinctes de chemins de fer et de compagnies constituées en corporations qui ont évolué au cours des années. Vous trouverez beaucoup de renseignements à ce sujet dans les deux volumes de l'histoire du National-Canadien publiés récemment.

M. FISHER: Je les ai lus.

M. GORDON: Vraiment, je crois que vous trouverez là une histoire assez surprenante.

M. FISHER: Elle ne peint pas un très beau portrait des hommes politiques.

M. GORDON: Elle ne peint pas un très beau portrait de qui que ce soit. L'esprit de chicane, la cupidité, la corruption, les abus de confiance et tout ce que vous pouvez imaginer ont causé le désastre d'où est sorti le National-Canadien. Le peuple canadien a dû se charger de ces chemins de fer en faillite, parce qu'ils étaient là et qu'ils étaient nécessaires. Les chemins de fer ont été réunis sous une seule direction afin d'éviter les incidents qui avaient causé les désastres du passé. Je me plais à songer que les efforts déployés dans ce domaine seront appréciés un jour.

J'avais commencé à dire que, dans une situation comme celle-ci avec un système comme le nôtre, nous devons nous efforcer constamment d'obtenir une coordination satisfaisante. Je n'hésite pas à vous dire que, lorsque nous avons attaqué le problème des cours de triage par gravité à Winnipeg, nous avons dû éliminer trois gares de triage qui n'étaient pas coordonnées. Il nous fallait transporter la marchandise d'une cour à l'autre. La même chose s'est produite à Moncton et là aussi nous avons éliminé la difficulté. Il s'agit toujours de fusion. Jusqu'à ce que nous parvenions à exploiter le réseau comme un seul système et jusqu'à ce que tous ces facteurs discordants soient éliminés, nous avons besoin de plus de personnel de surveillance. Évidemment, il est beaucoup plus facile de faire fonctionner une seule cour coordonnée que deux ou trois cours séparées.

M. FISHER: J'aimerais à vous poser une autre question à ce sujet. Vous avez dit hier que vous dirigez votre exploitation en vertu du principe de l'entreprise libre. Êtes-vous sûr que le principe de l'entreprise libre existe dans le programme d'administration du National-Canadien ou n'est-ce pas plutôt une attitude de fonctionnarisme qui règne en ce qui concerne les emplois et la sécurité?

M. GORDON: Votre question est très pertinente et je suis heureux d'avoir l'occasion d'y répondre. Une grande organisation, qu'il s'agisse d'une entreprise libre ou d'un organisme gouvernemental, a tendance à créer une certaine forme de bureaucratie qu'il faut toujours combattre. Il y en a certainement un peu de cela au sein du National-Canadien et aussi au sein du Pacifique-Canadien; mais je crois bien qu'il y a, au sein du National-Canadien, des principes établis que l'on peut définir justement comme des principes de libre entreprise. Je me suis toujours demandé pourquoi, parmi toutes les questions soulevées au cours des douze ou treize années où j'ai été en fonctions, et au cours des séances de ce Comité et ailleurs—je m'expose peut-être aux coups en disant cela—une certaine question n'a jamais été soulevée et il n'a jamais été exprimé le moindre soupçon de malversation ou de corruption dans l'administration du National-Canadien.

Quelques hon. MEMBRES: En effet, en effet.

M. GORDON: Je suis fier de cela. On n'acquiert pas une telle réputation sans le concours d'une administration honnête par des gens qui reconnaissent vraiment les principes d'honnêteté des vrais hommes d'affaires dans tous les contrats dans tous les achats, dans toutes les négociations ou dans tout autre domaine qui implique le maniement de l'argent. Je n'ai jamais entendu quelqu'un insinuer même qu'il y avait peut-être quelque chose de louche au sein du National-Canadien. C'est un beau compliment quand on pense que nous avons inauguré le réseau en 1923 avec un dossier extrêmement mauvais. Je vous ai dit déjà qu'il suffit de lire l'histoire du colonel Stevens pour comprendre le sens de mes paroles. Toutes ces tares ont été éliminées et abolies. Je n'ai jamais été obligé de m'inquiéter de ces problèmes. Je surveille toujours cette question avec beaucoup d'attention. Je ne dis pas qu'il n'y a pas eu d'occasion où nous avons dû être assez stricts, mais les tentatives n'ont jamais réussi et je ne crois pas, comme je l'ai déjà dit, qu'on ait jamais soulevé de doutes à ce sujet.

M. FISHER: Puisque vous avez amorcé le sujet, vous pourriez peut-être discuter aussi des épurations et des congédiements ou de la cote de rendement des administrateurs et du taux de cessations d'emploi au sein de la compagnie au niveau administratif. A mon avis, nous devrions poser des questions de ce genre, quoique vous ne partagerez probablement pas mon opinion, parce que les employés des niveaux inférieurs doivent constamment faire face à ce problème: l'employé au bas de l'échelle perd son emploi après une vague d'automatisation ou autre innovation, tandis que les administrateurs n'ont jamais à faire face à ce problème.

M. GORDON: La question est difficile à discuter. Une fois de plus, les deux situations sont complètement différentes. L'employé qui est au bas de l'échelle, comme vous le dites, est habituellement un employé permanent embauché en vertu des dispositions strictes des ententes quant aux salaires qui tiennent compte de l'ancienneté et du droit aux promotions. Dans ce domaine, l'administration est astreinte à ces règlements. Parfois, nous n'avons pas l'occasion de reconnaître la compétence de ces hommes comme nous aimerions à le faire à cause des exigences syndicales. Quant au problème particulier qui vous préoccupe, lorsque nous effectuons des changements de personnel, ces changements n'entrent presque jamais dans des catégories qui nous permettent de ne pas tenir compte des mérites personnels. Il faut toujours un surveillant. Le surveillant est peut-être chargé de 100 hommes. Si vous éliminez le travail ou si vous le réduisez à 75 hommes, vous avez encore besoin du surveillant. Vous ne pouvez pas garder les trois quarts du surveillant, vous avez besoin du surveillant tout entier. Il est donc difficile d'analyser complètement la situation pour voir s'il y a eu la même réduction de l'effectif de surveillance que vous pourriez trouver dans les ateliers et dans l'industrie en général.

M. FISHER: Vous renvoyez des employés peu importants à cause de leur manque de compétence, de leur ivrognerie et de facteurs semblables. Quelle est la proportion des cessations d'emploi de ce genre au niveau administratif?

M. GORDON: Il y a aussi des cessations d'emploi pour des raisons de ce genre mais nous ne le crions pas sur les toits. Nous avons renvoyé des agents d'administration pour les mêmes raisons qui ont amené le renvoi des ouvriers, mais nous essayons toujours de ne pas entraver leur possibilité de trouver éventuellement un autre emploi.

M. FISHER: Avez-vous une comparaison de la proportion des augmentations de salaire accordées aux administrateurs et aux employés inclus dans les contrats syndicaux avec la proportion des augmentations de salaire accordées à ceux qui ne sont pas inclus dans ces contrats?

M. GORDON: Je ne crois pas que nous ayons ce chiffre.

Le PRÉSIDENT: Il est maintenant cinq heures et demie, messieurs, alors levons la séance et nous nous réunirons de nouveau à huit heures ce soir dans cette pièce. Merci.

SÉANCE DE LA SOIRÉE

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Nous en sommes à la rubrique «Personnel et relations ouvrières». Nous avons assez bien étudié ces deux questions.

M. BEAULÉ: J'ai une question à poser au sujet des relations ouvrières. J'ai reçu quelques lettres de cheminots du National-Canadien qui demandaient si le chemin de fer pouvait leur accorder le droit de voter pour organiser un autre syndicat de cheminots. Est-ce que ce vote est possible parmi les cheminots?

M. GORDON: Je crois que cette question a déjà été soulevée auparavant au cours des séances du Comité. J'ai expliqué alors que l'administration n'est

pas en mesure d'indiquer aux employés à quel syndicat ils doivent appartenir. Ce problème relève des travailleurs eux-mêmes.

M. BEAULÉ: Il y a quelques mois, les réparations et l'entretien des wagons de voyageurs se faisaient à Québec. Est-ce que le National-Canadien a l'intention de déménager l'atelier de wagons et l'atelier des locomotives de l'installation de Charny à Limoilou? Les employés de cet endroit aimeraient recevoir une réponse des autorités du National-Canadien à ce sujet.

M. GORDON: Ces changements relèvent des hauts fonctionnaires de l'endroit.

M. DEMCOE: Ce problème relève de l'administration régionale.

M. GORDON: La question est du ressort du directeur régional.

M. BEAULÉ: Est-ce que c'est votre bureau qui prend la décision finale sur ce point?

M. GORDON: Pour ce genre de problème, il appartient au directeur régional de prendre la décision.

M. BEAULÉ: Qu'advierait-il des employés s'ils étaient congédiés? Je veux parler ici des employés compétents, âgés de 50 ans, et qui n'ont pas d'ancienneté à ces deux endroits.

M. GORDON: Je ne peux pas vous répondre, parce que je ne suis pas au courant des circonstances. Il faudrait connaître tous les détails pour vous répondre. Je ne suis pas au courant de la situation que vous mentionnez. Toutes les mutations de main-d'œuvre sont effectuées en vertu des dispositions portant sur l'ancienneté et comprises dans les ententes locales. Le directeur local serait en mesure de s'occuper de ce problème particulier.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons maintenant aborder le problème des pensions.

M. BADANAI: Lorsqu'un pensionné meurt—

M. FISHER: J'ai encore des questions à poser sur le personnel et les relations ouvrières.

Le PRÉSIDENT: Je croyais que vous aviez terminé.

M. FISHER: Non, je veux faire une dernière remarque en ce qui concerne ces données statistiques. Croyez-vous que les données statistiques présentées par le Bureau fédéral de la statistique sont de peu d'utilité jusqu'à ce que cet examen soit terminé.

M. GORDON: Oui, en effet, vous avez raison. Elles sont tout à fait embrouillantes pour fins de comparaison.

M. FISHER: J'ai remarqué que, au cours des délibérations des comités de conciliation ou d'arbitrage, tous les syndicats, et parfois l'administration, utilisent ces données statistiques pour diverses raisons, la plupart du temps pour appuyer leur propre point de vue. Depuis combien de temps reconnaît-on que cette comparabilité existe, surtout dans les domaines que nous avons traité?

M. GORDON: Je ne le sais pas. Je sais seulement que les données statistiques, lorsqu'elles sont présentées à nos commissions de conciliation et autres organismes semblables, sont toujours rédigées de façon à comparer des choses semblables. Ce travail est accompli par des personnes qui connaissent la signification des chiffres.

M. FISHER: Évidemment, je ne peux pas comparer les chiffres de façon intelligente ou pertinente.

M. GORDON: Vous voulez obtenir une évaluation de la proportion d'employés administratifs et de surveillance dans notre effectif ouvrier total par rapport à celui du Pacifique-Canadien?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Je ne peux pas vous répondre avec des chiffres, mais je peux vous donner un pourcentage qui est encore plus significatif. J'ai en main le

pourcentage pour les six dernières années, mais je vous donnerai seulement celui de 1956 et de 1961. En 1956, la proportion de personnel d'administration et de surveillance du National-Canadien par rapport au total de l'effectif ouvrier était de 10.7 p. 100 et celle du Pacifique-Canadien était de 10.8 p. 100. En 1961, cette proportion s'était élevée à 13.5 p. 100 au National-Canadien et à 12.7 p. 100 au Pacifique-Canadien. Notre augmentation dépasse un peu la leur, mais les chiffres sont quand même assez rapprochés.

M. FISHER: Prévoyez-vous une réduction du personnel de direction après que la situation régionale sera réglée?

M. GORDON: Oui, je crois qu'il y aura diminution dès que la réorganisation sera terminée et bien établie.

M. FISHER: L'autre question au sujet de laquelle je voulais vous demander des renseignements statistiques est l'augmentation relative du revenu de salaire accordé aux personnes liées par un contrat comparativement aux personnes qui ne le sont pas.

M. GORDON: Voulez-vous parler du revenu augmenté?

M. FISHER: Employons d'autres termes. Le personnel de direction prétend constamment que les contrats syndicaux qu'ils doivent passer font hausser la feuille de paie.

M. GORDON: Nous avons un tableau de ce genre, mais je ne sais pas si je peux me le procurer en ce moment.

M. FISHER: Afin d'épargner du temps, avez-vous un tableau que vous pouvez verser au dossier plus tard?

M. GORDON: Il y a un tableau en quelque part.

M. FISHER: Puis-je le voir plus tard?

M. GORDON: Je vous le passerai si je parviens à l'obtenir.

M. FISHER: En ce qui concerne le traitement accordé au personnel de direction et aux autres employés du chemin de fer, lorsqu'un travail se termine à un endroit et qu'il faut déménager ailleurs, y a-t-il des différences entre le traitement accordé au personnel de direction et le traitement accordé, par exemple, à un ouvrier manuel qui serait obligé de déménager assez loin?

M. GORDON: Le règlement est presque identique dans les deux cas, sauf que le personnel de surveillance est prêt à déménager à tout endroit en tout temps.

M. FISHER: Si un employé de la surveillance, déménageait, par exemple, d'Edmonton à Winnipeg, est-ce que la compagnie prévoit des arrangements spéciaux concernant les frais de déménagement de sa famille pour une certaine période?

M. GORDON: M. Demcoe a déménagé plusieurs fois et ses frais de déménagement sont essentiellement identiques à ceux d'un employé.

M. DEMCOE: Les employés déménagent de leur propre gré selon les conditions de l'entente. En ce qui concerne les surveillants, nous sommes obligés de les déménager; tandis qu'un employé permanent prend à un certain endroit un emploi qu'il peut occuper, soit qu'il remplisse un poste vacant ou qu'il déloge un employé plus nouveau qui à son tour doit déloger un autre employé.

Nous payons seulement ses frais de déplacement; c'est-à-dire que nous nous occupons du transport de ses biens d'une gare à l'autre.

M. FISHER: Y a-t-il une différence entre le cas du personnel de surveillance qui quitte la compagnie et celui d'un ouvrier qui se trouve mis à pied par suite de l'introduction de l'automatisation ou de diverses autres techniques? Le personnel de l'administration reçoit-il un traitement quelconque en quittant son emploi?

M. DEMCOE: Non, pas que je sache.

M. FISHER: Je voudrais revenir à un autre aspect des relations entre patrons et ouvriers. J'ai eu quelque expérience dans un des différends dans lequel le chemin de fer se trouvait engagé et qui avait trait aux rapports entre patrons et ouvriers. L'un des points que la Fraternité faisait revenir sans cesse sur le tapis (il s'agissait dans ce cas de la Fraternité des chauffeurs de locomotives) avait trait à l'excédent des chauffeurs de locomotives. La Fraternité voudrait savoir, et je le voudrais également, quels sont les projets que la compagnie entend mettre en œuvre éventuellement et ce qu'elle projette actuellement en vue de former des mécaniciens, une fois que le nombre des mécaniciens aura diminué.

M. RIDEOUT: De par son contrat, la compagnie de chemin de fer a le droit d'engager des mécaniciens de locomotives à son service.

M. FISHER: Je sais qu'elle a le droit d'embaucher des mécaniciens de locomotives. Toutefois, dans certaines parties du réseau, la réserve de mécaniciens commence à baisser sérieusement. C'est l'avenir du syndicat et du métier, comme on dit, qui se trouve maintenant en jeu. Les projets de la compagnie concernant le recrutement des mécaniciens au cours des années à venir suscitent un vif intérêt.

M. GORDON: Eh bien, il s'agit là d'une autre question d'ordre général et je ne peux qu'y répondre d'une façon générale. Il nous faudra faire face aux situations de ce genre au fur et à mesure qu'elles se présenteront. Lorsque cette question a été débattue lors du différend relatif aux chauffeurs de locomotives, je m'y suis trouvé mêlé et nos représentants ne s'inquiétaient pas du tout au sujet des moyens à prendre pour former de nouveaux mécaniciens. Mais nous allons remplir tout d'abord les conditions relatives aux ententes actuelles. Ce n'est pas difficile aujourd'hui de former des mécaniciens pour la conduite des locomotives diesel; n'importe quel homme un tant soit peu habile peut, en quelque temps, apprendre à diriger une locomotive diesel, et bien entendu, pour le choix de ces hommes, nous travaillons de concert avec le syndicat.

M. FISHER: Avec le syndicat des mécaniciens de locomotives?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Le National-Canadien a-t-il étudié la ligne de conduite que prônait, il n'y a pas très longtemps, l'un des vice-présidents du Pacifique-Canadien, M. Sinclair, en ce qui a trait aux grèves et ainsi de suite?

M. GORDON: Je ne suis pas au courant des opinions dont vous parlez. Je ne suis pas un lecteur assidu de M. Sinclair.

M. FISHER: Je ne vous le reproche pas. Voici ce que j'aimerais à savoir. Le National-Canadien étudie-t-il une façon d'aborder les différends ouvriers qui pourrait amener la mise hors la loi des grèves?

M. GORDON: Avez-vous dit la mise hors la loi des grèves?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Je crois que cela dépend entièrement de la mise en œuvre de la loi. Nous avons adressé des observations à l'Association des employés de chemins de fer, sous forme de modifications à la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail, et, si je me souviens bien, nous n'avons jamais fait d'observations en vue de priver un syndicat du droit de faire la grève.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Puis-je poser une question?

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Vous êtes-vous aperçu, monsieur Gordon, au cours de votre période d'activité, que les rapports entre patrons et ouvriers s'étaient améliorés avec les années par rapport à ce qu'ils étaient au moment où vous êtes devenu président du National-Canadien? Croyez-vous que l'on

comprenne mieux aujourd'hui les problèmes qui se posent entre le patronat et le salariat?

M. GORDON: Eh bien, il est assez difficile de juger de la chose. Je serais tenté de donner une réponse très optimiste à cette question. Mais je ne le sais vraiment pas. Toutefois, d'après ce que j'ai pu observer, je pourrais dire que nos rapports avec les dirigeants des syndicats sont marqués d'une bien meilleure compréhension. Nous nous parlons plus ouvertement et je suis d'avis que, de part et d'autre, nous avons une meilleure idée de l'objet en vue, du côté de la direction comme du côté des chefs syndicaux; mais il serait assez difficile de vous dire si nous avons fait des progrès en vue de faire disparaître les différends à venir. Mais, en ce qui concerne la compagnie, nos rapports avec les salariés sont en général heureux.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Sont-ils meilleurs qu'ils ne l'étaient?

M. GORDON: Oui, à mon avis, ils sont bons, et on en a une preuve frappante, je crois, dans la façon dont on a réglé le dernier différend avec le personnel sédentaire. Nous avons obtenu pour la première fois l'appui unanime d'un conseil d'arbitrage dans lequel patrons et ouvriers étaient représentés.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Est-ce que cela résulte du fait que les employeurs et les employés se rencontrent plus souvent qu'autrefois pour discuter de leurs problèmes au lieu d'attendre qu'une crise éclate?

M. GORDON: Pour une bonne part, oui. En tout cas, nous avons essayé cette méthode. Nos ouvriers ont eu de nombreux entretiens en dehors des moments de crise.

M. FISHER: A l'occasion de ces entretiens, justement, il y avait du ressentiment au début. Une certaine animosité se faisait sentir du côté du syndicat parce que ses membres étaient d'avis que l'annonce qui avait été faite au public, avant l'ouverture des négociations par les vice-présidents des deux compagnies de chemins de fer, les mettait dans une situation désavantageuse. Vous vous en souvenez sans doute. Il s'agissait, je crois de M. Wilson ou de M. Emerson?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: En tout cas, une déclaration conjointe avait été faite, indiquant que les chemins de fer, aux yeux du public, étaient disposés à faire de nombreuses concessions. Une certaine amertume s'est fait sentir au moment où, les deux parties étant en face l'une de l'autre, la partie adverse s'est rendu compte que les concessions n'étaient pas aussi généreuses que la presse l'avait laissé entendre.

M. GORDON: Je ne crois pas que cela soit exact. Qu'est-ce qui arrive à l'occasion d'un différend du travail? Invariablement, chacune des parties du différend donne son avis au moyen d'une déclaration. La déclaration n'est jamais amicale à ce moment-là, car, de part et d'autre, on tente de justifier le plus possible sa position.

Au cours de ce dernier différend, la direction a employé une nouvelle méthode, car elle a fait une offre avant d'en arriver au stade des négociations.

M. FISHER: Il n'y a pas eu de déclaration?

M. GORDON: Cette offre leur a été faite directement et elle a été refusée. Elle a été refusée sans qu'il y ait eu discussion. C'est après cela que les déclarations dont vous parlez ont été faites. On a tenu une réunion au cours de laquelle la direction a fait savoir qu'elle était prête à discuter suivant certaines modalités, et cette invitation a été refusée ou rejetée. Vous parlez du personnel sédentaire, n'est-ce pas?

M. FISHER: Oui. Je parle du règlement auquel vous en êtes arrivé avec la Commission des transports et vous disiez que le règlement du différend avait été grandement retardé du côté du Pacifique-Canadien. Et puis, d'après ce que

m'ont dit certains représentants du syndicat, je suppose, que les directeurs des deux compagnies de chemin de fer s'entendent d'ordinaire et tâchent, à tour de rôle, d'apporter des modifications à l'accord, d'abord dans un domaine, quitte à en apporter une autre fois dans un autre domaine, puis comparent les gains ou les progrès que l'on peut faire ou qui ont été faits au cours des négociations précédentes par rapport à l'autre chemin de fer et à appliquer le tout à l'autre compagnie de chemin de fer lorsque se présentent de nouvelles négociations.

M. GORDON: La direction ne montre pas autant d'astuce que cela. Ce n'est pas comme cela que cela se passe lorsqu'il s'agit du personnel sédentaire. Il faut bien se rappeler qu'il s'agit là d'un groupement d'envergure nationale pour fins de négociations et qu'à ce titre les deux compagnies de chemins de fer doivent négocier au moyen de discussions collectives avec le groupe qui représente les deux compagnies. Dans le cas des agents de train et des mécaniciens du secteur itinérant, il y a des ententes particulières et chacune des compagnies a cherché à obtenir l'entente qui lui convenait.

Pour ce qui est des salaires, il est vrai que les directeurs de chemins de fer ont en vue l'offre qu'ils sont disposés à faire en matière de salaires, mais les règlements d'exploitation des deux réseaux de chemins de fer sont bien différents. C'est au sujet des règlements d'exploitation que surgissent les difficultés dans l'entente relative aux agents de train. C'est comme cela qu'on en est arrivé à une impasse et c'est là que s'est produit le retard en ce qui concerne le règlement du côté du Pacifique-Canadien.

M. FISHER: Puisqu'on en est maintenant arrivé à un règlement, est-ce qu'il s'ensuit que les modifications, qui peuvent être considérées comme un progrès du côté de la direction, à la suite de cette dernière entente entre le Pacifique-Canadien et la Commission des Transports, vont devenir en quelque sorte l'objet d'un litige dans les négociations qui ne sont pas en cours?

M. GORDON: Je ne le crois pas. Les règlements en question, si j'ai bonne mémoire, diffèrent dans le cas des deux organisations et, là où le différend s'est produit, il a eu des répercussions sur une série de règlements qui étaient différents de ceux qui existaient dans notre cas.

La mise au point de ces règlements a été longue et compliquée, mais je ne crois pas qu'elle s'applique plus dans un cas que dans l'autre. Si les intéressés croient trouver un avantage dans le National-Canadien par rapport à l'entente définitive conclue avec le Pacifique-Canadien, ils sauront s'en souvenir lors des prochaines négociations. Je suppose que la direction du National-Canadien sera du même avis selon le règlement dont il s'agira.

M. FISHER: Où en êtes-vous actuellement en ce qui concerne les normes relatives aux biens durables?

M. GORDON: Vous voulez savoir quelle position nous occupons en cette matière?

M. FISHER: Oui.

M. GORDON: Vous voulez dire en ce qui concerne les salaires relativement à la norme employée dans le cas des biens durables? Nous sommes en avance, si je me souviens bien, si l'on compare les deux ententes.

M. FISHER: Le National-Canadien prône-t-il toujours l'usage de cette norme comme il le faisait il y a quelques années?

M. GORDON: Non, nous n'avons jamais prôné l'usage de la norme, jamais.

M. FISHER: Vous n'avez jamais préconisé l'emploi de la norme?

M. GORDON: Non, jamais.

M. FISHER: Dans votre rapport, vous faites mention de la commission présidentielle et vous signalez qu'on n'en fait pas encore mention. Elle a présenté son rapport maintenant et, comme vous faites mention de la commission dans votre rapport, je vous saurais gré de nous dire quelle influence

cela pourrait avoir sur vos tronçons américains et, en second lieu, je vous demanderais de nous parler du sens général de ce rapport, en ce qui concerne le transport par chemin de fer en Amérique du Nord.

M. GORDON: La Commission présidentielle des États-Unis a présenté un rapport et a fait des recommandations d'une grande portée. Ses recommandations auront vraiment une portée considérable, en ce sens qu'elles accordent une plus grande liberté à la direction en ce qui concerne bon nombre de secteurs d'exploitation du chemin de fer. Cela figure dans le rapport, mais on n'y a pas encore donné suite et la chose est toujours à l'étude. Il y a eu aussi une entente au cours de l'année, en ce qui concerne les négociations relatives aux salaires du personnel sédentaire aux États-Unis. Elle est entrée en vigueur en juin 1962 avec effet rétroactif au 1^{er} février 1962 et l'augmentation de salaire de quatre cents (4c.) par heure est entrée en vigueur le 1^{er} février 1962, et celle de 2 p. 100, soit 6.28c., est entrée en vigueur le 1^{er} mai 1962. Il y a un moratoire selon lequel il n'y aura pas d'autre relèvement de salaire avant le 1^{er} mai 1963.

Dans l'intervalle, les recommandations de la commission présidentielle sont débattues, par l'intermédiaire de la commission ou de l'autorité qui est juge en la matière.

M. FISHER: Les ouvriers de la compagnie de chemin de fer ont exprimé un certain mécontentement du fait que deux représentants de la direction des chemins de fer canadiens ont aidé cette commission dans une certaine mesure au cours des audiences qui se sont tenues. Pourriez-vous nous dire brièvement en quoi a consisté l'aide apportée par le National-Canadien à ces audiences?

M. GORDON: Je ne me souviens pas qu'il y en ait eu. Je crois que l'un de nos représentants a témoigné afin de fournir des renseignements relativement à l'emploi des chauffeurs de locomotives. C'est la seule chose dont je me souviens à cet égard. Un des employés du Pacifique-Canadien a témoigné au sujet des résultats pratiques de l'entente conclue au Canada, relativement aux chauffeurs de locomotives.

M. FISHER: Quelle importance pourrait avoir la commission présidentielle, à votre avis?

M. GORDON: Je crains que vous ne soyez obligé de poser cette question à la commission présidentielle; je l'ignore.

M. FISHER: Quelle importance ont ces conclusions en ce qui concerne votre compagnie de chemin de fer et les syndicats du Canada?

M. GORDON: Je ne crois pas qu'elles en aient. Je crois, cependant, que, si l'on donne suite à toutes les conclusions ou recommandations de la commission présidentielle, il y aura d'assez importantes répercussions du côté canadien.

M. FISHER: Je suppose que c'est pour cela que vous en faites mention dans votre rapport annuel?

M. GORDON: Oui. J'en ai fait mention à titre de renseignement. Nous avons simplement fait un rapport de la situation dans notre rapport annuel. Nous exploitons un service aux États-Unis et nous avons simplement mentionné le fait qu'une commission avait été établie pour étudier les changements survenus dans les règlements d'exploitation. Cette commission présidentielle a dressé un rapport de ses conclusions. J'en ai la liste ici, si vous voulez que je les verse au compte rendu.

M. FISHER: Je suis au courant.

M. GORDON: Ce sont des recommandations de grande portée, mais il reste à savoir si on pourra y donner suite.

M. FISHER: Encore une fois, d'après mon expérience dans ce domaine, à la suite surtout des entretiens que j'ai eus avec les représentants des syndicats, il me semble qu'il nous faudrait absolument modifier notre façon de penser au sujet des rapports entre patrons et ouvriers, particulièrement en ce qui concerne les changements qui sont préconisés dans le rapport présidentiel. Le National-Canadien a-t-il songé à prendre la direction d'une telle initiative, sur une base unilatérale, avec ses propres syndicats, et à tenter d'instaurer une nouvelle façon de procéder, ou une nouvelle méthode, si l'on peut s'exprimer ainsi, de résoudre ce problème, et je ne parle pas ici du personnel sédentaire mais des syndicats du personnel itinérant?

M. GORDON: Nous nous efforçons depuis bon nombre d'années de nous entendre avec les syndicats ouvriers pour uniformiser les règlements de travail pour l'ouest et l'est du Canada, et aussi avec le Pacifique-Canadien, mais il nous a été extrêmement difficile de nous entendre sur quoi que ce soit. Comme je vous le disais plus tôt, par un effet du hasard et aussi parce que les chemins de fer Nationaux se composent de plusieurs réseaux différents, leurs règlements de travail sont assez confus et varient beaucoup du fait qu'ils ont été maintenus lors du transfert de propriété. Nous cherchons depuis longtemps le moyen d'uniformiser ces règlements, tout d'abord en ce qui concerne le National-Canadien lui-même, et aussi de nous entendre avec le Pacifique-Canadien à cet égard, mais nous n'avons pas fait beaucoup de progrès. Nous avons tenu plusieurs réunions à ce sujet et nous en avons discuté âprement, mais malheureusement les modifications qu'on propose d'apporter aux règlements occasionneraient des dépenses pour l'une ou l'autre des parties intéressées et, jusqu'à présent, nous n'avons pas trouvé un terrain d'entente.

M. RIDEOUT: Il y a quelque chose que je tiens à rectifier. J'essaie de vous aider mais je crois que la presse pourrait tirer des conclusions erronées. Je ne pense pas que le président ait voulu dire qu'on peut facilement former un mécanicien de locomotive. Vous songiez à l'homme qui a une certaine expérience pratique, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je n'irai pas jusqu'à dire cela. J'estime que le travail d'un conducteur de locomotive diésel est tel que si l'on choisit un homme d'intelligence moyenne et raisonnablement capable de s'adapter, on peut en faire un mécanicien en assez peu de temps. Il faudrait quelque temps pour le former et lui permettre d'appliquer ses connaissances, mais je ne pense pas que la période de formation soit aussi longue maintenant que du temps des locomotives à vapeur.

M. RIDEOUT: Cela revient à dire que vous pourriez prendre n'importe qui.

M. GORDON: Il faut une période de formation et les sujets doivent s'exercer pendant quelque temps.

M. FISHER: L'année prochaine, jusqu'à vers la fin de 1963, et avant que vous repreniez sérieusement vos négociations.

M. GORDON: Non, l'accord sur le personnel sédentaire prend fin en décembre 1963.

M. FISHER: Et celui sur le personnel d'exploitation n'expire qu'en 1964?

M. GORDON: Je ne me souviens pas des dates.

M. FISHER: Le point qui m'intéresse, c'est que vous n'avez pas à craindre que les salaires augmentent pendant la prochaine année financière. Est-ce exact?

M. GORDON: Je le crois.

M. BEAULÉ: J'ai une autre question à poser. Nous parlions il y a quelques instants des employés qui déménagent d'un endroit à un autre. Est-ce que les employés peuvent avoir recours aux services de la compagnie ou doivent-ils avoir recours au service des marchandises?

M. GORDON: Il y a un règlement explicite pour les déménagements. Je ne m'attendais certes pas à devoir entrer dans les détails à ce sujet. Tous les intéressés connaissent très bien le règlement concernant les déménagements.

M. VAUGHAN: Tout ceci est prévu dans le contrat sur les salaires, comme vous le savez sans doute. Si un employé déménage d'un endroit à un autre, les accords prévoient que les frais de transport, pour lui, pour sa famille, son mobilier, ses effets et le reste, sont payés. Un exemple me revient en mémoire et M. Rideout doit s'en souvenir; à un moment donné des employés ont été déplacés de Moncton ou ont choisi de quitter Moncton, et la compagnie a beaucoup dépensé pour aider ces employés à déménager; nous avons reçu d'aimables lettres du président à ce sujet. La compagnie a amené des wagons-lits sur les voies de garage afin que les familles puissent s'y installer et mettre les enfants au lit, pour leur faciliter les choses. A Montréal il y avait quelqu'un à la gare pour aider les familles à changer de train et ainsi de suite. J'ai ces lettres ici, mais je ne parviens pas à mettre la main dessus. Ces personnes, de même que le président général, ont écrit à la compagnie pour lui dire à quel point elles avaient apprécié les égards qu'on avait eus pour elles. Je pense que ceci vous donnera une idée de notre façon de voir.

M. BENIDICKSON: Cela s'applique à un employé qui a assez d'ancienneté pour prendre un emploi dans une autre localité que celle où il a été muté. Toutefois lorsqu'il s'agit d'un employé tout au bas de l'échelle qui perd son emploi par suite d'un changement général, par exemple le service des voyageurs entre Winnipeg et Port-Arthur, lorsqu'un employé perd sa place, on n'a pas d'égards pour lui, ni en vertu de l'article 182 de la loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada ni d'autre façon, n'est-ce pas?

M. DEMCOE: L'employé est mis à pied ou muté, selon le cas, et il passe à un autre emploi. Cet emploi peut se trouver dans le voisinage immédiat ou à un autre terminus et pour s'y rendre il voyage à ses propres frais.

M. BENIDICKSON: Et qu'advient-il de l'employé au bas de l'échelle? Que se passe-t-il dans son cas?

M. DEMCOE: On finit par le mettre à pied jusqu'à ce qu'il puisse être embauché de nouveau.

M. ADDISON: Cherche-t-on en ce moment à établir un rapport entre les augmentations de salaire et la productivité? Existe-t-il un comité permanent du patronnat et du salariat qui étudie la question de la productivité?

M. GORDON: J'en ai parlé hier. Nous effectuons toute une série d'études semblables que nous classons, pour la plupart, sous la rubrique «études sur le travail». L'administration a chargé plusieurs équipes d'étudier toutes nos opérations sur les lieux afin de voir s'il y aurait moyen d'augmenter la productivité des employés en leur fournissant de meilleurs outils, en améliorant les conditions de travail et en facilitant davantage le service dans son ensemble.

M. ADDISON: Je vous ai demandé s'il existe un rapport entre les augmentations de salaire qu'on négocie en ce moment ou qu'on se propose de négocier dans l'avenir, et la productivité?

M. GORDON: Pas précisément.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): J'aimerais poser une question à M. Balcer. Le gouvernement n'a-t-il pas donné le ton dans cette affaire de rapport entre la productivité et les salaires en formant un conseil sur la productivité pour que le patronat et le salariat puissent se mettre au même diapason pour ce qui est du rapport entre la productivité et les salaires?

M. BALCER: Mais certainement. C'est un des principaux objectifs du conseil sur la productivité.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet des pensions ou au sujet du personnel et de la main-d'œuvre?

M. BADANAI: J'aimerais simplement demander si, par suite des modifications apportées au régime des pensions qui sont entrées en vigueur en janvier 1961, les crédits pour service donnant droit à une pension sont assignés au nom de l'employé au cas où ce dernier donne sa démission ou est renvoyé? En d'autres termes, peut-il compter dans une certaine mesure sur ses crédits de pension?

M. RIDEOUT: Il récupère sa propre part.

M. GORDON: Attendez, il y a une différence entre démission et renvoi. Nous ne les classons pas ex aequo.

M. BADANAI: Je veux savoir s'il y a une différence entre les deux, entre démission et renvoi.

M. GORDON: Vous nous demandez bien s'il y a une différence entre une démission et un renvoi.

M. BADANAI: Une différence au point de vue des crédits.

M. GORDON: Si un homme est renvoyé, il peut perdre ses prestations de pension, toutes ses prestations; cela dépend des circonstances.

Vous m'interrogez au sujet de sa pension et non pas de ses propres contributions, n'est-ce pas? Les employés récupèrent toujours leurs propres contributions plus les intérêts.

M. BADANAI: Mais aucune des contributions versées par la compagnie?

M. GORDON: Si un employé est l'objet d'un renvoi motivé et n'est pas réintégré dans son emploi avant que six années se soient écoulées—autrefois c'était deux années—il n'a pas droit à la pension mais il récupère toujours ses propres contributions plus les intérêts.

M. BADANAI: Pouvez-vous me dire maintenant si, lorsqu'un employé à la retraite meurt, la pension versée à sa veuve est réduite?

M. GORDON: Oui, dans certaines circonstances.

M. BADANAI: Dans quelles circonstances?

M. GORDON: Dans celles-ci: il y a un facteur escompte qui entre en jeu, selon la différence d'âge entre la veuve et son époux, une question d'escompte qui joue après un espace de quinze ans à raison de 1 p. 100 par année pour le nombre d'années qu'elle a de moins que son mari décédé à partir de quinze ans.

Attendez, je suis peut-être en train de vous induire de nouveau en erreur. Tout ceci fait l'objet de règlements excessivement compliqués. La veuve ne touche évidemment pas la pleine pension que recevait son mari. Elle touche la moitié de la pension de son mari s'il était titulaire d'une pension, et si elle a plus que quinze ans de moins que lui, cette demi-pension est encore diminuée de 1 p. 100.

M. BADANAI: J'ai une autre question à poser, monsieur le président. Qu'est-ce que vous faites pour les titulaires de pension qui touchent très peu parce que leur emploi a été interrompu pendant les années qui ont précédé 1940?

M. GORDON: Eh bien, pour ce qui est des interruptions de service il faut évidemment tenir compte du principe que nous suivons en matière de pension. Nous ne consentons des crédits de pension que pour le service payé. Autrement dit, un employé accumule des crédits pendant les années où il travaille et sa pension est calculée d'après la durée du service pour lequel il a été rémunéré; il ne peut donc accumuler des crédits de pension que pour le service qu'il a réellement accompli pour la compagnie et pour lequel il a été rémunéré.

M. FISHER: Puis-je poser une question au ministre? L'an dernier notre Comité a fait une recommandation qui se trouve à la page 543 de son deuxième

rapport sous la rubrique «anomalies en matière de pensions». Voici cette recommandation:

Votre comité se rend compte qu'il n'a pas étudié à fond la question des pensions faute de temps et parce qu'il ne disposait pas d'un personnel suffisant pour effectuer les recherches nécessaires. Nous recommandons, par conséquent, au gouvernement d'organiser une réunion entre les représentants des chemins de fer Nationaux du Canada, de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, des autres réseaux ferroviaires de première classe, les membres de leur commission des pensions et les représentants du ministère des Transports, les hauts fonctionnaires du service des pensions du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, afin d'étudier les anomalies qui peuvent exister tout particulièrement par rapport aux employés des chemins de fer à la retraite qui:

- a) travaillaient auparavant pour les chemins de fer Nationaux dans les Maritimes et le Québec;
- b) n'ont pas eu l'occasion de se constituer plus qu'une pension minimum;
- c) ne touchent qu'une très faible pension parce que leur service a été interrompu pendant les années qui ont précédé 1940.

Je pense qu'on peut se permettre de demander au ministre ce que le gouvernement a fait au sujet de cette recommandation.

M. BALCER: Est-ce que cette recommandation a été faite par votre Comité?

M. FISHER: Oui, notre Comité l'a faite l'an passé.

M. BALCER: Nous avons commencé à la mettre à exécution et les chemins de fer Nationaux ont augmenté assez généreusement les pensions et ont fait des changements très importants.

M. GORDON: Le premier ministre a fait une longue déclaration à ce sujet devant le Parlement.

M. FISHER: Je suis au courant de la déclaration du premier ministre. Je pense que tout le monde sait que des changements ont eu lieu, mais je voudrais savoir si le gouvernement a invité les représentants susnommés à se réunir comme notre Comité le recommandait.

M. BALCER: Non, aucune réunion officielle n'a eu lieu, mais je puis vous dire que j'ai eu des entretiens très fructueux avec le président du National-Canadien, et, à la suite de nos divers entretiens, ces derniers ont apporté les changements en question et ont amélioré les pensions comme le premier ministre l'a expliqué en détail à la Chambre le vendredi 13 avril.

M. FISHER: Donc ces améliorations n'ont aucun rapport avec les trois points proposés par notre Comité. Nous sommes bien aise que le National-Canadien les ait étudiés et que vous ayez également fait une recommandation et pour le Pacifique-Canadien et pour les autres réseaux ferroviaires de première classe également, mais qu'avez-vous fait à ce sujet?

M. BALCER: La question est encore à l'étude.

M. FISHER: Diriez-vous qu'on l'étudie sérieusement?

M. BALCER: Oui, mais ces réunions n'ont pas encore eu lieu.

M. FISHER: Pas avec le Pacifique-Canadien?

M. BALCER: Pas avec le Pacifique-Canadien.

M. FISHER: J'aimerais poursuivre l'examen de cette question avec M. Gordon. Nous recevons sans cesse des tas de mémoires et des lettres de retraités du réseau, de l'Association des anciens combattants qui sont ou ont été les employés du National-Canadien; ceux de la Colombie-Britannique, entre autres, semblent particulièrement énervés, et tous semblent être hypnotisés par l'énorme réserve du fonds de pension des chemins de fer Nationaux. Il m'est très

difficile de leur répondre. Je crois qu'il serait bon que vous nous fassiez un bref exposé, si cela vous est possible, de l'attitude du National-Canadien envers ce genre de proposition. Vous n'avez pas besoin de nous faire cet exposé ici même, mais j'aimerais bien que vous nous le soumettiez par écrit afin que nous puissions répondre à ces personnes, car je reçois, en moyenne, deux ou trois lettres par semaine à ce sujet.

M. GORDON: Afin de vous aider à répondre à vos correspondants, monsieur Fisher, je propose que vous nous fassiez parvenir les lettres en question et nous nous ferons un plaisir de les remettre au président de notre caisse de retraite pour qu'il y réponde de façon détaillée. Nous vous enverrions une copie de notre réponse dont vous pourriez vous servir comme modèle pour répondre aux autres.

M. FISHER: J'hésiterais à le faire, car j'ai ici une lettre on ne peut plus mordante.

M. GORDON: J'aimerais la voir et j'y répondrai, pas sur le même ton, je prendrai un ton paternel.

M. FISHER: Eh bien, si vous êtes prêt à vous en charger, j'accepte.

M. GORDON: J'ai déjà eu parmi mes meilleurs amis des personnes qui avaient commencé par me traiter de tous les noms. L'histoire pourrait encore se répéter.

M. FISHER: Nous n'aurons peut-être qu'à vous les envoyer. Mais j'aimerais vous demander, en raison des changements que vous avez faits, ainsi que l'a annoncé le premier ministre, si, en ce moment, vous en avez d'autres à l'étude qui pourraient peut-être correspondre à ces trois aspects.

M. GORDON: Non. Le principal ennui avec ces pensionnés, c'est au fond (et j'ai traité la question par le menu nombre de fois, je n'y reviendrai donc pas) qu'il y a d'abord un bon nombre de pensionnés aujourd'hui qui, au cours de leur période de service, n'ont pas profité des occasions qu'ils avaient de contribuer à la caisse de retraite. Ils pouvaient choisir, à cet égard, mais ils n'en ont pas profité. Par conséquent, ils sont arrivés à la fin de leur carrière au service du chemin de fer et ont constaté qu'ils avaient droit seulement à la pension de base de \$25 ou moins par mois. Ce n'est qu'alors qu'ils ont commencé à regretter de n'avoir pas profité des avantages qui leur étaient offerts.

On ne peut revenir sur le passé et il ne serait pas équitable envers une foule de personnes d'accorder à ces pensionnés des privilèges spéciaux, alors que la grande majorité des autres employés du chemin de fer ont versé leurs cotisations et pris les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de leurs vieux jours. De plus, nombre d'entre eux ont souscrit à ces caisses de retraite à une époque où les salaires étaient bien inférieurs à ceux d'aujourd'hui et ils constatent qu'aujourd'hui la pension est très peu élevée par rapport au pouvoir d'achat. Je regrette que ces gens soient dans une telle situation; mais c'est exactement la situation où se trouvent tous les autres pensionnés ou rentiers dans les autres industries du Canada.

Si l'on envisage la possibilité de venir en aide à ces personnes âgées, il me semble qu'il n'appartient pas aux chemins de fer nationaux de s'en charger à titre de concession spéciale; non, la question devrait s'insérer dans le programme de l'État. Vous savez sans doute que le gouvernement a déjà, dans le cas des pensions de vieillesse et d'autres mesures sociales, tenu compte de la situation dans laquelle se trouvent ces retraités.

Nous savons que ces retraités ont besoin de secours, mais, à mon avis, il serait injuste d'accorder des avantages spéciaux à un groupe particulier d'employés du National-Canadien qui n'ont pas plus droit à des faveurs spéciales que les veuves et les pensionnés des autres industries qui sont dans la même situation.

Nombre de personnes ont placé de l'argent en viager et n'ont pu bénéficier des avantages de la caisse de retraite; mais elles ont prévu, pour leurs vieux jours, dans la mesure du possible, en plaçant leur argent en viager sous diverses formes, rentes sur l'État, rentes de sociétés d'assurance; mais en raison de l'inflation et du déclin du pouvoir d'achat, elles se rendent compte maintenant que leur pension ne leur donne pas, à l'âge de la retraite, la sécurité sur laquelle elles avaient compté.

Si l'on semble penser qu'il serait équitable de venir en aide aux personnes qui se trouvent dans cette situation, cela est très bien; mais la question relève de l'État, non d'une industrie isolée.

M. FISHER: Je pense que la difficulté se trouve en réalité dans l'importance de la caisse.

M. GORDON: Si vous regardez à la page 30, vous verrez que nous y donnons un état complet de l'actif de la caisse. En examinant cet actif, vous verrez qu'il est facile pour le lecteur non averti de conclure qu'il y a en caisse 730 millions de dollars et de se demander pourquoi il ne peut pas en avoir une part. Si vous examinez bien les chiffres, vous constaterez que, sur cette somme, 325 millions de dollars ne représentent qu'un engagement en vertu duquel les chemins de fer nationaux du Canada acceptent le passif par rapport aux services. En d'autres termes, le National-Canadien garantit que les pensions seront effectivement payées; mais la caisse elle-même ne rapporte pas suffisamment, selon les actuaires, pour payer les pensions que nous nous sommes engagés à payer.

M. FISHER: Il y a insuffisance, selon les actuaires?

M. GORDON: Oui, M. Toole vient tout juste de me le signaler. On le voit, au bas de la page 31, dans l'attestation préparée par l'actuaire professionnel qui examine notre caisse:

Ceci atteste que, d'après les renseignements qui ont été mis à notre disposition, la réserve pour pension apparaissant au bilan des caisses fiduciaires de retraite des chemins de fer nationaux du Canada, qui s'élevait à \$737,667,542 au 31 décembre 1961, constitue, à notre avis, une provision suffisante pour les obligations accumulées des pensions alors approuvées et en cours et des pensions courues à la date ci-haut mentionnée relativement aux employés alors en activité en vertu des plans de 1935, 1952 et 1959, à l'exclusion des pensions accordées en vertu de plans antérieurs.

Il a remis ce certificat pour que nos pensionnés soient assurés qu'ils seront effectivement payés, tandis que nous, de notre côté, nous sommes engagés à garantir un montant de 325 millions de dollars qui permet à l'actuaire de donner ce certificat.

A la page 24, le vérificateur du chemin de fer a également ajouté une note spéciale au sujet de ce montant de 325 millions. Il s'agit de la note numéro 5. N'oublions pas que ces notes sont des explications du bilan. Voici:

Caisse de retraite:

La compagnie a remis une reconnaissance écrite au fiduciaire des caisses de retraite pour un montant n'excédant pas \$325,000,000 relativement à la dette ayant trait aux services antérieurs des employés en activité.

Je ne sais si vous pouvez expliquer cela à un profane. Sinon, nous serons heureux de vous venir en aide.

M. FISHER: Savez-vous à peu près quand vous serez appelés à payer la totalité ou une partie de cette somme?

M. GORDON: Cela dépendra des décès; mais nous ne prévoyons pas de difficultés avant 60 ou 70 ans.

M. PUGH: Me permettez-vous de faire une observation? Sur quelle base a été calculée la dernière augmentation des pensions?

M. GORDON: Sous quel rapport?

M. PUGH: Il y a eu une augmentation, il n'y a pas très longtemps.

M. GORDON: Oui, nous avons un taux spécial qui indiquait que, pour les 20 premières années, la pension était établie à 1 p. 100 du salaire moyen de ces vingt années; je n'entends pas par là le salaire moyen réparti sur vingt ans. L'employé recevait 1 p. 100 pour chaque année de service, multipliée par son salaire mensuel moyen au cours des 60 derniers mois de service ou au cours de 5 années civiles consécutives, le chiffre le plus élevé des deux étant retenu. Puis, pour les dix années suivantes, il recevait $1\frac{1}{4}$ p. 100 et pour tout service au-delà de 30 ans, $1\frac{1}{2}$ p. 100. Puis nous avons éliminé le taux de 1 p. 100 et n'avons gardé que les deux taux spéciaux: $1\frac{1}{4}$ pour 30 ans et $1\frac{1}{2}$ au-delà de 30 ans.

M. PUGH: Prenons le cas d'un homme qui a pris sa retraite avant la dernière augmentation de la pension, après avoir contribué au cours de ces longues années de service à la caisse de retraite. Comparativement à celui qui prend sa retraite un mois après l'augmentation, son cas présente une anomalie. Il semble que cette augmentation ait été fondée sur une seule chose, c'est-à-dire que la caisse était suffisamment remplie pour permettre l'augmentation.

M. GORDON: Non, c'était plutôt que nous désirions augmenter notre caisse, afin qu'elle soit mieux adaptée aux conditions actuelles; 1 p. 100 nous semblait donc très bas.

M. PUGH: Je pense que l'un des sujets de plainte de ceux qui ont été mis à la pension avant la dernière augmentation, c'est qu'ils estiment qu'ils ont contribué à cette augmentation et, vu qu'ils ont pris leur retraite peu de temps avant qu'elle soit accordée, ils ne se trouvent pas dans la même situation que celui qui prend sa retraite un an plus tard, quoiqu'ils aient le même nombre d'années de service.

M. GORDON: J'aurais dû dire également que nous avons augmenté le taux des contributions de 5 à $5\frac{1}{2}$ p. 100, afin que ceux qui sont encore en service soient augmentés davantage. Quant à celui qui vient de prendre sa retraite, que voulez-vous, c'est la vie! Nous ne voyons pas comment l'on pourrait rendre rétroactives à une certaine date des prestations de pension, quel que soit le changement qui se produise.

M. PUGH: La base de l'augmentation ne correspondait aucunement à la valeur de la caisse par rapport à la dernière augmentation des pensions.

M. GORDON: Non, nous avons jugé que grâce à une augmentation de 5 à $5\frac{1}{2}$ p. 100 et une augmentation similaire des contributions au nom de la compagnie, nous pouvions augmenter le taux des contributions afin que notre caisse de retraite se rapproche davantage des autres caisses.

M. PUGH: L'augmentation aussi ne tiendrait nullement compte de ce que le nombre d'employés a sensiblement diminué au cours des cinq dernières années.

M. GORDON: Non, il n'y aurait aucun rapport. Bien entendu, les contributions diminuent en proportion du nombre de contribuants.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Si un employé, qui contribue au fond de pension de concert avec le National-Canadien, est congédié ou démissionne après 20 ans de service, n'a-t-il pas droit à la contribution de la compagnie de chemin de fer?

M. GORDON: Une disposition permet de transporter une pension. C'est ce qu'on appelle la pension différée. Si le service s'est terminé autrement que par le décès ou par la mise à la retraite, l'employé peut obtenir la pension différée.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Si un employé commence à contribuer à une caisse de pension à l'âge de 20 ans et si vous le congédiez à l'âge de 45 ans, alors qu'il a contribué à la caisse pendant 20 ans, une loi du pays exige que la compagnie verse au fonds de pension sa part des contributions.

M. GORDON: Pas à ma connaissance.

M. FISHER: A ce propos,...

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je pense que cela se fait.

En ce qui concerne la part des contributions versée par l'employé et l'employeur, je crois que, dans le cas de toute compagnie du Canada, les contributions de l'employeur doivent, après 20 ans, être versées à la caisse de l'employé.

M. GORDON: Ces questions comportent tellement de subtilités que je m'y perds. Cependant, les hauts fonctionnaires de ma compagnie m'assurent qu'à compter du 1^{er} janvier 1961, lorsque le service prendra fin autrement qu'au moment du décès ou à la retraite, l'employé a le choix de prendre sa pension à ce qui serait l'époque régulière, c'est-à-dire à l'âge de 65 ans, à condition que cette règle s'applique à son cas. C'est un moyen de transporter une pension.

M. VAUGHAN: Je pense que M. McDonald parle du transport d'une pension à une autre compagnie.

M. FISHER: Est-ce que chaque personne qui contribue à la caisse de retraite fait l'objet d'un compte distinct?

M. GORDON: Vous voulez dire au moment où il prend sa retraite?

M. FISHER: Non. Y a-t-il un dossier personnel indiquant non seulement sa part des contributions, mais la part cumulative de la compagnie? Est-il en mesure de savoir ce à quoi sa pension lui donne droit?

M. RIDEOUT: Ce renseignement se trouve ici, au bas de la page.

M. GORDON: Vous comprenez, la caisse de retraite comporte deux parties. La première partie constitue un régime de contributions en espèces. Lorsque le moment est venu pour les personnes de la première catégorie de prendre leur retraite, nous calculons les sommes qu'elles ont versées, plus les intérêts, et nous y ajoutons l'équivalent, ce qui leur permet de choisir entre trois ou quatre genres de rentes. Nous ne leur fournissons pas un état de compte régulier, mais nous sommes disposés à le conseiller chaque fois que l'employé le désire. Je suis désolé, M. Toole me dit que nous faisons cela une fois par an.

M. RIDEOUT: Mais seulement dans le cas de la première partie?

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: L'un des arguments de ces personnes qui veulent que leurs pensions et la caisse de retraite rapportent, c'est de faire observer que les chemins de fer ont réduit le nombre de leurs employés, que cela amène dans une assez large mesure des cessations d'emplois et que les personnes qui ne travaillent que quatre ou cinq ans pour le chemin de fer peuvent retirer leurs contributions, mais les contributions de la compagnie sont dans la caisse et elles y demeurent. On prétend que cela augmente la réserve. Par exemple, j'ai ici une note de l'Association des anciens employés du National-Canadien où il est fait mention de l'importante et constante augmentation qu'indique la caisse de retraite où l'on a l'impression que cela se poursuivra en raison de la situation que j'ai soulignée. Cette association va plus loin et soutient que les employés qui quittent le service devraient pouvoir bénéficier d'un versement plus hâtif de leur pension, par exemple, après cinq ans, dix ans ou plus, et que

cela augmenterait la souplesse du régime des pensions. Voilà ce qu'ils prétendent. Je désire savoir si le comité qui administre votre caisse de retraite étudie présentement la possibilité de versements plus hâtifs.

M. GORDON: A chaque instant, quelqu'un songe à l'amélioration du régime de pension. Nous avons pour principe de veiller soigneusement à ce qui touche les changements qui se produisent dans l'administration de la caisse de retraite. Une analyse récente nous a révélé que nous en sommes à peu près aux trois quarts, pour ainsi dire, en ce qui concerne le chiffre de nos prestations. En d'autres termes, nous ne sommes pas au sommet; nous ne sommes pas les meilleurs, mais nous sommes bien au-dessus de 50 p. 100 et nous nous maintenons entre 75 et 80 p. 100 de ce niveau. Nous estimons que, si nous nous y maintenons, c'est une bonne moyenne. Bien entendu, nous avons à l'œil le Pacifique-Canadien, notre concurrent. Mais je crois que nos prestations sont quelque peu meilleures que les siennes.

M. FISHER: Songez-vous à la possibilité d'utiliser les méthodes de cette compagnie en ce qui concerne la participation obligatoire?

M. GORDON: Oui, c'est déjà fait; nous appliquons ses méthodes depuis le 1^{er} janvier 1959.

M. FISHER: C'est le premier ministre qui a annoncé à la Chambre la dernière augmentation des pensions. Nous nous sommes demandés pourquoi l'annonce n'avait pas été faite par le comité des pensions ou par le président lui-même.

M. GORDON: Parce que la modification du règlement exigeait l'approbation d'un décret du conseil et qu'une fois celui-ci approuvé par le gouverneur en conseil, le premier ministre a décidé de faire cette annonce.

M. FISHER: Il a décidé de faire cette annonce.

M. GORDON: De son propre chef.

M. FISHER: Vous auriez accepté de faire cette annonce?

M. GORDON: Oui, mais je ne pouvais le faire sans l'approbation du décret du conseil.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas qui est le mieux fondé à faire une déclaration au sujet d'un décret du conseil.

M. OUELLET: Monsieur le président, nous avons parlé du régime de pension pendant une heure environ. L'actuaire a fait des calculs et je crois que les chiffres sont exacts. Seul un actuaire peut renseigner un membre du Comité sur la façon dont fonctionne le régime de pension. Ceux qui ont travaillé pendant cinq ou même dix ans se soucient de l'argent qu'ils ont placé dans la caisse du National-Canadien. Mais, ces placements tournent à l'avantage de la société quand un employé quitte dans ces circonstances. Toutes les compagnies fonctionnent de la même manière et la seule façon de la modifier, c'est de modifier le contrat et ainsi la société paiera un pourcentage plus élevé. C'est mon avis.

M. BEAULÉ: Le National-Canadien a-t-il l'intention de fixer à 60 ans l'âge auquel ses employés devront se retirer?

M. GORDON: Il y a une disposition par laquelle un employé peut se retirer à 60 ans, s'il le désire, prendre sa retraite tôt. La société n'a pas l'intention d'obliger ses employés à prendre leur retraite à 60 ans.

M. BEAULÉ: Je veux poser une autre question. Je crois que dans le cas où un employé est mis à pied avant d'avoir complété dix années de service, il doit attendre six ans avant de pouvoir retirer son argent de la caisse de retraite.

M. GORDON: Non, il peut retirer son argent.

M. BEAULÉ: Mais il doit donner sa démission. S'il ne résigne pas ses fonctions, il doit attendre six ans.

M. GORDON: Bien, vous m'en apprenez.

M. TOOLE: Je ne sais pas au juste pourquoi il doit attendre aussi longtemps; mais je sais qu'il doit y avoir une période d'attente ou une rupture de service et je pense que c'est de cela que vous voulez parler.

M. BEAULÉ: Supposons qu'un employé soit mis en disponibilité pour deux, trois ou cinq ans, ne peut-il pas retirer son argent que s'il résigne ses fonctions et ensuite, je suppose...

M. TOOLE: Permettez-moi de vous interrompre. Je crois que c'est exact; toutefois, je ne sais pas combien de temps exactement il devra attendre dans les circonstances. En d'autres termes, il doit se protéger aux fins de la pension en conservant sa situation d'employé; on ne lui rembourse son fonds de retraite que lorsqu'il cesse d'être un employé. Il lui est possible de conserver cette situation quelque temps après sa mise à pied.

M. BEAULÉ: Je veux dire qu'il ne veut pas donner sa démission pour retirer de l'argent de son fonds de pension au cas où il aurait l'occasion d'être employé de nouveau dans trois ou quatre ans.

M. GORDON: Je crois comprendre votre point de vue; mais l'employé ne peut tirer parti de l'un ou l'autre avantage.

M. BEAULÉ: Existe-t-il une ligne de conduite à ce sujet?

M. GORDON: Oui, celle que je viens d'énoncer.

M. BEAULÉ: Mais si un employé laisse son argent dans la caisse de retraite et qu'il soit congédié provisoirement, qu'il n'ait pas d'emploi et qu'il décide de retirer son argent, doit-il donner sa démission?

M. GORDON: S'il veut annuler son droit à la caisse de retraite, il doit résigner ses fonctions. De fait, nous le protégeons contre lui-même.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Est-il permis à un employé d'emprunter sur son fonds de retraite?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): De façon générale, est-il avantageux que l'employé en disponibilité conserve ses droits à la pension aussi longtemps que possible au cas où il serait réintégré?

M. GORDON: Oui. Au cours des dernières années, nous avons mené une campagne afin d'inciter nos employés à participer à la caisse de retraite en prévision de leur vieillesse. Nous avons fait tout notre possible pour les convaincre de ne pas retirer leur argent de la caisse de retraite, parce qu'en agissant ainsi ils perdent des avantages considérables. Dans nos pourparlers, nous avons tenté de les convaincre qu'ils ont avantage à ne pas abandonner leurs droits à la pension, qu'au contraire cette cession de droits leur est préjudiciable.

Le PRÉSIDENT: Passons-nous à la question suivante?

M. FISHER: Monsieur le président, puis-je demander un renseignement?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Toutes vos questions visent à obtenir des renseignements.

M. FISHER: Je me demande si le moment est venu de m'enquérir à propos d'une chose au sujet de laquelle tous les députés ont reçu des demandes, sans aucun doute.

M. CHEVRIER: Nous occupons-nous maintenant de l'article se rapportant aux autres réalisations?

M. FISHER: Je voudrais que le président me dise si la question que j'ai posée au sujet des impressions à Winnipeg entre dans l'article relatif aux autres réalisations.

Le PRÉSIDENT: De quoi parlez-vous?

M. CHEVRIER: C'est une question qui se rapporte aux impressions.

M. FISHER: Je veux parler des impressions à Winnipeg.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Il s'agit des impressions au miméographe.

Le PRÉSIDENT: Cela n'entre certes pas dans la question de la pension.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je désire poser quelques questions au sujet de l'article relatif aux autres réalisations.

Le PRÉSIDENT: Étudierons-nous maintenant la question des autres réalisations?

M. CHEVRIER: Je désire tout d'abord demander qu'elle est la situation actuelle au sujet de l'embranchement du lac Matagami. Le rapport qui fait mention de cet embranchement a été publié il y a quelques mois et je voudrais savoir où en sont les travaux, quelle longueur de la ligne a été achevée et quels progrès ont été faits en ce sens. J'aimerais aussi savoir quelles quantités de zinc et de cuivre le National-Canadien transporte à la raffinerie de Valleyfield.

M. VAUGHAN: L'embranchement de Matagami n'est pas encore terminé.

M. CHEVRIER: J'ai demandé combien de milles ont été aménagés. La première phrase du rapport se lit comme il suit:

Au cours de l'été, on a commencé la construction d'une ligne de 61 milles conduisant à la région du lac Matagami, dans le nord-ouest du Québec.

M. DEMCOE: Les travaux de déblaiement sont terminés, les quatre cinquièmes du régalage sont faits et la pose de la voie est achevée sur une distance de 31 milles de cette ligne qui aura 72½ milles de longueur.

M. CHEVRIER: Or, conformément à l'entente, et je crois savoir qu'il y a une entente, quelle proportion du transport jusqu'à la raffinerie de Valleyfield ira au National-Canadien? Ou peut-être le National-Canadien sera-t-il chargé de tout le transport?

M. GORDON: Tout le transport se fait par le National-Canadien, parce que ce transport est exclusif à cette ligne, n'est-il pas vrai?

M. DEMCOE: C'est exact.

M. GORDON: Le transport ne se fait que sur cette ligne.

M. CHEVRIER: Tout le transport se fait exclusivement sur cet embranchement de Matagami à Chibougamau.

M. GORDON: Oui.

M. CHEVRIER: Le National-Canadien s'occupe-t-il du transport de Chibougamau à Montréal et, de là, à Valleyfield?

M. DEMCOE: Oui. Le National-Canadien est chargé de tout le transport, car ce transport s'effectue sur une de ses lignes. Le transport se fera de Senneville à Montréal, puis de Montréal à Coteau et, finalement, de Coteau à Valleyfield.

M. CHEVRIER: Quand croyez-vous que cette ligne sera terminée?

M. VAUGHAN: Nous pensons qu'elle sera terminée au mois de juillet 1963.

M. DEMCOE: Elle sera terminée l'été prochain.

M. CHEVRIER: Le budget qui a été présenté comprend-t-il le coût de cet embranchement? Je remarque qu'un montant de \$9,660,000 figure au chapitre 7, 1960-1961, au sujet d'une ligne de 60 milles. Ce chiffre représente-t-il les dépenses globales?

M. GORDON: A quelle page du budget ces chiffres se trouvent-ils?

M. CHEVRIER: A la page 4 du budget qu'on a fait circuler.

M. GORDON: Oui, c'est le montant total. Le montant de \$9,600,000 est la dépense globale qui a été autorisée.

M. CHEVRIER: Permettez-moi de poser une question sur la ligne des territoires du Nord-Ouest. Le président pourrait-il nous renseigner sur l'état actuel de cette ligne et nous dire quels travaux le chemin de fer a faits pour le compte du gouvernement depuis l'adoption de la loi à ce sujet?

M. GORDON: Oui. La saison a été très mauvaise, très pluvieuse; en dépit de ces inconvénients, certains travaux ont avancé rapidement.

L'acier a été posé jusqu'au 55^e mille. Nous avons fait 75 p. 100 des travaux que nous avions projetés pour 1962. Cela signifie que nous avons terminé 13 p. 100 de notre programme d'ensemble. La pose des voies d'évitement et des rails aux élévateurs est terminée; le 31 octobre, on a chargé deux wagons de céréales de la *National Grain Company*. Nous n'avons pas fait tous les progrès prévus, car un temps exceptionnellement pluvieux a retardé l'exécution de nombreux travaux. Cependant, au 31 octobre, nous avons exécuté les trois quarts de notre programme de 1962.

M. CHEVRIER: Quand comptez-vous terminer cette ligne?

M. GORDON: Nous croyons la parachever au début de 1965.

M. CHEVRIER: Quel en est le coût total?

M. GORDON: Nous estimons qu'elle coûtera entre 75 et 80 millions de dollars.

M. VAUGHAN: Je crois que le coût estimatif est de 75 millions de dollars.

M. CHEVRIER: Je ne vois rien dans le budget à ce sujet.

M. GORDON: Nous ne déboursions rien à cet égard. Nous obtenons de l'argent de l'État au fur et à mesure que nous construisons.

M. FISHER: Monsieur le président, je désire poser une question à M. Gordon au sujet du *Canada and Gulf Terminal Railway*. L'an dernier, on m'a répondu que les deux sociétés ferroviaires étaient en pourparlers au sujet des droits de passage, peut-être de l'achat ou de la location à bail du *Canada and Gulf Terminal Railway*. J'ai alors demandé si ces négociations avaient un certain rapport avec la construction et l'exploitation d'une ligne s'étendant de Matane à Sainte-Anne-des-Monts. On m'a répondu que les pourparlers ne visaient aucunement la construction de cette ligne. La réponse portait que les entretiens qui se poursuivaient n'avaient rien à voir avec la construction de la ligne entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts.

M. GORDON: Cela n'a rien à voir à la construction de cette ligne; mais la question de la mise en service de cette ligne entre certes en ligne de compte.

M. FISHER: Quels résultats les négociations avec le *Canada and Gulf* ont-elles donnés?

M. GORDON: Elles n'ont abouti à rien. On a cessé les pourparlers. Le colonel Brillant devait étudier la question et présenter une proposition, mais il n'a pas communiqué avec nous.

M. FISHER: Monsieur Gordon, en 1955, vous avez dit aux membres du Comité que la ligne de conduite du National-Canadien, au sujet des embranchements, était d'exiger qu'on lui confiât le transport sur ces lignes.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Pourriez-vous nous relater les faits au sujet de l'embranchement qui relie Sainte-Anne-des-Monts à Matane ou Matane à Sainte-Anne-des-Monts?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur le président, me permettez-vous de vous poser une seule question? Est-ce le trésor fédéral qui a fait les frais d'aménagement de cette ligne ferroviaire?

M. GORDON: Il ne s'agit pas de construction de voie ferrée dans ce cas. Permettez-moi de vous rappeler les détails de cette affaire.

Aussi longtemps que je me rappelle, nous avons reçu des demandes pressantes au sujet de la possibilité d'établir une ligne de chemin de fer traversant la Gaspésie jusqu'à Matane. Chaque fois qu'on a demandé que la question soit étudiée par les administrateurs actuels ou ceux qui les ont précédés, on a répondu que rien, du point de vue économique, n'incitait à établir cette ligne. La proposition n'a été envisagée que du point de vue du chemin de fer et, après avoir examiné les possibilités que nous aurions d'effectuer le transport sur cette ligne, nous avons dit que, du point de vue économique, il n'y avait pas lieu d'aménager cette ligne.

C'est après cela que le gouvernement a soumis un projet de loi visant à autoriser la construction et l'exploitation de cette ligne et expliquant les raisons qui le portaient à croire qu'elle était nécessaire. Le gouvernement demanda au National-Canadien, en sa qualité de représentant du gouvernement, d'entreprendre les négociations nécessaires et de l'informer comment on pouvait construire cette ligne. L'entreprise comportait deux aspects.

Avant de construire une ligne de chemin de fer, il nous fallait obtenir du *Canada and Gulf* des droits de passage sur une voie qui raccorderait la ligne du National-Canadien à l'endroit où commencerait la construction; faute de quoi, nous devons acheter le chemin de fer.

Telles sont les démarches que nous avons faites et qui n'ont abouti à rien. Dans l'intervalle, toujours à titre de représentants du gouvernement, nous avons examiné le tracé de la ligne. Je n'ai pas encore le rapport pertinent, que je comptais pourtant recevoir aujourd'hui. On a terminé le levé il y a dix ou quinze jours; il nous révélera les éléments que comporte la construction de la ligne. Ensuite, je présenterai au gouvernement un rapport fondé sur ce relevé et je lui demanderai de nous donner d'autres directives.

M. FISHER: Puis-je demander si l'on a proposé que le gouvernement achète cette ligne?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je ne suis pas certain si cela entre dans les attributions du Comité. Le chemin de fer a été construit ou il le sera. Nous sommes réunis pour examiner l'exploitation du National-Canadien en 1961 et le budget pour 1962. Il me semble que ces questions s'éloignent de l'objet de nos délibérations.

M. FISHER: Si M. Smith croit que le Règlement est en cause, je désire lui répondre. Je désire faire valoir que ce point est pertinent, puisque nous avons le devoir d'examiner toute l'exploitation du National-Canadien. Dans ce cas-ci, le National-Canadien a été examiné, comme l'indique M. Gordon, la rentabilité de cet embranchement et il a décidé de ne pas l'exploiter.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je voudrais bien savoir quel article du budget ou du rapport est à l'étude. Je me demande comment le député peut dire que ses propos sont pertinents. Ce qu'il dit a un certain sens; mais il n'a rien dit pour prouver que cette affaire intéresse le présent Comité.

M. FISHER: La question 342 que j'ai fait inscrire au *Feuilleton*, l'année dernière.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Nous ne mettons pas en doute le *Feuilleton*.

M. FISHER: Je ne me soucie guère de vos doutes. Je vous ferai remarquer que j'ai reçu certaines réponses au sujet du *Canada and Gulf Terminal Railway* et du chemin de fer devant relier Sainte-Anne-des-Monts à Matane; si ce n'est pas le moment de poser des questions sur le rôle du National-Canadien, ce ne le sera jamais.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): L'année prochaine, peut-être, mais pas cette année. Veuillez nous indiquer l'article du rapport ou du budget qui donne à qui que ce soit le droit de poser des questions à ce sujet.

M. FISHER: M. Gordon n'admet-il pas que, depuis environ deux ans, le National-Canadien a fait des travaux! C'est bien assez. Par exemple, n'a-t-on pas déjà fait un levé au sujet du tracé? Il s'agit d'un embranchement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En quelle année le levé a-t-il été fait?

M. GORDON: Cette année même. Cela n'a rien à voir avec l'année 1961.

M. ENGLISH: Monsieur le président, si vous ne mettez pas un terme à cette discussion, elle s'éternisera.

Le PRÉSIDENT: Je pourrais vous lire la déclaration du ministre qui répond exactement à toutes vos questions. Même si cela n'est pas pertinent, nous y perdrons beaucoup de temps.

M. CHEVRIER: Y aurait-il des objections à nous donner les renseignements que demande M. Fisher? J'aimerais bien savoir si le ministre y voit quelque objection.

M. BALCER: Nous avons répondu à toutes ces questions à la Chambre, lors du débat sur le projet de loi. Le bill a été étudié au Comité, il a été discuté à fond et tout était prêt dès 1962. Si je ne m'abuse, le présent Comité est chargé de vérifier le rapport financier du National-Caandien et son rapport annuel de 1961. Cette question n'a aucun rapport avec les travaux du Comité. L'année prochaine, vous la mettrez à l'étude.

M. GORDON: En tout cas, monsieur le président, j'ai fait part ici même à M. Fisher de tout ce que je savais à ce sujet, avec tous les détails.

M. CHEVRIER: Je ne suis pas sûr que ce soit le cas. J'aurais cependant une question à poser au ministre. Le président du National-Canadien vient de dire qu'il y a deux facteurs dans cette affaire, dont l'un a trait aux droits d'utilisation des voies du *Canada and Gulf Terminal*, et il n'a pas réussi à les obtenir pour son réseau. Monsieur le ministre, ne m'avez-vous pas répondu à la Chambre que le gouvernement avait les droits de passage, qu'il pouvait en tirer parti quand bon lui semblerait? Je voudrais que les choses soient mises au clair, tandis que le président et le ministre sont ici.

M. BALCER: Nous avons toujours ces droits de passage, parce que cela était entendu lorsque nous avons accordé une subvention au chemin de fer *Canada and Gulf*. Cet accord est ancien et je ne m'en rappelle pas la date. Quand je vous disais que le gouvernement avait des droits de passage, je disais vrai.

M. CHEVRIER: Je ne vous contredis pas sur ce point. Ce que je voudrais savoir, c'est pourquoi le président aurait dit une chose et vous le contraire devant la Chambre. Je crois qu'il vaudrait mieux tirer cela au clair à la satisfaction du Comité.

M. BALCER: Les pourparlers en vue de profiter de ces droits de passage n'ont pas abouti.

M. CHEVRIER: Si je comprends bien la situation, le président n'a pas réussi à obtenir des propriétaires le droit de passer sur la ligne du *Canada and Gulf Terminal*. Le gouvernement a-t-il l'intention de faire respecter les conditions de l'accord et d'exproprier cette ligne?

M. BALCER: Autant que je me souviene, à ce moment-là, les conseillers juridiques du ministère ont été d'avis que nous avions des droits juridiques et que nous pouvions demander à la Commission des transports de les confirmer. La Commission aurait pu forcer le *Gulf and Terminal Railway* à nous laisser utiliser sa voie ferrée.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, cela ne répond pas à ma question.

M. BALCER: Comme le dit M. Gordon, le coût serait encore à fixer.

M. CHEVRIER: Ai-je bien compris? Si le National-Canadien ne réussit pas à obtenir le droit de passage, il procédera à l'expropriation ou le gouvernement expropriera le chemin de fer.

M. BALCER: Non, nous allons discuter avec le *Canada and Gulf Terminal*, essayant d'en venir à une entente en considération des sommes que nous lui avons déjà versées.

M. CARTER: Vous avez le droit d'exproprier ce chemin de fer, si vous le voulez. Il n'en dépend que de vous, n'est-ce pas?

M. BALCER: Oui.

M. CARTER: Mais vous n'y tenez pas, si vous pouvez faire autrement.

M. BALCER: Oui, si je me rappelle bien, c'est cela.

M. FISHER: Revenons à la question des levés relatifs au tracé dont M. Gordon a parlé. Vous n'avez pas encore de rapport à ce sujet; mais dois-je comprendre, à ce que vous venez de dire, qu'il est encore question, par exemple, du coût, des travaux de génie et autres choses de cette sorte?

M. GORDON: Nous n'avons pas encore reçu le rapport. Encore une fois, le levé relatif au tracé n'est pas terminé et le rapport que je ferai au ministre des Transports dépendra du résultat de cette étude. C'est à la lumière de ce rapport que le ministre décidera de ce qu'il faudra faire ensuite.

M. FISHER: Encore une question, et ce sera la dernière. Aurez-vous une comptabilité distincte pour cette entreprise quand vous l'exploiterez pour le compte du gouvernement?

M. GORDON: C'est ce que je prévois et j'imagine aussi que le National-Canadien exigera une indemnité de gestion.

M. FISHER: Avez-vous été payés l'année même où vous avez fait le levé relatif au tracé pour le compte du gouvernement?

M. GORDON: Non, pas dans le cours ordinaire des choses. Quand nous faisons de tels levés relatifs au tracé pour le compte du gouvernement, il est entendu que nous recouvrerons l'équivalent de nos frais spécialisés.

M. BALCER: Monsieur Fisher, vous avez déjà posé exactement ces mêmes questions au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, et l'on vous a aussi donné les mêmes réponses à la Chambre des communes. Vous faites perdre le temps du Comité.

M. FISHER: Je voulais savoir si M. Gordon était d'avis qu'il s'agissait d'une affaire peu rentable.

M. BALCER: Nous vous l'avons dit l'an dernier; nous vous avons dit que tel était l'avis du National-Canadien et que c'était pour cela que nous l'entreprenions en tant que programme national.

M. FISHER: Je comprends tout cela.

Le PRÉSIDENT: Vous vouliez simplement appuyer de nouveau sur ce point.

M. FISHER: Le président a insisté sur la nécessité de donner suite au rapport de la Commission McPherson, en dépit des critiques sévères qu'il contient au sujet de l'aménagement des lignes secondaires.

M. BALCER: Le rapport McPherson ajoute aussi que, lorsque le gouvernement juge qu'une ligne de chemin de fer doit être établie, même s'il s'agit d'une réalisation à long terme qui ne serait pas rentable pendant quelques années, les dépenses ne doivent pas en être portées au compte de la compagnie; le gouvernement doit la dédommager; c'est exactement ce que nous faisons dans le cas présent.

M. FAIRWEATHER: Et c'est également ce que la Commission des transports a l'intention de faire.

M. LAMOUREUX: M. Gordon sait-il quand son rapport sera soumis au gouvernement?

M. GORDON: Tout dépend quand j'en aurai fini ici. D'abord, j'espère trouver le rapport sur mon pupitre dès mon retour au bureau. Hier encore j'en parlais

avec celui qui est chargé de ce travail et il m'a dit qu'il comptait me le remettre d'ici une semaine. Je crois donc que je l'aurai en main dans deux ou trois semaines. D'ailleurs, nous sommes en pleine saison morte et c'est tout ce que nous pouvons faire pour cette année.

M. PUGH: Je voudrais savoir si les travaux de la ligne de Pine-Point se font selon les prévisions.

M. GORDON: Je viens de répondre à cette question et j'ai donné les chiffres comparatifs.

M. PUGH: Je m'excuse.

M. FISHER: Je voudrais poser quelques questions au président au sujet de la ligne du National-Canadien qui dessert l'entreprise de potasse d'Esterhazy. Voici ma première question: est-il vrai que vous n'êtes pas en mesure de donner un service satisfaisant sur cette ligne?

M. GORDON: Nous y avons donné un service satisfaisant et l'on nous en a félicités.

M. FISHER: Avez-vous subi ou prévu une certaine rareté de wagons-trémies pour subvenir aux besoins de l'entreprise?

M. GORDON: Il n'y a pas de rareté de wagons-trémies. De fait, nous avons fait de grosses dépenses pour desservir cette ligne.

M. FISHER: Était-ce pour une raison spéciale que votre chemin de fer n'avait pas de représentant à la réunion du comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, quand le Pacifique-Canadien a demandé d'aménager un embranchement jusqu'à cette entreprise?

M. GORDON: Il y avait plusieurs raisons. D'abord, nous n'avions pas été invités à y assister; il s'agissait d'un bill d'intérêt privé visant le Pacifique-Canadien et un de nos clients. L'*International Minerals* est un client important du National-Canadien et j'ai cru que nous serions bien avisés de ne pas nous mêler à la discussion sans y avoir été invités, pour ne pas sembler empêcher un aussi bon client d'obtenir le service auxiliaire qu'il avait déjà manifesté l'intention d'avoir.

M. FISHER: A la séance du comité, le président a fait la déclaration qu'on trouvera à la page 18 du premier fascicule du comité:

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! En réponse à M. McCleave, je dirai que les dirigeants du National-Canadien n'ont pas demandé à comparaître devant notre Comité pour faire opposition au présent bill.

Dois-je comprendre, d'après ce que vous venez de dire, que vous auriez assisté à la séance du comité, mais que, n'étant pas invité et étant donné vos rapports avec votre client, vous avez jugé bon de vous en abstenir.

M. GORDON: C'est vrai. Nous nous serions en quelque sorte imposés au comité en demandant la permission d'intervenir dans une affaire qui intéressait le Pacifique-Canadien et l'*International Minerals*. D'ailleurs, nous n'avions pas été invités à comparaître au comité.

M. FISHER: Si le comité vous avait invités, auriez-vous accepté?

M. GORDON: Cette question est du domaine de la conjecture; mais je ne pense pas que nous ayons jamais refusé de comparaître devant un comité.

M. FISHER: La question s'est posée au comité et on l'a rejetée.

M. GORDON: Pardon, qu'est-ce que vous dites?

M. FISHER: J'ai dit que la question de vous inviter a été présentée au comité, mais elle a été rejetée.

M. GORDON: Vous dites qu'il a été question de nous inviter? Je comprends.

M. FISHER: L'entente que vous avez conclue avec cette entreprise est-elle avantageuse?

M. GORDON: Oh! oui.

M. FISHER: Est-ce que l'établissement d'une ligne du Pacifique-Canadien pour desservir cette entreprise de potasse fera baisser les recettes que vous en obtenez?

M. GORDON: Elle aura certainement un mauvais effet sur les recettes que nous espérons réaliser par suite de l'expansion de l'exploitation minière. En d'autres termes, nous avons eu l'exclusivité depuis 1957, année où nous avons établi le service jusqu'à l'établissement minier; nous n'avions pas de concurrents, tandis qu'avec la venue du Pacifique-Canadien, il y aura deux lignes ferroviaires pour desservir cette entreprise et nous devons faire face à la concurrence.

M. FISHER: Quelles mesures avez-vous prises pour maintenir l'exclusivité de votre position?

M. GORDON: Nous avons fait observer au Pacifique-Canadien que, selon nous, il n'était pas nécessaire d'avoir deux lignes et nous lui avons fait une offre raisonnable, nous semble-t-il, grâce à laquelle le Pacifique-Canadien aurait obtenu au point de transit le plus rapproché tout transport qu'il estimerait lui revenir par suite de ses rapports avec la compagnie minière en cause.

M. FISHER: Avez-vous déjà proposé au ministre des Transports d'étudier cette affaire et les mauvais effets qu'elle pourrait avoir sur les revenus que vous touchez en l'occurrence.

M. GORDON: Non, je ne l'ai pas fait.

M. FISHER: Mais y avez-vous songé?

M. GORDON: J'y ai songé, mais j'ai aussi conclu que cela aurait ressemblé à du travail dans les coulisses de notre part, en vue d'empêcher un très bon client d'obtenir ce qu'il désirait; nous ne voulions pas avoir l'air d'organiser une bataille pour empêcher ce bon client d'obtenir ce qu'il désirait. Il reste encore beaucoup de transport à obtenir. N'oublions pas qu'aucune proportion n'a encore été absolument établie quand au transport du produit de cette entreprise et que, même si une quantité minimum a été prévue, le volume du transport augmentera encore beaucoup et nous pourrons l'obtenir grâce au bon service que nous pourrons offrir. Nous ne doutons nullement de notre capacité de satisfaire la demande grâce à un bon service et à d'excellentes relations avec nos clients. Étant en mesure de leur procurer le nombre de wagons requis, nous obtiendrons une bonne part du transport. Je n'ai pas voulu risquer de rompre nos relations ni paraître opposé à quelque chose qu'ils ont eux-mêmes déclaré vouloir obtenir.

M. FISHER: Parmi les raisons qu'on nous a données pour avoir fourni cette deuxième ligne a été le fait que, advenant le cas d'un effondrement de la voie par les pluies, comme il n'existe qu'une ligne en service, une telle éventualité pourrait empêcher des quantités de matériel d'être expédiées depuis cette entreprise jusqu'au marché. Est-ce une question qui a déjà été portée à votre attention?

M. GORDON: Il n'en a jamais été question devant nous. Si quelqu'un l'avait soulevée, nous aurions cru l'idée fort exagérée bien que très légitime, du point de vue du concurrent qui veut s'assurer des commandes. Nous croyions alors et nous croyons encore que nous pouvons transporter la potasse qui vient de Yarbo, à l'entière satisfaction du client, et nous en sommes d'autant plus confiants que le chemin de fer de Santa-Fe, qui est le seul à servir l'importante mine de potasse de Carlsbad, au Nouveau-Mexique, transporte plus de 3 millions de tonnes de potasse chaque année. A Yarbo, le volume est de 1.2 million de tonnes.

M. FISHER: Je tiens à exprimer notre amère déception de n'avoir pas eu ce renseignement, mais cela est hors de propos. Dans les témoignages rendus, la société en cause a exprimé l'opinion qu'elle trouverait probablement un marché et qu'elle aimerait expédier son produit vers l'est, à la tête des lacs, mais, à l'heure actuelle, il n'y a pas les facilités voulues à la tête des lacs pour un transbordement commode et à bon compte, surtout par eau. Avez-vous négocié de quelque manière avec cette compagnie en ces dernières années afin de lui procurer les facilités voulues de transbordement?

M. GORDON: Je ne me souviens pas de cette affaire spécialement, mais il a toujours été entendu entre nous et cette société que nous serions enchantés de lui fournir toutes les facilités nécessaires pour transporter son produit sur le marché.

M. FISHER: Le représentant de cette société nous a déclaré qu'il avait examiné les installations à la tête des lacs et admiré le quai destiné au minerai, mais qu'il n'avait pas cru que l'installation pouvait être convertie à leur usage. J'ignore si c'était une question de dépenses. Seriez-vous disposé à étudier de nouveau cette affaire, afin de voir si vous y pouvez quelque chose.

M. GORDON: Évidemment, le représentant officiel de la société a le droit d'exprimer son opinion concernant les possibilités qui existent relativement aux facilités que nous pourrions mettre à sa disposition. Je ne veux pas me disputer avec lui. Tout ce que je puis dire, c'est que si la compagnie nous a demandé des facilités que nous aurions déclaré être incapables de lui procurer, je suis sûr que j'en aurais été mis au courant.

M. FISHER: Est-il juste de dire que le National-Canadien...

M. GORDON: Attendez un instant. Vous dites dans votre témoignage devant le Comité permanent:

Est-ce que vous avez discuté avec les dirigeants du National-Canadien, du montant nécessaire pour recouvrir quelques trémies à Fort-William?

Et M. Knorst a répondu:

Non, monsieur. Le coût d'une telle entreprise serait fort onéreux. Les trémies ont été construites en vue de recevoir le minerai de fer et il serait si compliqué de les adapter à l'expédition de la potasse que le projet est inconcevable. La courte durée de la saison de navigation présente une autre difficulté. C'est son opinion et il y a droit, mais le point qu'il mentionne particulièrement n'a jamais été discuté avec nous.

M. FISHER: La discussion peut-elle être reprise? Est-il juste de dire que le National-Canadien éprouve une forte déception à constater qu'il a maintenant un concurrent.

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous encore des questions à poser?

M. LAMOUREUX: J'imagine que vous avez conclu l'entente coutumière avec la compagnie de potasse concernant les quantités minimums.

M. GORDON: Oui.

M. LAMOUREUX: L'accord est-il pour une durée limitée ou doit-il se prolonger tant que vous serez sur les lieux et aussi longtemps que la société sera en mesure de produire.

M. GORDON: Je ne me rappelle pas. Quoi qu'il en soit, je pense qu'on a longuement traité de cette affaire au Comité et je ne crois pas qu'on soit appelé à discuter des détails du contrat.

M. LAMOUREUX: Je vois, mais je suis de l'avis de M. Fisher. Si la durée du contrat est limitée, vous pourrez finir par constater que vous n'êtes plus le

principal service mais que vous venez en second. Je pense que c'est une expression que vous avez employée tout à l'heure. Je crois que vous avez dit que vous étiez déçu de voir arriver un deuxième service à cet endroit. Considérez-vous que vous êtes présentement le premier service?

M. GORDON: Oui. Nous considérons encore que nos relations avec la société sont telles que nous serons l'objet d'un traitement équitable. Nous servons cette compagnie depuis 1957 alors que nous lui avons assuré le transport durant la période de construction. C'est nous qui avons aménagé la ligne pour servir cette installation. Nous avons fait d'énormes dépenses, en ce sens que nous avons acheté 200 wagons-trémie en aluminium et recouverts au prix de \$3,700,000 spécialement pour cette industrie. Nous avons aussi fait l'acquisition de 100 autres wagons-trémie en acier et couverts qui nous ont coûté 1,400,000 dollars. Nous savons que la compagnie reconnaîtra que nous avons acheté tout ce matériel dans le but de lui procurer le service voulu.

M. LAMOUREUX: Je suppose que le Pacifique-Canadien dépense actuellement le même montant.

M. GORDON: Je ne connais pas ses affaires. Tout ce que je sais, c'est qu'il a construit la ligne avant de se présenter devant le Comité.

M. LAMOUREUX: Nous lui avons signifié notre désapprobation.

M. FISHER: Je pense que c'est une honte, mais non de la part du National-Canadien; je pense que toute l'affaire est une honte.

M. LAMOUREUX: C'est aussi mon avis.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous passer à l'article suivant qui s'intitule «Perspectives d'avenir».

M. FISHER: J'ai quelques questions à poser à propos des immeubles.

Le PRÉSIDENT: N'avez-vous pas dit que vous aviez posé votre dernière question?

M. FISHER: Il s'agissait alors d'embranchements.

Le PRÉSIDENT: Nous avons épuisé ce sujet.

M. FISHER: Non. Nous nous sommes arrêtés aux lignes d'embranchement.

Je voulais poser certaines questions à M. Gordon à propos d'immeubles. J'ai l'impression que vous avez fait un effort considérable pour résoudre le cas de vos propriétés immobilières en divers endroits au Canada. Je veux vous poser une question d'intérêt local. Quels progrès avez-vous accomplis dans la région de la tête des lacs, quant aux propriétés immobilières? Comptez-vous lâcher du lest ou effectuer des ventes?

M. GORDON: Nous n'avons aucun projet en particulier à l'heure actuelle. On est bien au courant, dans les milieux immobiliers, des propriétés qui peuvent être disponibles. Nous serons prêts à agir si quelqu'un se met en communication avec nous à ce propos. Nous avons publié des annonces dans tout le Canada pour faire savoir que nous avons un surplus de propriétés et informer tous les entrepreneurs de la disponibilité de ces propriétés.

M. FISHER: Y a-t-il eu des démarches de la part de la Commission des ports de la tête des lacs relativement à votre propriété située sur la rive, pour que vous en disposiez ou la mettiez à sa disposition?

M. VAUGHAN: Je n'en ai pas eu connaissance.

M. GORDON: Je ne me souviens pas, mais je ne dirai pas non, car il y a des détails que je n'arrive pas à me rappeler.

M. FISHER: Quelle est la situation à Winnipeg concernant les immeubles devenus disponibles après l'aménagement de la cour Symington?

M. GORDON: Il y a beaucoup de discussions dans ce sens, et nous avons des entretiens avec les autorités civiles concernant leurs intérêts.

M. FISHER: Mais vous n'êtes pas en mesure...

M. GORDON: Il n'y a absolument rien de conclu.

M. FISHER: Et quant à la situation à Toronto, avez-vous quelque chose à ajouter à ce que vous avez déjà dit?

M. GORDON: Non. Nous en sommes encore au stade de la discussion. Il en faut beaucoup pour faire jaillir l'étincelle. Quoi qu'il en soit, il n'y a rien de précis.

M. FISHER: Est-il possible que vous obteniez d'importantes sommes quand vous disposerez de ces propriétés?

M. GORDON: Je l'espère.

M. FISHER: Et si vous réussissez à en obtenir, que ferez-vous de cet argent? Avez-vous des projets?

M. GORDON: Nous entendons le garder. Mais tout dépendra de l'importance des montants. Si c'était de fortes sommes et si nous n'en avons pas un besoin immédiat... je veux dire si nous en avons besoin pour notre budget courant d'immobilisations, ce serait un moyen de les utiliser, mais s'il s'agissait d'un véritable surplus, nous nous en servirions pour amortir notre dette.

M. FISHER: A la lumière de la conjoncture actuelle, avez-vous constaté qu'il vous a fallu faire des ajustements aux valeurs que vous avez attribuées à quelques-unes de ces propriétés?

M. GORDON: Nous n'avons rien fait dans ce sens.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, peut-être devrions-nous ajourner. Il est dix heures.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, la Chambre siège demain à onze heures, et si nous commençons à dix heures, nous aurons une séance bien courte.

M. RIDEOUT: Pensez-vous qu'il soit préférable de remettre la séance à demain à une heure et demie de l'après-midi alors que nous essaierons de terminer le travail?

Le PRÉSIDENT: Préférez-vous prolonger la séance un peu, ce soir même, afin d'en finir?

M. LAMOUREUX: Je ne pense pas que ce serait équitable, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: J'ai marqué le temps qu'a duré la séance; nous avons siégé à peine deux heures. J'ai remarqué que plusieurs de nos membres n'ont pas dit grand chose.

M. PUGH: Voulez-vous que nous parlions davantage?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, vous devez être fatigué, vous avez pris 69 minutes sur les deux heures.

M. FISHER: Faites-moi grâce de vos remarques désobligeantes, monsieur le président. Je n'ai fait qu'essayer de m'acquitter de mes obligations.

Le PRÉSIDENT: Vous avez certainement soutenu votre réputation. Vous avez pris 69 minutes sur les deux heures. Peut-être les autres membres ont-ils aussi des questions à poser. Si vous vous reposiez un peu et laissiez les autres poser leurs questions.

M. FISHER: L'entente était que nous lèverions la séance à dix heures. Pourquoi prolonger les délibérations?

M. OUELLET: J'aimerais donner mon avis. Il y a des membres du Comité qui sont absents en ce moment. S'ils avaient su que l'on prolongerait la séance après dix heures, peut-être se seraient-ils arrangés pour venir.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Quelques membres ont pu croire que nous terminerions ce soir.

M. FISHER: Quelqu'un a proposé l'ajournement et j'appuie la motion.

M. PUGH: Il est dix heures passées, monsieur le président.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si vous partez nous aurons quand même le quorum.

M. GORDON: Pourrais-je invoquer pour moi-même les règlements de la Société protectrice des animaux?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, vu l'attitude de M. Fisher et comme il est évident que nous ne pourrions pas terminer ce soir, nous devrions ajourner jusqu'à demain, au moment opportun. Nous voulons éviter de tomber dans l'obstruction systématique.

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas garanti que nous terminerons demain.

Quelques membres du comité poursuivront peut-être indéfiniment leur interrogatoire demain, mais si vous ne désirez pas mettre fin aux séances demain, alors je ne crois pas que l'on puisse y arriver. Il me semble que nous ayons abattu beaucoup de besogne jusqu'ici. Le président du National-Canadien s'est montré très coopératif et n'a pas ménagé ses renseignements en répondant aux questions posées.

Nous allons ajourner jusqu'à demain, à dix heures du matin, alors que nous nous réunirons dans la même pièce.

TÉMOIGNAGES

VENDREDI 23 novembre 1962.

Le PRÉSIDENT: Je regrette que nous ayons été retardés. J'imagine que, comme moi, vous vous êtes rendus dans l'autre salle. Il y a eu un léger mal-entendu.

Nous allons aborder le chapitre intitulé «Autres réalisations». Avez-vous d'autres questions sur ce sujet?

M. FISHER: De bonne heure, hier soir, j'ai soulevé le point concernant les fortes objections de l'association des industries d'arts graphiques face au projet du National-Canadien d'acheter et d'installer à Winnipeg l'outillage voulu pour l'impression des cartes de chemin de fer, alors que ce travail est aujourd'hui confié à quatre imprimeries de Winnipeg qui font aussi d'autres travaux d'impression. Cela a provoqué une certaine indignation à Winnipeg, si l'on en croit les commentaires des journaux. Le ministre, répondant à cette question à la Chambre, a indiqué que le National-Canadien veut réaliser ce projet. Puis-je demander à M. Gordon de quoi il s'agit et si la compagnie est parfaitement convaincue qu'elle obtiendra un service meilleur et plus économique en utilisant sa propre imprimerie qu'en faisant appel aux imprimeurs du secteur privé.

M. GORDON: Monsieur le président, comme M. Fisher l'a dit lui-même, on a déjà répondu à la question à la Chambre et je n'ai rien à ajouter à la réponse donnée.

M. FISHER: Exprisons-nous très brièvement alors. Vous n'avez pas l'intention de changer d'idée au sujet de la proposition?

M. GORDON: J'ai donné ma réponse, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet des «Autres réalisations»?

Allons-nous passer maintenant aux «Perspectives d'avenir»?

M. FISHER: J'ai une question à poser au sujet du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Ce comité a décidé à maintes reprises de recommander de plus fréquentes consultations et une collaboration plus étroite entre les deux chemins de fer. Je n'ai pas réussi à découvrir quel était le nombre exact des mesures prises conjointement et s'il existait présentement une manifestation tangible de cette collaboration. M. Gordon pourrait peut-être nous indiquer, dans le cadre de notre examen de cette année, les mesures d'action conjointe qui ont été examinées et réalisées et celles qui ont été rejetées.

M. GORDON: Monsieur le président, je n'ai rien à ajouter à la déclaration consignée dans le rapport.

M. FISHER: En d'autres mots, vous n'avez rien à dire en ce qui concerne les sujets qui ont fait l'objet de ces discussions?

M. GORDON: Je n'ai rien à ajouter; je dis simplement qu'il y a eu des pourparlers.

Le PRÉSIDENT: Aimeriez-vous que je relise ce texte des «Perspectives d'avenir»? Allons-nous l'approuver comme si la lecture en avait déjà été faite avant de passer à l'état financier?

M. BEAULÉ: J'ai une question au sujet de l'état financier. J'ai cru comprendre que le National-Canadien construisait un édifice à Québec. Croyez-vous qu'il y aura assez d'espace pour centraliser tous les bureaux?

M. GORDON: Nos représentants à Québec ont beaucoup étudié la situation et c'est à la suite de leurs recommandations que la construction de l'édifice sera entreprise.

M. BEAULÉ: Croyez-vous que cet édifice est situé au bon endroit?

M. GORDON: Nous en avons beaucoup parlé avec les dirigeants provinciaux, avec la Société historique et d'autres, et il a été décidé que le plan est bien acceptable.

M. FISHER: J'aimerais simplement demander à M. Gordon s'il a communiqué dans sa déclaration au comité tous les indices encourageants qui sont mentionnés dans son rapport annuel. Toutefois, certains indices encourageants laissent entrevoir la possibilité pour le Réseau d'équilibrer son budget.

M. GORDON: Oui.

M. FISHER: Y a-t-il d'autres indices encourageants?

M. GORDON: J'ai répondu à votre question.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous passer maintenant aux «États financiers et statistiques»? Vous avez une liste des compagnies comprises dans le Réseau National du Canada et le bilan. Allez-vous la considérer comme ayant été lue?

M. Rideout propose, appuyé par M. Lamoureux, que nous procédions comme si la lecture avait été faite.

Je suppose que vous allez ajouter:

Les exemplaires seront imprimés en anglais et en français.

La motion est adoptée.

Le prochain sujet est le budget. Je demanderais au président...

M. FISHER: Le vérificateur n'est pas encore venu.

M. GORDON: Nous avons l'habitude d'examiner le budget, après quoi le vérificateur est convoqué.

M. CARTER: Est-ce que nous en sommes maintenant au budget, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Nous avons terminé le rapport. Cela n'a pas beaucoup d'importance, monsieur Fisher. D'habitude, nous étudions le budget et ensuite nous appelons le vérificateur.

Voici le budget:

CHEMINS DE FER NATIONAUX
BUDGET DES IMMOBILISATIONS POUR 1962

	Page	Projets de 1962	Parachèvement d'entreprises approuvées au cours d'années précédentes	Total	Dépenses envisagées pour 1962	Prévisions budgétaires de 1961
(En milliers de dollars)						
PROPRIÉTÉ FERROVIAIRE						
Construction de nouvelles lignes, déviations ou abandon de lignes.....		\$ 235	\$ 33,872	\$ 34,107	\$ 12,307	\$ 5,693
Améliorations à la voie.....		36,465	1,927	38,392	37,648	39,920
Grands centres ferroviaires...		722	31,571	32,293	10,993	16,778
Voies de triage et voies industrielles.....		1,070	146	1,216	1,216	1,043
Bâtiments.....		1,299	4,367	5,666	4,359	11,947
Sécurité aux passages à niveau.		232	83	315	314	420
Signaux.....		2,284	4,728	7,012	4,286	2,876
Machinerie: voie et ateliers....		1,847	406	2,253	1,759	1,811
Généralités.....		14,095	5,278	19,373	19,359	22,731
Télécommunications.....		22,869	10,352	33,221	14,136	19,516
Total, Propriété ferroviaire.	3	81,118	92,730	173,848	106,377	122,735
CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS.....	4	2,000	9,541	11,541	8,435	14,599
HÔTELS.....	5	1,429	363	1,792	1,481	1,732
MATÉRIEL.....	6	12,686	17,130	29,816	29,816	14,212
		97,233	119,764	216,997	146,109	153,278
PLACEMENTS DANS LES FILIALES...	7	591	591	591	591	5,922
		97,824	119,764	217,588	146,700	159,200
<i>Moins—Entreprises inachevées</i>					14,000	16,000
Total: Dépenses de premier établissement.....		\$ 97,824	\$119,764	\$217,588	\$132,700	\$143,200
Sommes requises pour le remboursement et (ou) le retrait de titres échus.....	8				\$50,891	

CHEMINS DE FER NATIONAUX

RELEVÉ DES AUTORISATIONS DE FINANCEMENT REQUISES POUR LE BUDGET DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

ANNÉE 1962

DÉPENSES BRUTES D'ÉTABLISSEMENT		(En milliers de dollars)
Propriété ferroviaire.....		\$106,377
Construction d'embranchements—Dépenses spéciales.....	\$6,435	
Dépenses imprévues.....	2,000	
		<hr/>
Hôtels.....		8,435
Matériel.....		1,481
		24,816
		<hr/>
Placements dans les filiales.....		146,109
		591
		<hr/>
		146,700
Moins—Ouvrages inachevés.....		14,000
		<hr/>
		<u>\$132,700</u>

TOTAL DU BUDGET DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

SOURCES DES FONDS

Réserve d'amortissement, etc.....		\$110,800
Émission de titres:		
Actions privilégiées.....		22,100
Emprunts—Embranchement de Mattagami.....	\$5,500	
Emprunts pour imprévus (Embranchements)...	2,000	
		<hr/>
		7,500
		<hr/>
		<u>\$140,400</u>

DU 1^{er} JANVIER 1963 AU 30 JUIN 1963

Autorisation financière provisoire requise pour des projets d'immobilisation approuvés en 1962 et au cours des années précédentes.

DÉPENSES BRUTES D'ÉTABLISSEMENT—

Propriété et matériel.....	\$63,000	
Embranchement de Mattagami.....	2,000	
		<hr/>
		<u>\$65,000</u>

SOURCES DES FONDS

Émission des titres:		
Réserve d'amortissement, etc.....	\$55,000	
Émission de titres:		
Actions privilégiées.....	11,000	
Emprunts—Embranchement de Mattagami.....	2,000	
		<hr/>
		<u>\$68,000</u>

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENTS DEMANDÉES

Autorisation est demandée de conclure des contrats avant le 1^{er} juillet 1963, en vue de l'acquisition de matériel nouveau et d'améliorations générales, venant en cours de paiement après l'année civile 1962, pour des montants n'excédant pas, dans l'ensemble.....

\$45,000

AUTORISATIONS ACTUELLES DE FINANCEMENT

L'article 3(1) b) de la Loi de 1961 sur les chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie), autorise la dépense de 76 millions de dollars à des fins de financement. Les prélèvements prévus sur ce montant s'élèvent à 66 millions (propriété ferroviaire et matériel) et à 10 millions (avances de fonds à la compagnie Air-Canada).

CHEMINS DE FER NATIONAUX

RÉSUMÉ DES PROJETS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT À L'ÉGARD DE LA PROPRIÉTÉ FERROVIAIRE

Coût des projets envisagés en 1962 et coût de parachèvement des entreprises approuvées au cours des années précédentes

	Région de l'Atlantique		Région du St- Laurent	Région des Grands Lacs	Région des Prairies	Région des Rocheuses	Grand Trunk Western	Central Vermont Railway	Autres régions	Total
	District des Maritimes	District de Terre-Neuve								
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Constructions de nouvelles lignes, dé- viations ou abandon de lignes...	146,000		5,000	33,746,000		210,000				34,107,000
Améliorations à la voie.....	3,901,500	2,119,800	4,141,400	5,148,500	10,130,500	12,248,400	121,000	581,100		38,392,200
Grands centres ferroviaires.....	800,000	1,347,000	1,038,000	26,500,000	2,608,000					32,293,000
Voies de triage et d'évitement.....	144,000	20,000	111,000	75,000	52,200	763,400	50,000			1,215,600
Bâtiments.....	625,600	198,000	4,185,500	71,900	191,200	323,900	60,000	10,000		5,666,100
Sécurité aux passages à niveau.....			224,300	15,000	12,800		62,300			314,400
Signaux.....	1,800,000			1,216,000	1,870,000	2,100,300	25,900			7,012,200
Machinerie: voie et ateliers.....	366,900	87,600	278,200	147,800	309,900	871,500	86,200	105,000		2,253,100
Généralités.....	292,300	289,100	1,267,200	990,600	695,100	1,100,400	198,700	40,200	14,500,400	19,374,000
Communications.....									33,220,900	33,220,900
Total—Propriété ferroviaire.....	8,076,300	4,061,500	11,250,600	67,910,800	15,869,700	17,617,900	604,100	736,300	47,721,300	173,848,500
Dépenses envisagées pour 1963.....	6,582,300	3,486,500	9,243,600	26,252,400	16,856,200	16,006,900	601,400	711,300	28,636,300	106,376,900

CHEMINS DE FER NATIONAUX
BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1962
CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS

La construction des embranchements suivants est autorisée par les lois ci-dessous:

—	Autorisation	Milles	Dépenses prévues
			\$
Mattagami.....	Chapitre 7, 1960-61	60.0	9,660,000
Sipiwesk—Thompson.....	Chapitre 13, 1957	30.0	5,400,000
Optic Lake—Chisel Lake.....	Chapitre 13, 1957	52.0	10,166,000

—	Dépenses autorisées		Dépenses au 31 décembre 1961	Solde	Dépenses projetées en 1962
	Total	Immobilisations			
	\$	\$	\$	\$	\$
Mattagami.....	9,660,000	9,660,000	1,244,000	8,416,000	5,500,000
Sipiwesk—Thompson.....	4,500,000	4,500,000	4,314,000	186,000	35,000
Optic Lake—Chisel Lake.....	10,166,000	10,166,000	6,247,000	3,919,000	.....
Prolongement à Stall Lake*.....					900,000
	24,326,000	24,326,000	11,805,000	12,521,000	6,435,000
Imprévus.....					2,000,000
					8,435,000

*Prolongement projeté de Chisel Lake à Stall Lake—sous réserve d'une nouvelle autorisation.

Nombre de milles prévu: 8

Total des dépenses prévues..... \$ 1,090,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX
BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1962
HÔTELS

	Projets de 1962	Sommes requises pour parachever les entreprises approuvées au cours des années précédentes	Total	Dépenses envisagées en 1962
	\$	\$	\$	\$
«Newfoundland»—Saint-Jean (Terre-Neuve)...	98,000	.....	98,000	98,000
«Nova Scotian»—Halifax (N.-É.).....	7,000	100,000	107,000	107,000
«Charlottetown»—Charlottetown (I. P.-É.)...	19,000	.....	19,000	19,000
«Chateau Laurier»—Ottawa (Ont.).....	149,500	.....	149,500	149,500
«Fort Garry»—Winnipeg (Man.).....	150,000	27,000	177,000	177,000
«Bessborough»—Saskatoon (Sask.).....	128,000	.....	128,000	128,000
«Macdonald»—Edmonton (Alb.).....	71,400	13,000	84,400	84,400
«Jasper Park Lodge»—Jasper (Alb.).....	560,000	223,100	783,100	472,100
Divers—Petits projets.....	246,000	.....	246,000	246,000
	1,428,900	363,100	1,792,000	1,481,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX
BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1962
MATÉRIEL

	Projets de 1962	Sommes requises pour parachever les entreprises approuvées au cours des années précédentes	Total	Dépenses envisagées en 1962
	\$	\$	\$	\$
MATÉRIEL ROULANT—				
Autorisation est demandée de financer l'achat du matériel indiqué ci-dessous, dont l'achat a été autorisé en vertu des Lois sur le financement et la garantie adoptées au cours des années antérieures.....		16,000,000	16,000,000	16,000,000
Autorisation est demandée de commander du matériel au coût estimatif de.....	8,255,000	.....	8,255,000	8,255,000
655 wagons à marchandises				
1 unité de matériel de service				
— 656 —				
	8,255,000	16,000,000	24,255,000	24,255,000
ADDITIONS, TRANSFORMATIONS ET VÉHICULES ROUTIERS, DIVERS.....	4,431,100	1,129,700	5,560,800	5,560,800
Total—Matériel.....	12,686,100	17,129,700	29,815,800	29,815,800

Autorisations d'engagements demandées

Autorisation est demandée de commander du matériel roulant au coût estimatif de \$18,000,000.
Ce montant est inclus dans les autorisations d'engagements d'élevant à \$45,000,000.

NOTA: Le détail du matériel requis, dont la liste figure ci-dessus, pourra être modifié quant au nombre et à la catégorie des articles, mais le coût total ne dépassera pas le montant des autorisations demandées ci-dessus.

CHEMINS DE FER NATIONAUX
BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1962
PLACEMENTS DANS LES FILIALES

	Dépenses envisagées pour 1962
	\$
<i>Toronto Terminals Railway Company</i>	
Besoins estimatifs—\$30,000—Contribution du National-Canadien: 50 p. 100.....	15,000
<i>Northern Alberta Railways</i>	
Besoins estimatifs—\$364,600—Contribution du National-Canadien: 50 p. 100.....	182,300
<i>Chicago and Western Indiana Railroad</i>	
Avances en vertu des ententes du 31 mars 1926 et du 1 ^{er} mai 1952.....	394,000
TOTAL—National-Canadien.....	591,300
<i>Air-Canada—Sommes requises</i>	
Avances à l'égard d'immobilisations.....	9,800,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX

Retraits et remboursements
Année terminée le 31 décembre 1962

Remboursement de titres échus

Date d'échéance en 1962			
1 ^{er} janvier	Obligations sterling de première hypothèque 3 p. 100 de la <i>Grand Trunk Pacific Railway Company</i>	\$26,465,130	
1 ^{er} janvier	Obligations sterling 4 p. 100 de la <i>Grand Trunk Pacific Railway Company</i>	7,999,074	\$34,464,204

Les émissions susmentionnées sont payables en sterling ou, au choix du détenteur, en fonds canadiens ou américains au taux fixe du change de \$4.86 par livre anglaise.

Obligations à obtenir pour la caisse d'achat—(Estimation)
(Dépenses maximales)

Obligations 5½ p. 100 de la société des Chemins de fer Nationaux du Canada, échéance le 15 décembre 1954.....	\$3,940,000	
Obligations 4½ p. 100 de la société des Chemins de fer Nationaux du Canada, échéance le 1 ^{er} avril 1967.....	2,970,000	
Obligations 5 p. 100 de la société des Chemins de fer Nationaux du Canada, échéance le 15 mai 1968.....	2,370,000	
Obligations 5 p. 100 de la société des Chemins de fer Nationaux du Canada, échéance le 15 mai 1977.....	1,764,000	
Obligations 5¼ p. 100 de la société des Chemins de fer Nationaux du Canada, échéance le 1 ^{er} janvier 1985.....	1,970,000	
Obligations 5 p. 100 de la société des Chemins de fer Nationaux du Canada, échéance le 1 ^{er} octobre 1987.....	3,412,500	16,426,500
TOTAL.....		\$50,890,704
(Soit).....		\$50,890,000

Les dépenses maximales ne seront faites que si les prix du marché des émissions susmentionnées sont équivalents ou inférieurs aux prix originaux de celles-ci.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

Budget d'exploitation—Année 1962

	Budget de 1962	Résultats acquis de 1961
	(En milliers de dollars)	
Recettes d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 705,900	\$ 682,405
Paiements provisoires—1961.....	1,100	27,900
* Paiements provisoires—1962.....	29,000	
	736,000	710,305
Frais d'exploitation du chemin de fer		
Entretien		
Voie ferrée.....	170,400	166,740
Matériel.....	150,100	147,654
	320,500	314,394
Transport.....	306,800	311,629
	627,300	626,023
Trafic.....	16,700	16,399
Exploitations diverses.....	5,900	6,370
Généralités.....	57,100	53,294
	707,000	702,086
Revenu net de l'exploitation du chemin de fer.....	29,000	8,219
Impôts et loyers.....	22,800	20,062
Profit ou (perte) net(te) de l'exploitation du chemin de fer.....	6,200	(11,843)
Autres revenus.....	7,700	7,011
Surplus ou (déficit) avant le paiement des frais obligatoires.....	13,900	(4,832)
Total des frais obligatoires.....	73,500	72,987
Moins—Air-Canada.....	11,300	10,511
Frais obligatoires nets.....	62,200	62,476
Déficit.....	\$ 48,300	\$ 67,308

NOTA: Les prévisions du budget d'exploitation pour 1962 reposent sur les prix du matériel, l'échelle des salaires et le tarif-marchandises en vigueur en 1961.

* Il a été supposé dans le budget qu'en 1962 on toucherait les mêmes versements qu'en 1961 en ce qui concerne les recommandations de la Commission royale d'enquête sur les transports.

AIR-CANADA

(A inclure dans la Loi sur le financement et la garantie)

1962	Dépenses nettes envisagées—A emprunter.....	\$ 9,800,000
1 ^{er} janvier 1963 au 30 juin 1963	Autorisation financière provisoire requise pour des projets d'immobilisations approuvés en 1962 et au cours des années précédentes.....	\$ 16,000,000

NOTA: Les sommes requises par Air-Canada en immobilisations ne sont pas prises à même les fonds automatiquement renouvelables du National-Canadien (provenant des réserves d'amortissement, etc., et de la vente d'actions privilégiées) mais proviennent d'emprunts autorisés par la Loi sur le financement et la garantie.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant demander au président de nous faire un exposé.

M. GORDON: Très bien. Je suppose que les membres ont en mains un exemplaire du budget; je vais m'y reporter page par page.

Avant de commencer une étude approfondie de notre budget des immobilisations je pense qu'une brève explication de la manière dont notre budget

annuel est préparé pourrait s'avérer utile. Tout d'abord il convient de signaler que, généralement parlant, nous avons au réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada trois niveaux d'administration, à savoir le secteur, la région et le siège social. Commençons par les secteurs. On a placé dix-huit directeurs de secteurs aux endroits qui se prêtent le mieux, par leur situation géographique et stratégique, à la surveillance du transport, de l'entretien, des ventes, de la comptabilité, des relations ouvrières et autres services. Ces bureaux de secteurs sont situés aux endroits suivants.

<i>Secteurs</i>	<i>Bureaux</i>
Terre-Neuve	St-Jean (T.-N.)
Maritimes	Moncton
Baie des Chaleurs	Campbellton
Québec	Québec
Champlain	Montréal
Montréal	Montréal
Rideau	Belleville
Toronto	Toronto
London	London
Nord de l'Ontario	Capreol
Tête des lacs	Port Arthur
Winnipeg	Winnipeg
Assiniboine	Winnipeg
Baie d'Hudson	Dauphin
Saskatchewan	Saskatoon
Edmonton	Edmonton
Calgary	Calgary
Colombie-Britannique	Vancouver

C'est du secteur qu'émane la majeure partie des immobilisations pour l'aménagement des voies, comme l'aplanissement du terrain, le ballastage, les traverses, les rails et leur fixation, ou pour un aménagement local, et tout autre projet de ce genre. Ces bureaux de secteurs font approuver leurs besoins au niveau régional, deuxième échelon de l'administration, qui est sous la direction d'un vice-président en charge d'une région. Il y a cinq bureaux régionaux: Moncton pour la région de l'Atlantique, à Montréal pour la région du Saint-Laurent, Toronto pour la région des Grands lacs, Winnipeg pour la région des Prairies et Edmonton pour la région des Montagnes.

Au cours des premiers mois de l'année les directeurs de secteurs soumettent au fur et à mesure aux bureaux régionaux, leurs demandes d'immobilisations. Les demandes qui, à la suite d'une étude minutieuse, se révèlent acceptables, sont alors classées dans la liste des projets importants qui relèvent du bureau régional.

On fait ensuite parvenir ces demandes au siège social de Montréal au mois de juillet lorsqu'on procède à l'évaluation des projets et de leurs coûts pour l'établissement du budget provisoire. On les classe alors dans les différentes catégories de demandes: matériel roulant, installations importantes de signaux, centres ferroviaires, cours de triage et autres besoins qui se font sentir dans les divers secteurs. Après ce travail de groupement, elles sont soumises à l'examen du président. En temps voulu, on fait savoir aux régions et aux secteurs si leurs propositions sont acceptées ou rejetées.

À l'automne, presque toutes les demandes officielles ayant été faites, un comité spécial du siège social tient une série de réunions à laquelle sont convoqués les représentants régionaux. Les programmes sont de nouveau soumis à un examen minutieux qui a habituellement pour résultat de nouvelles éliminations. Ce comité du siège social est formé des représentants des services

suiuants: transport et entretien, recherches, génie, comptabilité, finances et quelques autres. Tous les autres services doivent aussi présenter un budget. Après un examen complet des budgets partiels un budget global est soumis au président, qui le présente à une réunion régulière du conseil d'administration où il est l'objet d'une discussion finale. Habituellement, c'est à la réunion de janvier.

Au termes de l'article 37 de la Loi, le conseil d'administration contrôle le budget annuel et, s'il l'approuve, il doit le soumettre au ministre des Transports et en fournir des exemplaires au ministre des Finances pour le faire approuver du gouverneur en conseil, comme l'exige la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada. Le ministre des Transports présente ensuite ce budget au Parlement. Cette revue succincte prouuera aux membres du Comité qu'on n'adopte pas ces projets d'immobilisations sans étudier minutieusement leur importance pour l'entretien des installations et leur avantage économique.

Je propose que nous commençons par la page 1, intitulée «Budget des immobilisations-année 1962». Dans la première colonne figure le résumé des nouvelles propositions pour l'année 1962, c'est-à-dire les nouvelles dépenses envisagées pour cette année, dépenses qui représentent un montant de \$97,824,000.

Dans la deuxième colonne figure le montant de \$119,764,000 qui représente en dollars le coût total des projets approuvés au cours des années précédentes et qu'on achève à l'heure actuelle, la troisième colonne indique le grand total de tout ce budget des immobilisations, par suite du décret ministériel approuvant nos propositions pour l'année 1962, qui s'élèvent à une somme de \$217,588,000. Les deux colonnes de droite donnent notre budget en espèces, c'est-à-dire la valeur estimative des immobilisations de 1962 qu'il fallait financer. Comme vous pouvez le constater, le budget total pour l'année 1962 est de \$132,700,000, en comparaison du budget de \$143,200,000 que nous avions pour l'année 1961.

Nous sommes satisfaits de ces immobilisations pour l'année 1962. En effet, elles ne s'élèvent qu'à \$97,800,000; c'est le budget d'immobilisations le moins élevé que nous ayons présenté depuis plusieurs années; il a baissé par rapport au budget élevé de 332 millions de dollars que nous avons présenté en 1958. De plus, presque toutes les nouvelles immobilisations de l'année 1962 se limitent au remplacement du matériel détérioré par l'usure normale. En effet, à l'exception des lignes secondaires dont nous parlerons plus tard, nous n'envisageons l'aménagement d'aucune nouvelle voie importante. Les seules réalisations importantes se feront dans le domaine des télécommunications, où nous contribuons avec le Pacifique-Canadien, à l'installation d'un service micro-ondes, au coût de 36 millions de dollars, qui reliera Montréal à Vancouver et qui, selon nos prévisions, nous coûtera 3 millions de dollars en espèces au cours de 1962.

Le budget total en question qui s'élève à \$217,588,000, est également peu élevé si on le compare au budget élevé de \$505,596,000 de l'année 1958.

Il est intéressant de noter que le montant de \$132,700,000 montant des immobilisations prévu pour 1962, comprend \$64,300,000 pour les nouveaux projets de 1962 et que le reste, soit environ \$68,400,000 servira à poursuivre ou à terminer des entreprises approuvées au cours des années précédentes. Ces chiffres indiquent une diminution qui ne s'était pas vue depuis bien des années; cette diminution a fait du bien, car les dépenses augmentaient sans cesse le poids de nos frais fixes.

Je propose que nous étudions chaque rubrique principale de ce résumé: les installations de la voie, les lignes secondaires, les hôtels, le matériel et les placements dans les compagnies affiliées. Mais auparavant j'aimerais que vous passiez à la page 2 du budget pour que je puisse terminer la question du financement du budget. Vous y trouverez nos immobilisations prévues pour

l'année 1962, qui s'élèvent, comme je l'ai déjà dit, à \$132,700,000. Suit immédiatement la rubrique «source des fonds», où nous indiquons comment seront financées les dépenses d'immobilisations. Vous remarquerez que nos fonds propres, par exemple les capitaux accumulés dans les réserves de dépréciation, les indemnités de sauvetage, l'amortissement et l'émission d'actions privilégiées satisferont tous nos besoins d'argent sans que nous ayons recours au financement public.

Le 1^{er} janvier 1963 au 30 juin 1963

Sous cette rubrique, il s'agit simplement des données comparatives pour les années précédentes. La Loi annuelle sur le financement et la garantie constitue l'autorisation statutaire des dépenses d'immobilisations et des emprunts supplémentaires du Canadien-National. Normalement le Parlement adopte cette loi spéciale vers la fin du premier semestre de l'année. Comme mesure pratique, la loi pour l'année courante, 1962 en l'occurrence, comprend également une autorisation provisoire à l'égard des dépenses d'immobilisations pour des projets approuvés antérieurement et exécutés au cours du premier semestre de l'année suivante, 1963 en ce cas-ci. Cette autorisation provisoire devient périmée une fois que la Loi sur le financement et la garantie de l'année suivante est adoptée.

Autorisations actuelles de financement

La réalisation normale de nos projets d'immobilisations nous oblige à signer des contrats avec d'autres parties (principalement les fabricants de matériel), ce qui entraîne des livraisons et des paiements qui ne se font pas au cours de l'année financière. Le total de ces projets dans ce budget-ci est estimé à 45 millions de dollars.

Autorisations actuelles de financement

Le titre qui figure au bas de la page montre comment cette méthode fonctionne. On y indique la portée de l'autorisation provisoire prévue aux termes de la Loi de 1961 à l'égard du premier semestre de 1962. Les capitaux requis provisoirement ayant été assurés, les dépenses qui s'y rapportent figurent maintenant dans les «dépenses brutes d'immobilisations» pour l'année 1962, qui paraissent au haut de la page; elles sont officiellement autorisées par la loi de 1962 sur le financement et la garantie.

Et maintenant, à la page 3, nous commençons l'analyse que j'ai mentionnée il y a quelques minutes, et qui se rapporte aux rubriques du résumé de la page 1.

Toujours à la page 3, vous remarquerez, au bas de la page, la rubrique «Installations de la voie—Total», et, sur cette page, vous en trouverez l'analyse par groupes et par régions. Les dépenses totales envisagées pour les installations de la voie paraissent dans la colonne de droite au-dessous du total qui est, comme vous pouvez le constater, de \$173,848,500 et dont un montant de \$106,376,900 est destiné aux dépenses prévues pour l'année 1962.

Je veux vous faire remarquer que ces chiffres sont les mêmes que ceux qui figurent au résumé de la page 1 de l'exposé.

Toujours à la page 3, les rubriques «généralités» et «Télécommunications», que j'approfondirai un peu plus tard, s'expliquent, je crois, par elles-mêmes.

J'ai ici la liste détaillée des projets qui tombent sous chaque rubrique du résumé, au cas où un membre du Comité désirerait poser une question au sujet d'une région ou d'un projet en particulier.

La somme de \$33,746,000 qui paraît sous la rubrique «Nouvelle ligne, etc.», dans la région des Grands lacs, couvre les nouvelles lignes d'accès y compris l'acquisition d'un terrain pour un projet de Toronto approuvé antérieurement, tandis que la somme de \$26,500,000, qui pour la même région figure sous la

rubrique des grands centres ferroviaires, couvre les dépenses prévues pour la nouvelle cour de triage à commande électronique. Ces deux montants font partie du même projet d'ensemble dont j'ai parlé en détail au cours des réunions précédentes de ce Comité et qui, par conséquent, fait partie de la catégorie des reports de crédit.

Sous la rubrique «généralités» figure un total de \$19,400,000, dont \$4,900,000 représentent l'aménagement de voies d'évitement commerciales ou autres projets autorisés par des ordonnances émanant d'autorités compétentes et des projets de moins de \$200,000 chacun dont le crédit est reporté. Le reste, soit \$14,500,000, représente un fonds général dont on peut avoir besoin au cours de l'année pour financer divers projets. Je peux citer comme exemple la somme de \$1,900,000 nécessaire au parachèvement d'appareils mettant en communication la locomotive et le fourgon de queue.

Télécommunications:

Le budget des télécommunications s'élève, comme vous pouvez le constater, à \$33,221,000. De ce montant, \$14,136,000 représentent le budget des immobilisations en espèces pour l'année 1962. (Au cours des huit dernières années les immobilisations en espèces s'élevaient annuellement en moyenne à \$13,272,000). Voici les principales rubriques pour les immobilisations de 1962.

Déboursés pour fins de remplacement et renouvellement, à savoir la reconstruction de lignes téléphoniques et d'installations d'énergie électrique dans certaines régions. (Proportion payable à même le compte des installations)		\$ 1,155,000
Installations particulières (report de crédit)		123,000
Mécanisation: achèvement du système d'aiguillage de Montréal et véhicules des poseurs de ligne nécessaires à l'entretien et aux travaux de construction dans les endroits éloignés ..		418,000
Expansion des installations: circuits téléphoniques et télégraphiques, outillage pour télex et télétype		8,260,000
Micro-ondes: dépenses de 1962 pour le système transcontinental de micro-ondes entrepris conjointement par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien	\$3,000,000	
Addition de communications générales sur le réseau de micro-ondes Montréal-Moncton et travaux de parachèvement des systèmes de l'Alaska et de Terre-Neuve	1,180,000	4,180,000
		<hr/>
Somme partielle		14,136,000
Années futures		19,085,000
Coût pour l'achèvement des projets compris dans le budget		\$33,221,000
		<hr/> <hr/>

Les engagements financiers de l'année 1962 s'élèvent à \$11,627,400, dont \$9,000,000 vont au parachèvement prévu pour 1963 du réseau transcontinental

de micro-ondes. Le reste représente la livraison prévue du matériel pour télétype et du matériel de transmission des circuits téléphoniques et télégraphiques.

La page 4 a trait à la construction en cours de lignes secondaires. Toutes ces lignes secondaires ont été approuvées par des lois spéciales du Parlement; toutes ont fait l'objet d'explications détaillées devant le Comité des chemins de fer et devant le Parlement. La somme de 2 millions de dollars destinée aux frais imprévus permet de financer diverses propositions exigeant une législation spéciale et certains articles qui exigent une étude plus poussée. En d'autres termes, cette somme ne sera pas utilisée à moins qu'un projet n'ait atteint le stade où il faut recourir à l'adoption d'une loi. Ainsi, par exemple, elle fournira notre part du coût de la construction d'une ligne de chemin de fer partant de Whitecourt, (Alb.) dans la province de l'Alberta qui aura une longueur d'environ 23.2 milles et qui se rendra jusqu'à la propriété de la *Pan American Petroleum Corporation*. La loi qui autorise cette dépense a été adoptée après la préparation du présent budget.

La page 5 couvre les propositions pour nos hôtels. Elles ne sont pas considérables pour 1962 et, en majeure partie, les dépenses représentent des additions ou des remplacements normaux de meubles, l'installation de postes de télévision et autres dépenses de ce genre. Comme on l'indique ici, il faudra \$100,000 pour parachever l'addition de 160 chambres à l'hôtel Nova-Scotian et \$423,100 pour construire au Jasper Park Lodge, l'aménagement de huit nouveaux chalets de quatre pièces et quatre chalets composés comprenant en tout quatre-vingts pièces.

À la page 6, nous avons le budget relatif au matériel, où il est question de nouvelles propositions concernant l'achat de 655 wagons à marchandises et d'une unité de matériel de service représentant un coût estimatif de \$8,255,000. Il y a aussi un total de \$4,431,000 au chapitre du matériel supplémentaire et de la transformation du matériel actuel. Les reports de crédits représentent un total de \$17,129,700 dont 16 millions vont au matériel autorisé en vertu des Lois sur le financement et la garantie adoptées au cours des années précédentes. Les autorisations d'engagements sont de 18 millions et représentent une partie des 45 millions de dollars dont il est fait mention à la page 2.

La page 7, intitulée «Placements dans les filiales», n'a pas d'explication. Pour plus de commodité, les exigences financières de la compagnie Air-Canada sont financées au moyen du budget du National-Canadien. Le président de la compagnie Air-Canada viendra présenter à notre Comité un exposé détaillé du budget d'immobilisations de sa compagnie; les sommes requises au compte des emprunts nets s'établissent à \$9,800,000 pour l'année 1962.

La page 8 a trait au paiement des titres qui expiraient le 1^{er} janvier 1962. Ces derniers ont été remboursés au moyen d'emprunts du Gouvernement. Les autres chiffres représentent les engagements que nous avons pris d'acheter sur le marché les obligations en question, dans le cas où la valeur marchande de ces dernières serait égale ou inférieure au prix de la première émission.

La page 9 fait l'exposé des prévisions relatives à notre budget d'exploitation pour l'année 1962. Je tiens à préciser qu'il ne s'agit que d'une prudente estimation, car il y a un certain nombre d'imprévus, que je mentionnerai plus loin, qui pourraient déranger nos prévisions. Néanmoins, c'est la meilleure estimation que nous puissions faire et je vais, pendant quelques minutes, expliquer au Comité comment nous l'avons établie. Tout comme dans le cas de notre budget de premier établissement, nos estimations relatives aux recettes viennent de deux sources indépendantes. La première est constituée par le personnel des ventes et du trafic du réseau. Chaque région établit une liste des prévisions des bureaux extérieurs, en tenant compte des principaux expéditeurs et du volume et du genre de trafic dont le point de départ se trouvera sur son territoire. Ces prévisions sont envoyées au Service central des ventes,

où elles sont jointes aux prévisions relatives aux comptes nationaux, et le total est soumis à l'examen de notre vice-président en charge des ventes. La seconde source vient du bureau de notre économiste général au Service des recherches et de la mise au point. L'économiste étudie attentivement les indices de progrès économique qui révèlent les tendances qui se dessinent dans les divers secteurs de l'économie canadienne; en outre, il travaille de concert avec les autres économistes du secteur industriel et des services du Gouvernement. En se fondant sur les tendances ainsi établies, notre économiste général calcule le total des recettes qu'on s'attend de percevoir pour le compte du réseau. Ces deux estimations concordent généralement de façon étonnante.

Nos prévisions relatives au budget d'exploitation sont formées tout d'abord de données recueillies sur place et comprennent les estimations régionales à l'égard de l'entretien des routes, de l'entretien du matériel, du coût du transport, etc.; de là, elles passent aux bureaux régionaux et enfin au bureau central où s'effectue la réunification définitive. Après avoir fait un examen minutieux des prévisions des dépenses au cours de réunions des services intéressés, on les met en regard des prévisions concernant le trafic. Les prévisions des dépenses que nous étudions actuellement sont le résultat d'une évaluation approximative de l'accroissement minimum des dépenses que nécessitera l'accroissement prévu dans le trafic; si l'on veut des chiffres, je précise que nous n'avons pris que \$4,900,000 soit 0.7 p. 100 du chiffre des dépenses de l'année 1961, pour réaliser les améliorations de \$23,500,000 prévues au chapitre du trafic. Nous avons là une preuve que notre matériel de chemin de fer peut suffire aux besoins d'un trafic considérable, et c'est là un fait d'importance, et que notre déficit diminuerait rapidement si l'on pouvait s'assurer un trafic plus considérable.

Je tiens également à préciser que nous avons estimé les dépenses en nous fondant sur le prix du matériel, sur l'échelle des salaires et sur le tarif-marchandises en vigueur en 1961. On prévoyait, par conséquent, que toutes les dépenses supplémentaires destinées à répondre aux demandes de salaires en cours au moment où les prévisions étaient faites en février dernier ou à une hausse imprévue des prix du matériel, s'ajouteraient directement au déficit prévu, à moins qu'on ne réussisse à augmenter le tarif-marchandises ou à trouver d'autres paiements qui pourraient servir à la place. Néanmoins, je répète ce que j'ai dit au cours de mes remarques sur le Rapport annuel; il semble que nous allons pouvoir nous maintenir dans les limites du déficit budgétaire de \$48,300,000 en dépit du fait que nous avons déjà pris à notre charge des frais de rémunération supplémentaires, un accroissement des frais de pension et certains relèvements des prix représentant un total \$11,300,000.

Voilà, monsieur le président, en résumé le budget que je vous ai présenté.

Le PRÉSIDENT: Je pense que c'est là un résumé excellent en même temps que complet du budget.

M. CARTER: Je voudrais poser une ou deux questions à M. Gordon. Le budget dont il s'agit ici est votre budget de premier établissement pour la présente année financière qui correspond à l'année civile.

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Par conséquent, une partie considérable de cet argent est déjà dépensée.

M. GORDON: Oui. Une bonne partie a été dépensée.

M. CARTER: On vous a autorisé à dépenser 66 millions à votre discrétion?

M. GORDON: Non.

M. CARTER: On vous avait donné une autorisation préalable.

M. GORDON: Le présent budget a été approuvé par un décret du conseil sous la forme même sous laquelle je l'ai présenté au Comité. En conséquence,

nous avons toute l'autorisation nécessaire pour aller de l'avant. J'ai fait mention de cela dans mon exposé préliminaire qui a précédé l'étude du rapport annuel.

M. CARTER: A la page 1 vous avez inscrit des projets de dépenses de \$132,700,000, tandis que le total des prévisions budgétaires s'établit à 217 millions de dollars.

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. CARTER: Lequel de ces deux montants désigne les dépenses que vous ferez cette année?

M. GORDON: Le chiffre de \$217,588,000 englobe les autorisations préalables ainsi que les nouveaux projets pour l'année 1962; il représente, par conséquent, le total du budget pour lequel nous avons obtenu l'autorisation nécessaire. Sur ce total, nous nous proposons de prélever en 1962 un chiffre de dépenses estimatif de \$132,700,000 que nous dépenserons au comptant, pour réaliser des projets précédemment autorisés et entreprendre la réalisation de nouveaux projets. C'est là le montant d'argent comptant qu'il nous faudra trouver en 1962.

M. CARTER: Quelle date-limite a été déterminée à l'égard des 217 millions de dollars? Êtes-vous censés avoir dépensé 217 millions de dollars à la fin de l'année 1962? Quand devez-vous atteindre ce total? Quand devez-vous l'avoir dépensé?

M. GORDON: Jamais. Le montant est toujours en cours. Je l'ai déjà dit au cours de mes remarques; nous déduisons le montant que nous entendons dépenser. Sur le montant de \$132,700,000 on prélèvera des dépenses de \$64,300,000 pour donner suite aux nouveaux projets de dépenses de 1962 et \$68,400,000 pour poursuivre ou pour terminer les projets précédemment autorisés; ainsi, un certain montant sera reporté à l'an prochain et on ajoutera de nouveaux projets. Un certain nombre des projets en cours ne seront peut-être pas entièrement réalisés avant trois ou quatre ans.

M. CARTER: Je vois que ces dépenses portent le nom de dépenses au comptant; est-ce qu'elles représentent le chiffre total de vos dépenses?

M. GORDON: Il s'agit de nos prévisions pour les dépenses qu'il faudra payer comptant en 1962 et, à la page 2, je vous ai montré comment nous effectuons le prélèvement des fonds à cette fin.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser? Je suis d'avis que le président nous a bien expliqué chacun des chapitres du budget.

M. PASCOE: J'ai une question à poser au sujet de la première page, à l'article «Construction de nouvelles lignes, déviations ou abandon de lignes». A la page 3, on trouve «Construction de nouvelles lignes, déviations ou abandon de lignes», mais il n'y a pas de montant d'attribué à la région des Prairies, bien qu'on indique \$10,130,500 pour l'amélioration des voies. Est-ce pour une raison spéciale qu'on ne trouve pas d'affectation de fonds à l'égard de «la construction de nouvelles lignes, des déviations ou de l'abandon de lignes»?

M. GORDON: Non. C'est le montant que nous avons inscrit à l'égard de l'amélioration des voies pour toute la région des Prairies.

M. PASCOE: Vous voulez dire pour la région des Prairies?

M. GORDON: Oui, pour la région des Prairies.

M. PASCOE: Mais il n'y a rien au chapitre de la construction des nouvelles lignes, des déviations ou de l'abandon de lignes.

M. GORDON: On ne prévoit aucune nouvelle ligne ni aucune déviation pour l'année 1962.

M. PASCOE: Ni abandon de lignes?

M. GORDON: Il ne faut pas oublier qu'il est question ici de l'année 1962, monsieur le président et, à toutes fins pratiques, le présent budget est terminé et nous ferions aussi bien d'en finir, car il a reçu l'autorisation nécessaire.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres commentaires à faire?

M. BADANAI: Je propose qu'on adopte le budget tel quel.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé par M. Badanai et appuyé par M. Smith (*Calgary-Sud*) que nous approuvions le budget tel quel. Quels sont ceux qui sont en faveur?

Je déclare que la motion est adoptée.

Et, maintenant, allons-nous étudier le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada avant d'étudier le rapport de l'auditeur. Le rapport du Trust des titres, est ainsi conçu:

RAPPORT ANNUEL DU TRUST DES TITRES
DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1961

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Fidéicommissaires: Donald Gordon, C.M.G., L.L.D., *président*; J. R. Griffith, W. G. Stewart, Q.C., L.L.B., W. Colquhoun, J. L. Lévesque, G. Charbonneau, G. E. Ayers, A. McD. McBain, H. I. Price, J. B. Sangster, R. A. Brown, W. C. Koerner.

FONCTIONNAIRES

Secrétaire	R. H. Tarr
Contrôleur	L. J. Mills
Trésorier	E. J. Denyar

TRUST DES TITRES
DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Montréal, le 26 février 1962

A l'honorable Léon Balcer, C.P., C.R.,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 17 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, les fidéicommissaires du Trust des Titres des chemins de fer Nationaux du Canada ont l'honneur de faire rapport des opérations effectuées durant l'année civile 1961.

Le Gouverneur en conseil a été prié d'autoriser la libération des titres suivants, conformément à une résolution en date du 7 décembre 1961; le décret du conseil C.P. 1962-1964, en date du 5 janvier 1962, a autorisé ladite libération et lesdits titres seront annulés et incinérés.

<i>Désignation des titres</i>	<i>Valeur au pair</i>
Canadian Northern Alberta Railway Company 3½% (obligations de 1 ^{re} hypothèque) venant à échéance le 4 mai 1960	£ 534,097
Canadian Northern Ontario Railway Company 3½% (obligations de 1 ^{re} hypothèque) venant à échéance le 19 mai 1961	6,294,345
	<hr/>
	£ 6,828,442

Les fidéicommissaires ont l'honneur de vous présenter ci-joint le bilan au 31 décembre 1961.

Pour les fidéicommissaires.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Bilan au 31 décembre 1961

ACTIF	PASSIF
Créances pour capital des prêts:	Capital-actions détenu par la <i>Canadian National Railway Company</i> : 5,000,000 d'actions sans valeur nominale: \$ 341,963,017.02
Chemin de fer <i>Canadian Northern</i> ... \$312,334,805.10	Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt excédait la valeur initiale établie au 1 ^{er} janvier 1937 948,604,757.39
Chemin de fer <i>Grand Trunk</i> 118,582,182.33	
Chemin de fer <i>Grand Trunk Pacific</i> .. 116,006,599.08	
<i>Canadian National Railway Company</i> 96,936,971.75 \$ 643,860,558.26	
Créances pour intérêt des prêts:	
Chemin de fer <i>Canadian Northern</i> \$309,702,897.65	
Chemin de fer <i>Grand Trunk</i> 103,250,802.95	
Chemin de fer <i>Grand Trunk Pacific</i> .. 107,326,622.84	
<i>Canadian National Railway Company</i> .. 54,501,313.57 574,781,637.01	
Transactions des chemins de fer nationaux du Canada après le 1 ^{er} janvier 1937, intéressant la valeur comptable du capital-actions du Trust des titres 71,925,579.14	
Valeurs en mains:	
Valeurs en nantissement (voir annexe A.1)	
Autres valeurs (voir annexe A.2)	
<u>\$1,290,567,774.41</u>	<u>\$1,290,567,774.41</u>

Le contrôleur,
L. J. MILLS.

CERTIFICAT DU VÉRIFICATEUR

J'ai examiné les livres et dossiers du Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1961.

Les valeurs en nantissement et autres valeurs figurant aux annexes A.1 et A.2 ci-jointes ont été vérifiées à la suite d'examen.

A mon avis, le bilan ci-dessus est bien dressé de manière à représenter l'état véritable et exact des affaires du Trust au 31 décembre 1961, conformément aux dispositions de la loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada, 1952.

Daté à Montréal,
le 26 février 1962.

J. A. DE LALANNE,
COMPTABLE AGRÉÉ,

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Sommaire des créances transférées des comptes de l'État canadien au Trust des titres

Prêts payables		Billets et nantissements	
CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN:			
Prêt 3½%, chapitre 6, 1911	\$ 2,396,099.68	Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Prêt 4%, chapitre 20, 1914	5,294,000.02	Aucun.	
Prêt 5%, chapitre 4, 1915	10,000,000.00	Aucun.	
Prêt 6%, chapitre 29, 1916	15,000,000.00	Hypothèques en date des 23 et 26 juin 1916.	
†Prêt 6%, chapitre 24, 1917	25,000,000.00	Billets à vue 6%	\$33,012,414.32
†Prêt 6%, crédit 110, 1918	25,000,000.00	Billets à vue 6%	27,203,003.65
†Prêt 6%, crédit 108, 1919	35,000,000.00	Billets à vue 6%	40,031,122.27
†Prêt 6%, crédit 127, 1920	48,611,077.00	Billets à vue 6%	53,008,779.65
†Prêt 6%, crédit 126, 1921	44,419,806.42	Billets à vue 6%	50,259,312.47
†Prêt 6%, crédit 136, 1922	42,800,000.00	Billets à vue 6%	46,691,634.60
†Prêt 6%, loi des mesures de guerre, 1918	1,887,821.16	{Billets à vue 6%	5,700,000.00
†Prêt 6%, pour matériel, chapitre 38, 1918	56,926,000.82	{Obligations de 1 ^{re} hypothèque 3½%	5,109,999.99
†Hypothèque visant les prêts ci-dessus		Billets à vue 6%	56,858,496.44
		Hypothèque en date du 16 novembre 1917 .....	.....
Total du Canadian Northern	\$312,334,805.10		
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK:			
Prêt 6%, crédit 478, 1920	\$ 25,000,000.00	Billets à vue 6%	25,479,226.97
Prêt 6%, crédit 126, 1921	55,293,435.18	Billets à vue 6%	56,646,816.12
Prêt 6%, crédit 137, 1922	23,288,747.15	Billets à vue 6%	23,288,747.15
Prêt 4%, au G. T. Pacific, chapitre 23, 1913, garanti par le Grand Trunk	15,000,000.00	{Billet à vue 4%	15,000,000.00
		{Obligations sans garanties spécifiques 4% G.T.P.	15,000,000.00
Total du Grand Trunk	\$118,582,182.33		
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC:			
Obligations 3%, chapitre 24, 1913	\$33,048,000.00	Obligations de 1 ^{re} hypothèque 3%	\$33,048,000.00
Prêt 6%, chapitre 4, 1915	6,000,000.00	Obligations sterling 4%	7,499,952.00
Prêt 6%, crédit 441, 1916	7,081,783.45	Hypothèque, 28 juin 1916	
Prêt 6%, crédit 444, 1917	5,038,053.72	Hypothèque, 18 octobre 1917	
Prêt 6%, crédit 110, 1918	7,471,399.93	Hypothèque, 19 octobre 1917	
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919	45,764,162.35	Certificats du séquestre	53,339,162.74
Intérêt garanti par l'État	8,704,662.65	Certificats de crémation, coupons détruits	8,698,170.42
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan	2,898,536.98	Certificats de crémation, coupons détruits	2,925,723.88
Total du Grand Trunk Pacific	\$116,006,599.08		

(suite à la page suivante)

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Sommaire des créances transférées des comptes de l'État canadien au Trust des titres

Prêts payables		Billets et nantissements	
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY:			
Prêt 6%, crédit 139, 1923	\$24,550,000.00	{ Billets à vue 6% <i>Canadian Northern</i>	\$12,655,019.57
		{ Certificats du séquestre <i>G.T.P.</i>	3,313,530.01
		{ Coupons d'intérêt <i>G.T.P.</i> (certificats de crémation)	1,530,831.96
Prêt 5%, crédit 137, 1924	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% <i>Canadian Northern</i>	1,318,315.86
		{ Certificats du séquestre <i>G.T.P.</i>	4,691,173.58
		{ Coupons d'intérêt <i>G.T.P.</i> (certificats de crémation)	1,530,822.24
Prêt 5%, crédit 377, 1925	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% <i>Canadian Northern</i>	9,496,718.21
		{ Certificats du séquestre <i>G.T.P.</i>	1,422,425.17
		{ Coupons d'intérêt <i>G.T.P.</i> (certificats de crémation) ..	1,530,802.80
Prêt 5%, crédit 372, 1926	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% <i>Canadian Northern</i>	9,062,624.30
		{ Certificats du séquestre <i>G.T.P.</i>	364,898.78
		{ Coupons d'intérêt <i>G.T.P.</i> (certificats de crémation) ..	1,530,880.56
Prêt 5%, crédit 336, 1929	2,932,652.91	Billets à vue 5%, <i>Canadian National Railway Company</i>	2,932,652.91
Prêt 5% et 5½%, chapitre 22, 1931	29,910,400.85	Billets à vue 5%, et 5½% <i>Canadian National Railway Company</i>	29,910,400.85
Prêt 5½%, chapitre 6, 1932	11,210,815.56	Billets à vue 5½% <i>Canadian National Railway Company</i>	11,210,815.56
Moins: rectification autorisée en vertu de la loi sur la revision du capital, 1937	1,666,897.57		
Total <i>Canadian National Railway Company</i>	<u>\$ 96,936,971.75</u>		
Total des prêts	<u><u>\$643,860,558.26</u></u>		

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Valeurs transférées des comptes de l'État canadien au Trust des titres, conformément aux dispositions de la loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada, 1952

Description des émissions	Montant exprimé en sterling
Obligations de 1 ^{re} hypothèque, 3½%, <i>Canadian Northern Alberta Rly., Co.</i> , échéance le 4 mai 1960	£ 534,097
Obligations de 1 ^{re} hypothèque, 3½%, <i>Canadian Northern Ontario Rly. Co.</i> , échéance le 19 mai 1961	6,294,345
Obligations de 1 ^{re} hypothèque, 3%, <i>Grand Trunk Pacific Rly. Co.</i> , échéance le 1 ^{er} janvier 1962	1,754,500
Obligations, 4% <i>Grand Trunk Pacific Rly. Co.</i> , échéance le 1 ^{er} janvier 1962	90,900

M. GORDON: C'est le rapport courant du Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada et aucun changement important n'a été apporté aux comptes pendant l'année.

M. FAIRWEATHER: Je propose que le rapport du Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada soit approuvé.

M. ENGLISH: J'appuie cette motion.

Le PRÉSIDENT: M. Fairweather propose, appuyé par M. English, que le rapport du Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada soit approuvé. Tous ceux qui appuient cette motion?

La motion est adoptée.

Vient ensuite le rapport que le vérificateur fait au Parlement et qui se lit comme il suit:

J. A. DE LALANNE,
comptable agréé
507, place d'Armes, Montréal

le 13 mars 1962

A L'HONORABLE MINISTRE DES TRANSPORTS,
OTTAWA (Canada)

Monsieur,

A titre de vérificateur du réseau des chemins de fer nationaux du Canada, je sou mets au Parlement, par votre entremise, mon rapport sur la vérification des comptes du réseau pour l'année terminée le 31 décembre 1961.

Le rapport annuel du réseau comprend, outre les états financiers connexes, mon rapport signé reproduit ci-après qui a été incorporé au rapport annuel du réseau.

J'ai examiné le bilan consolidé du réseau des chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1961 et l'état consolidé des revenus pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, compte tenu d'une réserve en ce qui a trait à l'accumulation de l'amortissement avant l'adoption de la méthode d'amortissement

expliquée à la note 1, le bilan consolidé précité et l'état consolidé des revenus s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter l'état véritable et exact des affaires du réseau au 31 décembre 1961 et les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, au meilleur de ma connaissance et selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres du réseau, et selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente.

De plus, à mon avis, je déclare que les livres de comptabilité requis ont été tenus par le Réseau, et que les transactions dont j'ai pris connaissance ont été effectuées dans les limites de ses pouvoirs.

Je désire fournir les observations supplémentaires suivantes:

IMMOBILISATIONS

On pourra constater à l'état des immobilisations que les acquisitions brutes au cours de l'année 1961—sans compter les dépenses du gouvernement du Canada pour les chemins de fer du gouvernement canadien—se chiffraient à \$115,843,567, soit environ 54 millions de moins qu'en 1960. D'autre part, la dépréciation courue a augmenté d'environ 4 millions de dollars.

La fluctuation au cours des six dernières années est indiquée dans le tableau ci-après:

	Acquisitions brutes	Dépréciation courue
1961	\$115,844,000	\$92,668,000
1960	169,823,000	88,712,000
1959	222,070,000	86,311,000
1958	247,144,000	72,338,000
1957	255,428,000	78,660,000
1956	203,300,000	63,851,000

Cette diminution des acquisitions, en 1961, est due à des dépenses réduites pour presque toutes les principales rubriques relatives à la voie et au matériel.

Il peut aussi être intéressant de noter que, pour la première fois depuis plusieurs années, il a été possible d'exécuter le programme des dépenses en immobilisations sans recourir à des emprunts supplémentaires qui auraient augmenté la dette à long terme, sauf pour satisfaire aux besoins d'Air-Canada.

DETTE À LONG TERME

Au cours de l'année, la dette à long terme a augmenté de \$9,340,148, ainsi qu'il est expliqué ci-après:

Emprunts du gouvernement du Canada pour		
Air-Canada		\$18,571,000
Moins: Diminution des emprunts pour le compte du chemin de fer		<u>1,999,550</u>
		\$16,571,450
Diminution des bons et obligations en circulation:		
Émissions échues au cours de 1961, y compris le paiement final des certifi- cats gagés sur le matériel roulant ..	\$4,281,302	
Bons rachetés par l'entremise de la caisse des achats	<u>2,950,000</u>	<u>7,231,302</u>
Augmentation nette		<u>\$9,340,148</u>

Il ne s'est pas vendu de nouveaux bons au cours de 1961 et l'escompte non amorti a été réduit à \$24,236,133.

Une provision pour le change étranger, que nécessite le remboursement des deux émissions d'obligations du *Grand Trunk Pacific* échéant le 1^{er} janvier 1962, a été créée le 31 décembre 1961.

En ce qui concerne les bons émis pour une somme de 700 millions de dollars, en 1959 et 1960, il est stipulé, entre autres choses, que la compagnie de chemin de fer fera tout son possible pour acheter chaque trimestre un pourcentage déterminé de chaque émission à des prix n'excédant pas ceux des émissions premières. Si, au cours de l'année, les prix avaient été égaux ou inférieurs à ceux des émissions respectives, le total rachetable aurait été d'une valeur au pair de \$16,700,000. Cependant, seulement une valeur au pair de \$2,950,000 de ces émissions ont été acquises en 1961, le cours de ces valeurs se trouvant, pendant de longues périodes de l'année, plus élevé que le prix des émissions premières.

PLACEMENTS DANS LES COMPAGNIES AFFILIÉES NON FUSIONNÉES

Les augmentations en 1961 se sont chiffrées à \$18,900,762, dont un montant de \$18,571,000 s'applique à Air-Canada, portant ainsi à \$232,671,000 le total des placements et avances à cette compagnie.

CAISSE D'ASSURANCE ET RÉSERVE

Au 31 décembre 1961, l'avoir de cette caisse s'établissait comme il suit:

Valeurs (au prix coûtant ou à l'évaluation amortie) ..	\$14,756,397
Encaisse, intérêt couru, etc., moins comptes à payer ..	243,603
	\$15,000,000

Le cours de ces valeurs était d'environ 11 p. 100 moindre que le montant ci-haut indiqué, comparativement à 15 p. 100 au 31 décembre 1960.

Au 31 décembre 1961, quelque 250 réclamations de différents montants étaient en cours de règlement. Alors qu'il était encore impossible d'établir le montant exact de chacune de ces réclamations, les charges imputables sur le compte de la réserve pour satisfaire à l'ensemble de ces réclamations sont estimées à \$690,000.

AVOIR-PROPRE DES ACTIONNAIRES

L'avoir du gouvernement du Canada a augmenté de \$23,530,104 au cours de l'année, comme suit:

Émissions d'actions privilégiées	\$21,221,943
Augmentation du capital placé dans les chemins de fer du gou- vernement canadien	2,308,161
	\$23,530,104

RÉSULTATS DES OPÉRATIONS (ANNÉE 1961)

Le déficit de \$67,307,772, sur toutes les opérations de l'année, est de \$189,005 inférieur à celui de 1960; ce déficit a été établi après qu'ont été portés au compte du revenu les paiements intérimaires reçus en vertu de la loi adoptée à la suite des recommandations de la Commission royale d'enquête sur les transports et au compte des dépenses les frais rétroactifs et courants dus à l'augmentation du barème des salaires accordée au cours de l'année.

Aucune provision n'a été prévue en 1961 pour le coût rétroactif qui peut résulter des négociations en cours au sujet des salaires.

PENSIONS

La contribution de la compagnie au fonds de pension, en 1961, a été calculée d'une manière conforme à celle qui a été établie en 1960. Il n'y a eu aucun changement dans le montant pour le passif en cours reconnu par le chemin de fer relativement au service antérieur des employés en activité.

STRUCTURE CORPORATIVE

Le nombre des compagnies constituant le réseau a été réduit au cours de l'année par le fusionnement de trois petites filiales; d'autre part, le réseau a fait l'acquisition de deux compagnies de camionnage et d'une compagnie de téléphone dont il est fait mention dans les comptes d'ensemble établis le 31 décembre 1961.

GÉNÉRALITÉS

Il peut être intéressant de noter que la valeur du matériel et des approvisionnements, dont le montant porté au bilan le 31 décembre 1961 s'établit à \$74,609,162, est d'environ 10 millions moins élevée qu'à la fin de l'année précédente et que, depuis 1949, c'était, à la fin de l'année, le plus faible montant qui ait été placé au compte du matériel et des approvisionnements.

Aucun règlement n'a encore été obtenu avec l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent en ce qui a trait au détournement des rails et au réagencement des voies d'accès du pont Victoria. En attendant ce règlement, le coût, y compris l'intérêt, est accumulé dans un compte porté au bilan sous le poste *Autres valeurs actives*.

Au cours de l'année, des progrès se sont encore manifestés dans la modification des méthodes et procédés comptables; cette modification a été projetée lors de la réorganisation de la compagnie, entreprise en 1961, en vue de pouvoir satisfaire aux exigences des administrateurs. Il en est résulté de nouvelles tâches dans tous les services qui touchent à la comptabilité et cela a entraîné la réaffectation et la formation de certains employés dans leurs nouvelles fonctions. Il faudra un certain temps, même si tous les efforts ont été faits, pour pouvoir réaliser dans le plus bref délai tous les avantages d'un tel changement.

Je désire exprimer mon appréciation et mes remerciements à la direction et au personnel du réseau pour l'aide et la collaboration constante qu'ils m'ont données dans l'exécution de ma vérification.

Votre tout dévoué,

J. A. DE LALANNE,
comptable agréé.

M. CARTER: Nous faut-il une motion pour approuver ce document?

M. RIDEOUT: Combien de temps la séance durera-t-elle?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit du rapport du vérificateur, ce qui est une affaire plus ou moins de routine.

M. FISHER: Et les sociétés de navigation? Quand en sera-t-il question?

M. GORDON: L'ordre de renvoi ne fait pas mention des sociétés de navigation, cette année.

M. FISHER: C'est ce que je me demandais; mais M. Chevrier en a parlé hier soir.

M. GORDON: Il plaisantait; vous ne l'avez pas vu?

M. FISHER: Je n'ai pas vu son expression.

Le PRÉSIDENT: M. de Lalanne est notre vérificateur.

Messieurs, vous avez son rapport sous les yeux. Avez-vous des questions à poser?

M. FISHER: J'aurais des questions à poser à M. de Lalanne, monsieur le président. Il y a certains points sur lesquels j'aimerais obtenir des précisions.

Monsieur de Lalanne, vous êtes au service du Parlement et non au service du National-Canadien, est-ce exact?

M. DE LALANNE: Oui, j'ai été nommé par le Parlement.

M. FISHER: Et vous êtes en mesure de nous expliquer sous quelles rubriques dans le bilan consolidé et dans l'état consolidé des revenus les différents postes se trouveraient?

M. DE LALANNE: Oui, monsieur.

M. FISHER: Il y a un point qui met ma curiosité en éveil. J'aimerais savoir sous quelle rubrique dans le bilan consolidé ou dans l'état consolidé des revenus nous trouverions la *Midland Superior Trucking Company* dont le National-Canadien possède une partie des actions.

M. DE LALANNE: Le montant se trouve, je crois, sous la rubrique générale, *Autres valeurs actives*, mais je n'en ai pas le détail ici.

M. FISHER: Où cela se trouverait-il?

M. DE LALANNE: Dans la dernière partie.

Le PRÉSIDENT: A la page 22, à la fin de la première moitié de la page.

M. DE LALANNE: Au-dessus de mon certificat.

M. FISHER: Sous la rubrique *Autres valeurs actives*?

M. DE LALANNE: Oui, monsieur.

M. FISHER: Ce service particulier est-il consolidé avec les autres services de camionnage du National-Canadien?

M. DE LALANNE: Les avances consenties pour cet achat ou à toutes autres fins sont mentionnées dans l'état consolidé.

M. FISHER: Et les recettes?

M. DE LALANNE: Les recettes de...

M. FISHER: Les recettes de la *Midland Superior*.

M. DE LALANNE: Il est fait mention de ces recettes, de même que de toutes les autres de la façon, dont il serait tenu compte selon de bons principes comptables.

M. FISHER: Le point que je veux soulever est celui-ci: il s'agit ici d'une société dont le National-Canadien ne possède pas la majorité des actions, si je comprends bien.

M. DE LALANNE: Oui, monsieur.

M. FISHER: Selon les renseignements que le président nous a donnés?

M. DE LALANNE: Oui, monsieur.

M. FISHER: Le National-Canadien possède 49 p. 100 des actions?

M. DE LALANNE: Oui, monsieur.

M. FISHER: Vu que le National-Canadien ne possède pas la majorité des actions, quelle est la situation de la société dont il est question ici en fonction de vos attributions?

M. DE LALANNE: Je ne comprends pas très bien votre question; il s'agit d'un placement pour le National-Canadien, comme à l'égard de toute autre société dont il possède une partie des actions.

M. FISHER: Ce que je ne comprends pas, c'est que, apparemment, cela est compris dans le bilan consolidé de la société.

M. DE LALANNE: Oui, comme tout autre placement; il n'y a pas de différence.

M. FISHER: Mais tout cela est consolidé, même si le National-Canadien ne possède pas encore la majorité des actions.

M. DE LALANNE: Le président a annoncé, je pense, qu'il y avait des dépôts pour les sommes impayées à l'égard de certaines de ces sociétés et le bilan consolidé doit en faire mention. Le passif est indiqué à la page en regard.

M. FISHER: Pourriez-vous nous dire, à la suite de la vérification que vous avez faite, si cette société a déclaré des dividendes.

M. DE LALANNE: Je ne le sais pas.

M. FISHER: Savez-vous si elle a déclaré un bénéfice?

M. DE LALANNE: Voulez-vous dire, réalisé un bénéfice?

M. FISHER: Oui, ou si on a retiré des profits de cette exploitation.

M. DE LALANNE: Oui; je connais la réponse, mais on a déjà posé ces questions et le président n'a pas été contraint d'y répondre et je ne sais pas si...

M. FISHER: Mais vous n'êtes pas le président; vous êtes un employé du Parlement et je vous pose la question.

M. DE LALANNE: Je ne sais si vous êtes autorisé à me poser des questions auxquelles le président n'a pas été tenu de répondre et ce fait me laisse perplexe.

M. FISHER: Mais il y a une différence; vous êtes notre fonctionnaire et non celui du président.

M. RIDEOUT: Êtes-vous le fonctionnaire du ministre?

M. DE LALANNE: C'est le Parlement qui m'a nommé et je fais rapport au Parlement par l'entremise du ministre.

M. FISHER: Bien, je suis un député et je veux savoir si vous avez trouvé que la *Midland Superior* a réalisé un profit et je désire aussi savoir comment on a employé ce bénéfice vu que le National-Canadien ne détient pas la majorité des actions de cette société.

M. PUGH: Monsieur le président, pourrions-nous élucider la question de la propriété? Je ne veux pas me mêler à cette affaire, mais je crois savoir de M. Gordon que nous avons passé un contrat d'achat avec cette société, mais qu'il est en suspens actuellement en raison de son inexécution; après l'exécution de ce contrat, le solde des actions, soit 51 p. 100, appartiendra au National-Canadien. En d'autres termes, le National-Canadien détiendra la totalité des titres.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aimerais vous faire remarquer qu'actuellement nous interrogeons M. de Lalanne et non pas M. Gordon.

M. PUGH: Peut-être pourrais-je poser la question à M. de Lalanne.

M. FISHER: C'est ce que vous devriez faire.

M. PUGH: Je ne regardais M. Gordon que parce que je faisais allusion à sa déclaration. Monsieur de Lalanne, mon énoncé n'indique-t-il pas exactement l'état actuel des actions?

M. DE LALANNE: A mon avis, cet état est exact.

M. PUGH: Je crois savoir que le National-Canadien est autorisé à détenir 100 p. 100 des actions et à jouir de tous les bénéfices; est-ce exact?

M. DE LALANNE: Pour autant que je sache, cette remarque est juste.

M. PUGH: Entre-temps, le National-Canadien a-t-il droit aux bénéfices?

M. DE LALANNE: Je n'ai aucune raison de croire le contraire.

M. PUGH: En est-il question dans les livres?

M. DE LALANNE: Les profits et les pertes d'une société ne sont pas nécessairement reportés.

M. PUGH: Est-il inscrit dans les livres que le National-Canadien a joui de tous les bénéfices dans l'intervalle?

M. DE LALANNE: Je ne pense pas être en mesure de répondre à cette question.

M. FISHER: Monsieur de Lalanne, pourquoi n'êtes-vous pas à même de répondre à la question; n'avez-vous pas examiné les comptes?

M. DE LALANNE: Je n'ai pas examiné les comptes de la *Midland Superior*, mais j'ai vu l'état vérifié.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, je demande la parole pour un rappel au Règlement. Hier, n'avons-nous pas arrêté une décision à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Oui, nous avons adopté ces articles dans l'autre rapport.

Je crois savoir que le comptable agréé a le devoir d'examiner le bilan consolidé et l'état consolidé des revenus pour l'année terminée. Je n'ai jamais cru qu'un expert comptable avait pour attributions de donner des précisions relatives à la gestion de la société.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, au sujet de la question qu'on vient de soulever, je crois qu'il y a lieu de distinguer entre le président des chemins de fer et le vérificateur.

Le PRÉSIDENT: Évidemment.

M. CHEVRIER: Lorsque le président a déclaré qu'il ne pouvait nous donner des renseignements qui pouvaient être utiles aux concurrents, j'ai dit que, pour ma part, j'appuyais sa position et que je pensais que la majorité des membres du comité ferait de même. Mais je pense que les circonstances dans lesquelles nous nous trouvons sont quelque peu différentes. Nous avons devant nous un fonctionnaire du Parlement et s'il sait que la société a réalisé des bénéfices il doit nous le dire. Nous ne lui demandons pas de nous donner des détails; je pense qu'il devrait répondre à la question qui lui a été posée, à savoir si le National-Canadien a retiré des bénéfices de cette société en particulier?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il a répondu à la question.

M. LEWIS: Monsieur le président, permettez-moi de poser la question autrement. Le vérificateur a examiné les registres du National-Canadien. Y avait-il dans les registres du National-Canadien qu'il a vérifiés une inscription de bénéfices distincte de l'inscription de recettes? Je pose la question de M. Fisher de cette façon. Vous avez vérifié les registres du National-Canadien, n'est-ce pas?

M. DE LALANNE: C'est exact.

M. LEWIS: Je pose la question de M. Fisher en termes un peu différents. Lorsque vous avez examiné les registres, êtes-vous tombé sur une inscription de recettes provenant des bénéfices de la *Midland Superior*?

M. DE LALANNE: Une telle inscription ne figurerait pas nécessairement dans les registres du National-Canadien. Si l'on tient des registres distincts, les chiffres provenant de différents endroits sont réunis dans l'état consolidé et les registres du National-Canadien n'indiqueraient pas nécessairement les profits ou les pertes de ces compagnies.

M. LEWIS: Alors, dans les registres que vous avez examinés ou les renseignements que vous avez obtenus de l'un quelconque des fonctionnaires ou employés du National-Canadien ou d'une personne qui est en rapport avec l'un d'eux, si vous voulez faire des distinctions subtiles...

M. DE LALANNE: Je ne fais pas de telles distinctions.

M. LEWIS: De l'une ou l'autre de ces sources, avez-vous directement ou indirectement appris que le National-Canadien a retiré des bénéfices de la *Midland Superior*?

M. DE LALANNE: Je crois que la réponse à cette question est oui. A mon avis, les résultats des opérations de cette compagnie dont j'ai connaissance seront versés maintenant ou éventuellement aux comptes du National-Canadien ou seront payés d'une façon ou d'une autre au National-Canadien à titre de dividendes.

M. FISHER: Lorsque vous dites «éventuellement», vous ne répondez pas à la question que je vous ai posée. Nous avons un rapport relatif à un profit résultant du service de camionnage du National-Canadien. Le résultat des opérations de la *Midland Superior* est-il compris dans ces bénéfices ou y sera-t-il représenté éventuellement?

M. DE LALANNE: Parlez-vous des chiffres qui ont été cités?

M. FISHER: Oui.

M. DE LALANNE: Oui. J'ai vu tout ce que représente ce chiffre et tout y est compris.

M. FISHER: Et ce chiffre englobe les opérations de la *Midland Superior*?

M. DE LALANNE: Oui.

M. FISHER: Pourquoi employez-vous le terme «éventuellement»?

M. DE LALANNE: Si la filiale d'une société réalise des bénéfices, l'état général n'indiquera ces bénéfices que comme bénéfices de la compagnie-mère, mais dans un état consolidé les deux bénéfices seront additionnés. Le bénéfice ne sera pas nécessairement payé avant qu'il soit censé payer un dividende et, à ce moment-là, le bénéfice est remis à titre de dividende. Les bénéfices ne sont pas nécessairement payés au fur et à mesure qu'ils se réalisent. Les excédents ou les déficits demeurent dans la filiale.

M. FISHER: Mais ces bénéfices sont compris dans l'état consolidé des revenus pour l'année 1961?

M. DE LALANNE: A mon avis, l'alinéa de la page 12 du rapport annuel dont a fait mention M. Gordon et qui renferme les chiffres indiqués, reflète exactement la situation.

M. FISHER: La réponse ne me dit pas encore si la *Midland Superior* a réalisé un profit en 1961. Le montant le comprend-il?

M. DE LALANNE: Oui, il le comprend.

M. FISHER: Est-ce compris dans ce chiffre?

M. DE LALANNE: Oui.

M. FISHER: Dans ce cas, on a déclaré un montant de dividendes?

M. DE LALANNE: L'état montre tout simplement que les bénéfices nets d'exploitation pour toute l'année 1961 et à l'égard de toutes les sociétés de camionnage appartenant en entier ou en partie au National-Canadien atteignent tel montant. En comptabilité, on n'inscrit pas toujours à titre de recettes les gains d'une année antérieure à la date de l'acquisition, c'est pourquoi il peut y avoir des différences. Le chiffre total représente les bénéfices des sociétés qui lui appartiennent à la fin de l'année.

M. FISHER: Monsieur de Lalanne, ma difficulté à comprendre cette situation vient du fait que la *Midland Superior* n'appartient pas en entier aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. DE LALANNE: L'état dit: «...appartenant en entier ou en partie...» On fait la distinction.

M. FISHER: A la suite de votre examen des comptes de la *Midland Superior* qui se rapportent au service de camionnage, êtes-vous convaincu que les chiffres relatifs aux recettes comprennent les bénéfices réalisés par la *Midland Superior*?

M. DE LALANNE: Les résultats des opérations de la *Midland Superior* sont compris dans ce chiffre.

M. LEWIS: Monsieur le président, les résultats d'une opération peuvent représenter une perte ou un profit. Qu'il me soit permis de dire à M. de Lalanne que le caractère évasif de ses réponses éveille des soupçons sur une situation qui ne devrait pas être équivoque. M. de Lalanne devrait nous répondre simplement. Si les résultats de l'exploitation indiquent une perte, je lui conseillerais de nous le dire.

M. DE LALANNE: Il n'y a pas eu de perte.

M. LEWIS: S'il y a eu bénéfices, pourquoi ne nous le dites-vous pas?

M. DE LALANNE: Je vous ai déjà dit qu'il y avait eu des bénéfices dans le cas de la *Midland Superior*.

M. FISHER: Monsieur de Lalanne, si je comprends bien la situation, tant que le contrat ne sera pas exécuté entièrement, il existera des doutes sur la possession totale de cette compagnie par le National-Canadien?

M. DE LALANNE: Je ne sais pas si votre remarque est exacte ou non.

M. FISHER: Aux fins de la comptabilité, n'avez-vous pas considéré cela comme un fait? N'avez-vous pas supposé que la *Midland Superior* était complètement sous la dépendance du National-Canadien?

M. DE LALANNE: C'est la déclaration qu'a faite le président et je n'ai aucune raison de la contester.

M. FISHER: J'aimerais savoir si vous avez vérifié ce fait.

M. DE LALANNE: Oui, j'ai vu le contrat qui stipule ce à quoi le National-Canadien a droit, mais s'il se produisait un événement fortuit et que les permis ne fussent pas accordés, la situation pourrait être différente. Je ne puis prévoir l'avenir. A mon avis, dans les circonstances, la société ferroviaire a bel et bien le droit de prendre éventuellement ces actions au prix convenu et, à ce moment-là, transférer, sous forme de dividende ou de toute autre façon au choix de la société, les bénéfices qui ont été réalisés par la *Midland Superior* depuis le moment où l'acquisition a été projetée.

M. FISHER: En matière de vérification, est-il normal ou habituel qu'une société inscrive dans son état général des profits et pertes de l'ensemble de la corporation les profits et pertes d'une compagnie qu'elle ne domine pas financièrement à ce moment-là?

M. DE LALANNE: Cet état décrit exactement la situation telle qu'elle était. Il montre que le chiffre en question comprend les bénéfices réalisés dans l'année par toutes les compagnies appartenant en partie ou en entier au National-Canadien.

M. FISHER: Monsieur de Lalanne, qu'advient-il de l'argent qui est mis de côté par le chemin de fer en vue de compléter plus tard le contrat ou la convention ayant trait à la *Midland Superior*?

M. DE LALANNE: Cet argent a été déposé à la banque de fiducie à la fin de l'année dernière, je crois, et il doit porter intérêt de la façon normale.

M. FISHER: Cet intérêt est-il inclus aussi dans l'état des profits et pertes des sociétés de camionnage?

M. DE LALANNE: Les chiffres de 1962 tiendront compte de cet intérêt.

M. FISHER: Pourquoi n'en est-il pas tenu compte dans les chiffres de 1961?

M. DE LALANNE: Le dépôt provenant des fonds généraux fut fait à la fin de l'année, vers la fin du mois de décembre. Il compensera les frais à payer sur les avances faites par l'État.

M. FISHER: En 1961, où les 51 p. 100 ont-ils été inscrits?

M. DE LALANNE: Dans les fonds généraux. Ils n'ont été isolés qu'à la fin de l'année.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, ma remarque n'avait pour but que d'accélérer les travaux. Je veux rentrer chez moi cet après-midi. Je me demande si nous ne pourrions pas siéger pendant l'appel de l'ordre du jour?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que nous tarderons à terminer nos délibérations. Il me semble que nous pourrions les terminer immédiatement. J'espère qu'il n'y a pas de malentendu, mais je pense que les questions qu'a posées M. Fisher, même si elles sont tout à fait pertinentes, ne devraient pas nous faire talonner notre expert comptable. Lorsque je dis «notre expert comptable» je veux dire que nous représentons le Parlement et les actionnaires de la société. Le président nous a dit qu'il ne croyait pas qu'il serait à l'avantage de la société de révéler à ses rivaux les détails relatifs aux profits et pertes globaux qui ont été examinés par l'expert comptable ou le vérificateur. Il me semble que nous devrions les admettre comme tels et que nous ne devrions pas interroger contradictoirement notre vérificateur afin qu'il nous révèle des choses qui, de l'avis de la direction de la société, nuiraient à l'intérêt de la société. Après tout, c'est notre société.

M. CHEVRIER: Je propose que la réunion soit ajournée jusqu'après l'appel de l'ordre du jour.

M. FISHER: Je n'aurais qu'une autre question à poser.

M. PASCOE: Nous devrions essayer d'en finir.

M. FISHER: L'an dernier, je vous ai demandé, monsieur de Lalanne, comment, à titre de vérificateur du Parlement, vous aviez procédé à la vérification des comptes de dépenses des fonctionnaires supérieurs du National-Canadien. Je crois qu'à ce moment-là vous aviez répondu que vous ne vous y étiez pas attardé spécialement mais que vous alliez y songer.

M. CHEVRIER: Si vous voulez continuer, je n'ai pas d'objections, mais j'aimerais qu'on me permette de revenir au rapport annuel du National-Canadien afin de poser une ou deux questions à M. Gordon.

M. GORDON: Je regrette mais je ne serai pas ici.

M. PUGH: Ne pourrions-nous pas poser ces questions maintenant?

Le PRÉSIDENT: M. Fisher a une question à poser.

M. DE LALANNE: Je vous avais laissé entendre, il me semble, que cette vérification faisait partie du procédé habituel et je vous avais promis alors que je ferais faire un examen très attentif, en plus de la vérification que nous effectuons de temps à autre, de tous les comptes pour un mois donné. J'ai reçu une copie du rapport applicable à un mois donné. Il est extrait du rapport qui est présenté au conseil d'administration et j'ai demandé à six des principaux centres de comptabilité de vérifier les dépenses et de contrôler les récépissés. De toutes ces sources, j'ai reçu de très bon rapports sur la méthode employée pour rédiger, présenter et approuver l'état des dépenses des administrateurs et des employés, à partir du président jusqu'au bas de l'échelle.

M. FISHER: Merci.

M. CHEVRIER: Je m'excuse de ne pas avoir été présent à dix heures. J'ai dû assister à une autre réunion et je n'ai pas pu arriver plus tôt. J'aimerais revenir à la page 18 du rapport où l'on mentionne les services d'un certain nombre de directeurs du National-Canadien, en particulier ceux de M. Wilfrid Gagnon et de M. J. A. Northey. J'aimerais rendre hommage à ces deux directeurs pour les nombreuses années de service qu'ils ont consacrées au National-Canadien. J'ajouterai les éloges que le président prononcerait lui-même s'il le pouvait: parmi les directeurs, ces deux-là ont probablement rendu des services considérables à la compagnie. M. J.-Louis Lévesque, qui est présente-

ment membre du conseil, est du même calibre et de la même trempe que nos deux amis; le National-Canadien peut se féliciter de pouvoir compter parmi ses directeurs un homme d'affaires et un fonctionnaire supérieur parmi les plus brillants au Canada, pour ne pas dire dans le monde entier.

Maintenant, j'aimerais poser au président la question suivante: si nous avons pu obtenir pour le conseil d'administration des hommes de calibre, pourquoi n'avons-nous pas réussi à nommer le même genre d'hommes comme directeurs de l'exploitation du chemin de fer, et je veux parler ici des vice-présidents du chemin de fer. Lorsque je lis le rapport annuel, j'aperçois—et je prie le président de me reprendre si je fais erreur—qu'au moins trois hommes ont été choisis en dehors des cadres de la compagnie; sans le compter, je vois les noms de M. R. H. Tarr, vice-président et adjoint exécutif; M. O. M. Solandt, vice-président de la «recherche et du développement»; et M. W. T. Wilson, vice-président du personnel et des relations ouvrières. Voici ce que je demande au président: si nous avons pu recruter ces trois hommes en dehors des cadres de la compagnie ferroviaire, pourquoi n'avons-nous pas pu obtenir des hommes du même calibre que M. Lévesque et M. Gagnon, choisis eux aussi en dehors du service, pour devenir directeurs de l'exploitation du National-Canadien?

Le PRÉSIDENT: En toute justice et sans vouloir manquer à la courtoisie, je crois que nous avons eu passablement le champ libre au sein de ce comité. Nous avons adopté le rapport annuel et nous en sommes maintenant au rapport du vérificateur. Toutefois, j'apprécie la valeur de votre question.

M. CHEVRIER: J'avais demandé une permission et j'ai cru qu'elle m'avait été accordée. J'aimerais poser une ou deux questions au président, et ensuite au ministre si vous le permettez. J'avais d'abord proposé de lever la séance jusqu'après les Ordres du jour, mais j'ai cru comprendre que la majorité n'était pas d'accord. Par conséquent, j'ai supposé que j'avais obtenu l'autorisation. Je voudrais donc connaître la réponse du président et poser ensuite une question au ministre.

Le PRÉSIDENT: Nous ne procédons pas en vertu des méthodes conventionnelles mais si le comité est d'accord, puisque je suis à sa disposition, je vous donne la permission, mais je n'aime pas revenir à des passages que nous avons déjà étudiés. J'avais l'impression que nous procédions avec ordre. Mais si le président est prêt à répondre et si le comité le désire, alors, vous pouvez y aller.

M. GORDON: Je ne peux pas ajouter grand-chose à la discussion que nous avons eue plus tôt. Mais en ce qui concerne le problème que M. Chevrier a soulevé, les circonstances sont complètement différentes. Dans un cas, le gouvernement a choisi un conseil d'administration à même un groupe d'hommes d'affaires, et il pouvait choisir dans tout le Canada. Aucun de ces hommes ne possédait d'expérience dans les chemins de fer ou n'avait été préparé à ce genre de travail. Mais au moment de choisir, nous avons trouvé les hommes qui, selon nous, remplissaient le mieux les conditions requises.

M. CHEVRIER: Si vous avez réussi à trouver ces hommes pour le conseil d'administration, pourquoi n'avez-vous pas pu en trouver de semblables pour les postes de vice-présidents de l'exploitation du National-Canadien en dehors de la compagnie ou dans tout le pays?

M. GORDON: Nous avons essayé mais nous n'avons pas réussi.

M. CHEVRIER: Puis-je demander maintenant au ministre s'il s'est occupé de cette question?

M. BALCER: Je suis canadien français comme vous et il n'y a rien qui me fasse plus plaisir que de voir les Canadiens français avancer dans tout domaine d'activité au Canada. En fait, j'aimerais bien qu'un Canadien français devienne président du National-Canadien. Je ne demanderais pas mieux. J'ai prouvé, à

titre de ministre des Transports, que je m'occupais beaucoup de ce problème et j'aimerais voir au sein du gouvernement le plus grand nombre possible de Canadiens français. Je suis très content d'avoir été ministre des Transports lorsque nous avons modifié un certain état de choses. Vous vous souviendrez qu'à l'époque où vous étiez ministre des Transports, un seul Canadien français était membre du conseil d'administration, mais depuis que je suis ministre, il y en a trois.

M. CHEVRIER: C'est exact.

M. BALCER: Je suis très heureux de cela et j'espère que toutes les compagnies de la Couronne qui relèvent de mon portefeuille, et dont je dois rendre compte au Parlement, suivront cet exemple.

M. CHEVRIER: Lorsque le gouvernement précédent était au pouvoir, il y avait seulement cinq directeurs du National-Canadien; il y avait donc un seul représentant du Québec. Il y a maintenant douze directeurs. J'aimerais vous demander, monsieur le ministre, si vous avez lu la déclaration que vous avez faite il n'y a pas longtemps à la télévision et dans laquelle vous critiquiez verbalement le président actuel du National-Canadien dans les termes suivants:

Mais la vraie manière de régler cette question aurait été d'obtenir (la solution) par l'intermédiaire du groupe, de l'ensemble des députés de la province de Québec; mais ces hommes n'ont pas fait leur devoir, tous nos députés libéraux ont vite été mis à leur place par le plus grand bureaucrate de l'administration fédérale, M. Donald Gordon, à qui nous payons à même nos taxes un salaire d'au moins \$75,000 par année et qui n'a que faire des droits des Canadiens français.

Vous souvenez-vous de cette déclaration que vous avez faite?

M. BALCER: Non, je ne m'en souviens pas. Où a-t-elle été faite?

M. CHEVRIER: Vous avez fait cette déclaration à la télévision avant les élections de 1958. Je vous demande si vous avez cherché à réaliser le projet énoncé dans cette déclaration télédiffusée à cette époque.

M. BALCER: J'ai parlé à M. Gordon au sujet de la représentation canadienne-française au National-Canadien. Jusqu'à présent, je travaille avec M. Gordon et je suis fasciné par le travail et l'excellent service que cet homme consacre au Canada tout entier.

M. CHEVRIER: Bon, vous avez donc changé d'avis depuis votre déclaration sur les ondes?

M. BALCER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de dire quelques mots à ce sujet. Je fais partie de ce comité, même si je n'agis qu'en tant que président. J'ai connu tous les présidents du National-Canadien depuis la fondation de la compagnie. Je les ai connus personnellement, et je les ai vus au travail. Lorsque je ne présidais pas ce comité, je m'assois et j'écoutais les délibérations au cours des enquêtes générales du comité. Tout le monde reconnaît que les dix dernières années ont amené des changements rapides, surtout dans le domaine du transport. Tous les membres du comité ne partageront peut-être pas mon opinion, mais personnellement, en tant que membre de ce comité, en tant que contribuable et actionnaire de cette grande entreprise, je crois que le Canada est très fortuné de jouir présentement, sous la direction de M. Donald Gordon, de l'administration la plus compétente au National-Canadien depuis la fondation de la compagnie. Je ne veux pas flatter M. Gordon et il ne s'attend pas à cela de ma part. C'est là mon opinion personnelle. J'ai observé cette entreprise très attentivement pendant trente-cinq années et je crois que le Canada peut se réjouir d'avoir le meilleur président que le National-Canadien, du point de vue de l'administration commerciale, ait jamais eu depuis sa fondation.

M. FISHER: J'ajouterai seulement que plus le déficit est élevé, plus le héros est acclamé.

M. CHEVRIER: Permettez-moi de confirmer votre déclaration, monsieur le président. Je suis content de pouvoir le faire, à une exception près et c'est l'affaire qui a été inscrite au compte rendu il y a quelques jours et ici même il y a quelques minutes.

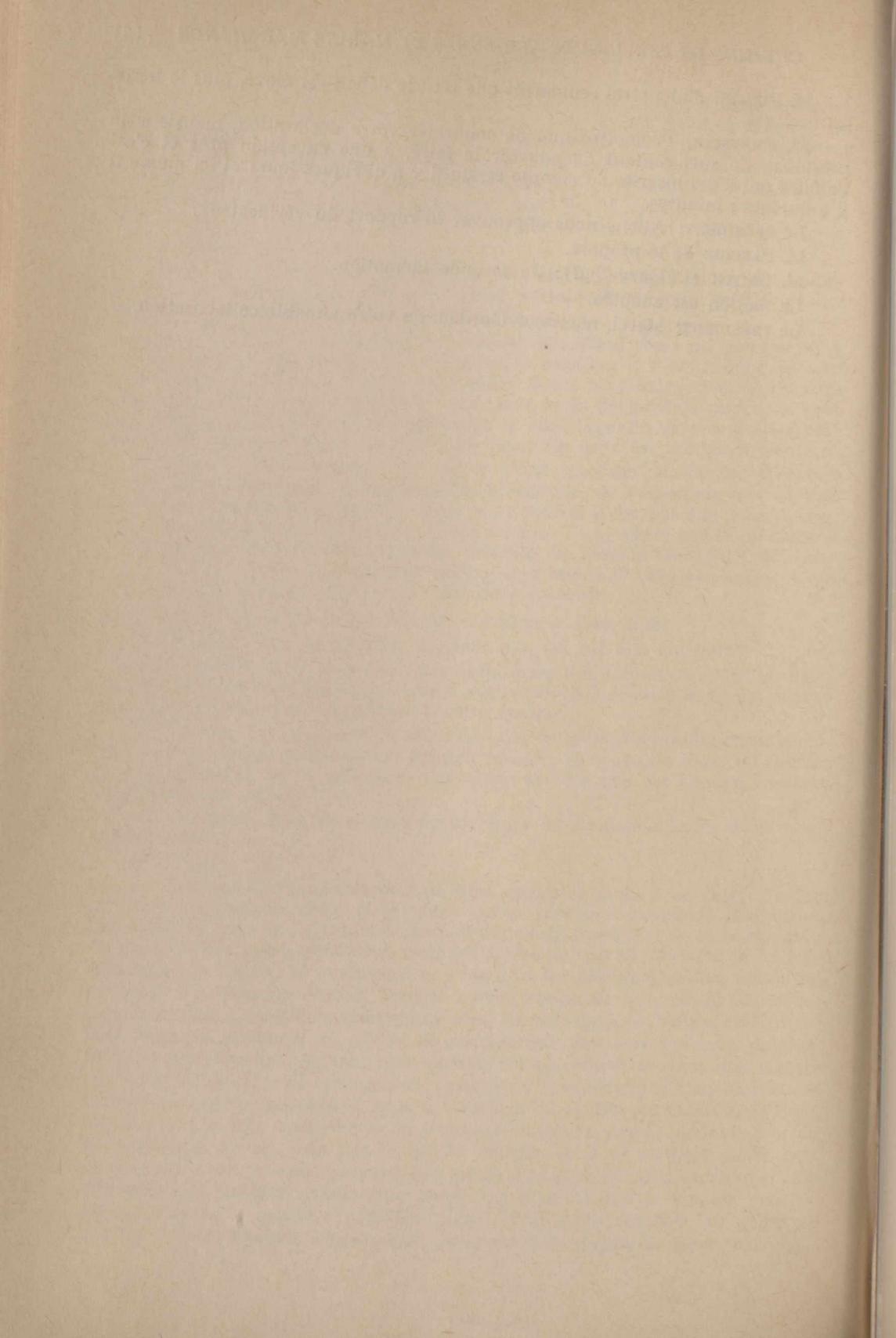
Le PRÉSIDENT: Allons-nous approuver le rapport du vérificateur?

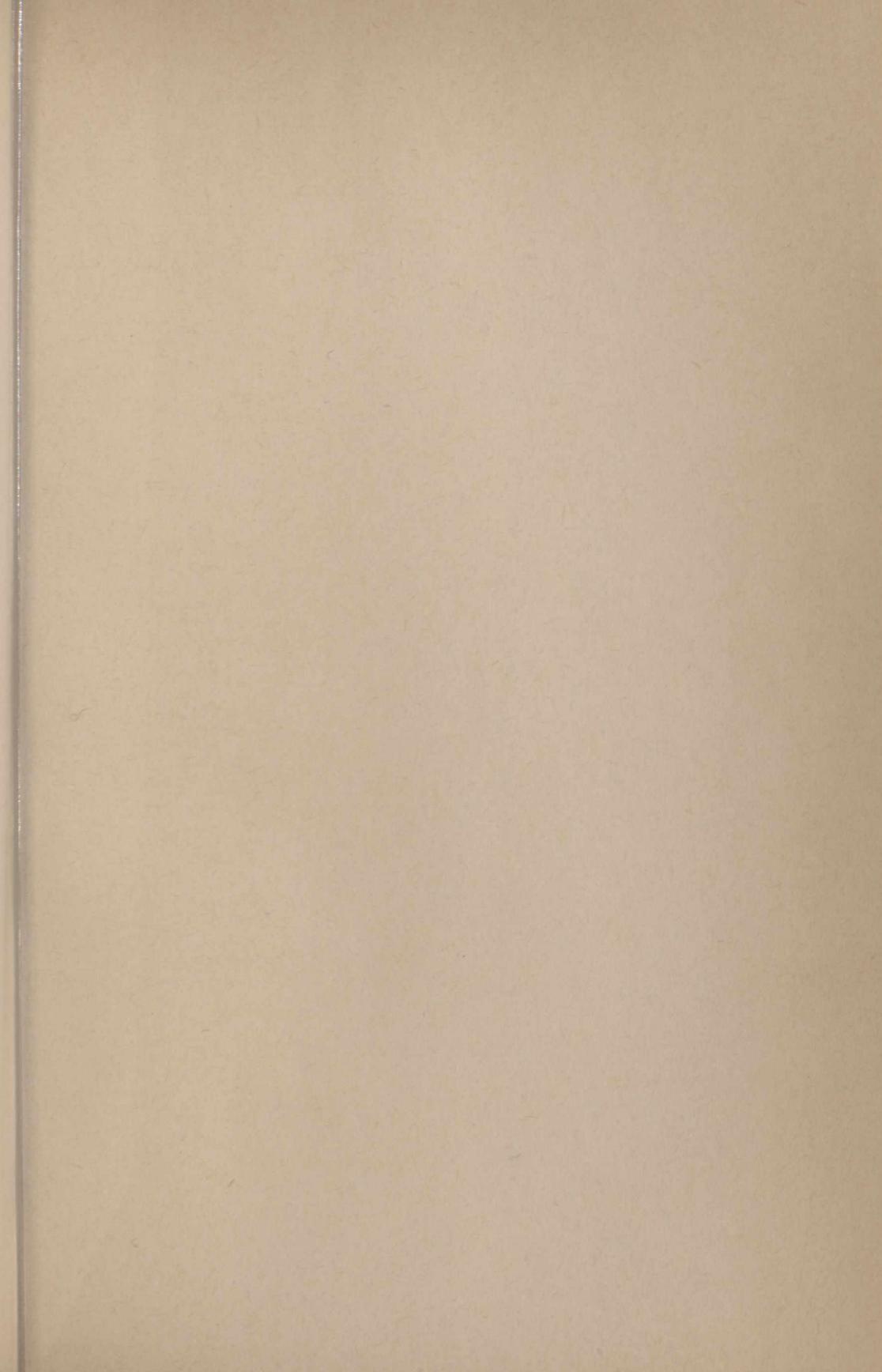
M. PASCOE: Je le propose.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je seconde la motion.

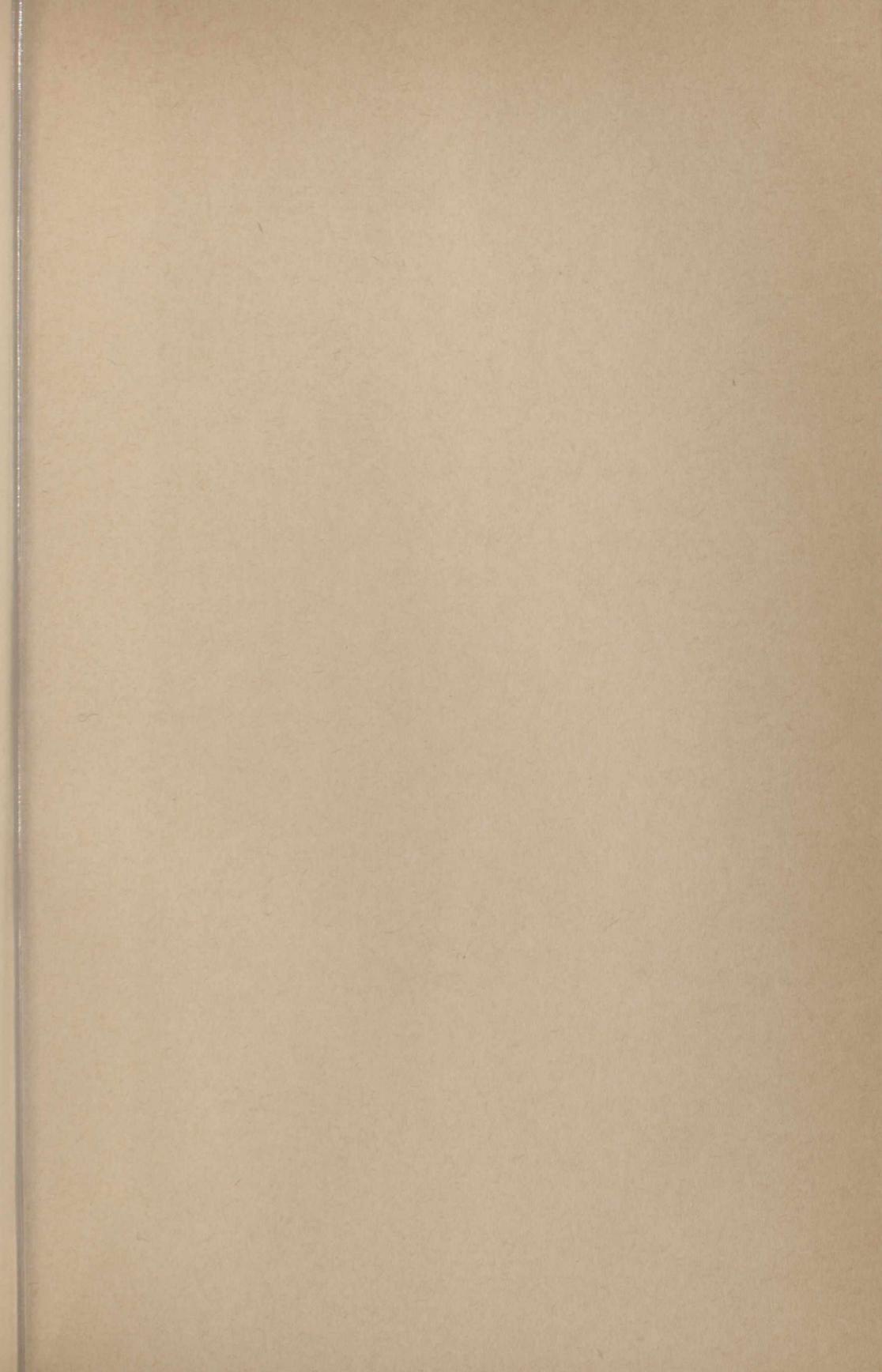
La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Gordon, de votre aimable collaboration.









CHÉMIN DE FER DES GRANDES
ARTÈRES ET DE LA
MACHINE VAPEUR

Le service des trains est assuré par les
locomotives à vapeur et les machines à
traction électrique. Les trains sont
dirigés par les conducteurs et les
conductrices. Les trains sont
dirigés par les conducteurs et les
conductrices.

Le service des trains est assuré par les
locomotives à vapeur et les machines à
traction électrique. Les trains sont
dirigés par les conducteurs et les
conductrices. Les trains sont
dirigés par les conducteurs et les
conductrices.

Le service des trains est assuré par les
locomotives à vapeur et les machines à
traction électrique. Les trains sont
dirigés par les conducteurs et les
conductrices. Les trains sont
dirigés par les conducteurs et les
conductrices.

Le service des trains est assuré par les
locomotives à vapeur et les machines à
traction électrique. Les trains sont
dirigés par les conducteurs et les
conductrices. Les trains sont
dirigés par les conducteurs et les
conductrices.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DÉLIBÉRATIONS

La présente édition des *Procès-verbaux et Témoignages* comprend: 1° le texte des témoignages et délibérations en français; 2° la traduction en français des procès-verbaux et témoignages en anglais, laquelle est faite par la Division de la traduction générale du Bureau des traductions, sous la direction de Jean-Marie Magnant, bureau n° 966, immeuble Hunter (tél. 9-2-2343).

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-cinquième législature
1962

COMITÉ SESSIONNEL
DES

CHEMINS DE FER, DES LIGNES
AÉRIENNES ET DE LA
MARINE MARCHANDE

que l'État possède et régit

Président: l'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

SÉANCES DU MARDI 27 NOVEMBRE 1962 ET DU
MERCREDI 28 NOVEMBRE 1962

Rapport annuel—Trust des Titres et Rapport des vérificateurs au Parlement
AIR CANADA

et

BUDGET REVISÉ DES DÉPENSES 1962-1963

- Crédits N^{os} 80—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus
85—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus
100—Loi sur les taux de transport des marchandises

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports.

De la Compagnie Air-Canada: M. G. R. McGregor, président; M. W. S. Harvey, vice-président (Finances) et contrôleur; M. H. W. Seagrim, vice-président (Exploitation); M. R. C. MacInnis, directeur des relations publiques; M. A.-J. Gauthier, directeur des relations avec le Gouvernement et le public; et M. J. A. de Lalanne, comptable agréé.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1963

28058-6-1

CANADA
JAN 28 1963
LE CONTRÔLEUR DU PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Prochaine session de la vingt-cinquième législature
1962

COMITÉ SESSIONNEL
DES

CHEMINS DE FER, DES LIGNES
AÉRIENNES ET DE LA
MARINE MARCHANDE

CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA
MARINE MARCHANDE

Président: L'honorable W. Earl Rowe

Vice-président: M. Heber Smith

MM.

Addison	Fairweather	Prittie ²
Badanai	Fisher	Pugh
Beaulé	Foy	Rideout
Benidickson	Grégoire ³	Rinfret
Bourbonnais	Laing ¹	Robinson
Carter	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Rouleau
Chevrier	Ouellet	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Coates	Pascoe	
English		

¹A remplacé M. Lamoureux

²A remplacé M. Lewis

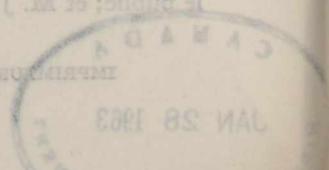
³A été rétabli dans ses fonctions à 2 h. 30 de l'après-midi le 26 novembre avant la 12^e séance (à la place de M. Caouette).

TÉMOINS:

L'honorable Léon Bédard, ministre des Transports.

De la Compagnie Air-Canada: M. G. R. McGeoghegan, président; M. W. S. Harvey, vice-président (Finances) et contrôleur; M. H. W. Seagram, vice-président (Exploitation); M. R. C. MacLennan, directeur des relations publiques; M. A.-J. Gauthier, directeur des relations avec le Gouvernement et le public; et M. J. A. de Lelande, comptable agréé.

ROGER DUMAS, M.B.C.
IMPRIMERIE DE LA REINE ET CONTROLEUR DE LA PAPERIE
OTTAWA, 1962



ORDRE DE RENVOI

(Dans la mesure où ils s'appliquent à Air-Canada et aux crédits 80, 85 et 100 du Budget révisé des dépenses)

CHAMBRE DES COMMUNES

JEUDI 8 novembre 1962

Il est résolu: Qu'un comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède et régit soit institué en vue de faire l'examen des comptes, des prévisions de dépenses et des projets de loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air-Canada, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics, et que ledit comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers, et à faire rapport de temps à autre, et que, nonobstant la disposition de l'article 67 du Règlement concernant la restriction du nombre de membres, ledit comité se compose de vingt-six députés.

VENDREDI 9 novembre 1962

Il est ordonné—Que le comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande soit composé de MM. Addison, Badanai, Baldwin, Belzile, Bourbonnais, Caouette, Chevrier, Coates, Fairweather, Fisher, Foy, Granger, Grégoire, Lamoureux, Mitchell, Muir (Lisgar), Ouellet, Pascoe, Prittie, Pugh, Rideout, Rinfret, Robinson, Rouleau, Rowe et Smith (Simcoe-Nord); que soient déferés audit comité les rapports annuels pour l'année 1961 des chemins de fer Nationaux du Canada, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air-Canada, les rapports des vérificateurs au Parlement sur la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et sur Air-Canada, documents déposés le 20 mars 1962; le budget de 1962 d'Air-Canada, déposé le 9 février 1962; le budget de 1962 des chemins de fer Nationaux du Canada, déposé le 18 avril 1962; que les crédits n° 80—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus, n° 85—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus, n° 100—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, énoncés au budget révisé des dépenses de 1962-1963, soient retirés du comité des subsides et déferés audit comité, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics.

LUNDI 26 novembre 1962

Il est ordonné—Que les noms de MM. Prittie et Laing soient substitués à ceux de MM. Lewis et Lamoureux sur la liste des membres du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

MARDI 27 novembre 1962

Il est ordonné—Que le nom de M. Grégoire soit substitué à celui de M. Caouette sur la liste des membres du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

Attesté.

Le greffier de la Chambre des communes

Léon-J. Raymond

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 27 novembre 1962

Le Comité se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Addison, Badanai, Beaulé, Benidickson, Carter, Chevrier, English, Fairweather, Fisher, Foy, Laing, McDonald (*Hamilton-Sud*), Ouellet, Pascoe, Prittie, Pugh, Rideout, Rinfret, Rouleau, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*), Smith (*Calgary-Sud*).—(22)

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; de la société Air-Canada: MM. G. R. McGregor, président; W. S. Harvey, vice-président (Finances) et contrôleur; H. W. Seagrim, premier vice-président (Exploitation); R. C. MacInnis, directeur des relations publiques et A. J. Gauthier, directeur des relations avec le Gouvernement et le public.

Le président présente M. McGregor et les autres représentants d'Air-Canada.

Le président met en discussion le rapport annuel de la société Air-Canada pour l'année 1961. Après en avoir délibéré le Comité convient qu'il sera donné lecture du rapport et M. McGregor fait un exposé d'ordre général.

On donne lecture de la partie du rapport ayant trait aux finances et le Comité l'étudie longuement.

Après en avoir obtenu la permission M. Grégoire interroge le témoin.

L'étude du rapport annuel n'étant pas terminée à midi et quarante minutes, le Comité suspend la séance pour la reprendre de nouveau à 3 heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(12)

Le Comité se réunit à 3 h. 20 sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Addison, Badanai, Beaulé, Carter, English, Fisher, Foy, Grégoire, Laing, McDonald (*Hamilton-Sud*), Ouellet, Pascoe, Prittie, Pugh, Rideout, Rinfret, Rouleau, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*), Smith (*Calgary-Sud*).—(20)

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

Le président demande aux membres du Comité de faire silence et on reprend l'étude des parties du rapport annuel ayant trait aux modifications des tarifs et à l'accroissement des services et de la circulation; ces parties sont approuvées.

A 5 h. 40 le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau mercredi 28 novembre à 9 heures et demie du matin.

MERCREDI 28 novembre 1962

(13)

Le Comité se réunit à 9 heures et demie du matin sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Badanai, English, Fairweather, Fisher, Laing, McDonald (*Hamilton-Sud*), Pascoe, Prittie, Rideout, Rinfret, Rowe, Smith (*Simcoe-Nord*), Smith (*Calgary-Sud*).—(13)

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; de la société Air-Canada; MM. G. R. McGregor, président; W. S. Harvey, vice-président (Finances) et contrôleur; H. W. Seagrim, premier vice-président (Exploitation); R. C. MacInnis, directeur des relations publiques et A. J. Gauthier, directeur des relations avec le Gouvernement et le public.

En réponse à certaines questions qui lui ont été posées lors de la dernière réunion, le président de la société, M. McGregor, donne lecture d'un exposé préparé à cet effet.

Le Comité poursuit l'étude de la partie suivante du rapport annuel de la société Air-Canada: *Matériel et installations.*

L'étude du rapport annuel n'étant pas terminée à 11 heures, le Comité suspend la séance pour la reprendre à 3 heures de l'après-midi.

SEANCE DE L'APRÈS-MIDI

(14)

Le Comité se réunit à 3 h. 45 sous la présidence de l'honorable W. Earl Rowe.

Présents: MM. Badanai, Beaulé, Benidickson, Carter, Chevrier, Fairweather, Fisher, Laing, McDonald (*Hamilton-Sud*), Ouellet, Pascoe, Prittie, Pugh, Rideout, Smith (*Simcoe Nord*), Smith (*Calgary-Sud*).—(17)

Aussi présents: Les mêmes représentants qu'à la séance du matin et M. J. A. de Lalanne, comptable agréé.

Le Comité poursuit l'étude de la partie du rapport annuel de la société Air-Canada ayant trait au matériel et aux installations et cette partie est approuvée.

Le président lit ensuite et dépose une lettre datée du 28 novembre 1962 dans laquelle M. Donald Gordon, président des Chemins de fer Nationaux du Canada, transmet une «liste des postes supérieurs et intermédiaires de direction qu'occupent au sein du réseau» des Canadiens d'expression française. (Voir l'appendice A du compte rendu des réunions d'aujourd'hui).

Le Comité termine l'étude des parties du rapport annuel d'Air-Canada ayant trait au conseil d'administration, au personnel et aux perspectives d'avenir de la société et ces parties sont approuvées.

Sur la proposition de M. Chevrier, appuyé par M. Laing.

Il est décidé.—Que le rapport annuel de la société Air-Canada pour l'année 1961 soit approuvé.

Sur la proposition de M. Pascoe, appuyé par M. Smith (*Simcoe-Nord*).

Il est décidé.—Que le budget des dépenses en immobilisations d'Air-Canada pour l'année 1962 soit approuvé.

Le président dépose le rapport sur la société Air-Canada pour l'année 1961 que le vérificateur a adressé au Parlement; M. J. A. de Lalanne est appelé et on l'interroge.

Sur la proposition de M. Ouellet, appuyé par M. Rinfret.

Il est décidé.—Que le rapport du vérificateur au Parlement soit approuvé.

Sur la proposition de M. Carter, appuyé par M. Smith (*Calgary-Sud*).

Il est décidé.—Que les dépenses envisagées à l'égard de la société Air-Canada dans les budgets de dépenses en immobilisations et des dépenses d'exploitation des Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année 1962 soient approuvées.

Le Comité félicite M. McGregor de la façon dont il a présenté son rapport annuel et des services qu'assure la société Air-Canada.

Après discussion, sur la proposition de M. Carter appuyé par M. Prittie,

Il est décidé,—Que le crédit 80 des prévisions de dépenses révisées de l'année 1962-1963 (Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus, \$6,552,500) soit approuvé.

Sur la proposition de M. Laing, appuyé par M. Smith (*Calgary-Sud*),

Il est décidé,—Que le crédit 85 (Service de transbordement de l'île du Prince-Édouard et ports terminus \$3,359,000) soit approuvé.

Sur la proposition de M. Fisher, appuyé par M. Benidickson,

Il est décidé,—Que le crédit 100 (Loi sur le taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, \$13,975,000) soit approuvé.

Le Comité autorise le président à faire rapport desdits crédits à la Chambre.

A 5 h. 13 de l'après-midi le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Monsieur,

Le secrétaire du Comité

Marcel Roussin

Au cours de notre conversation téléphonique d'hier, vous m'avez demandé de vous adresser une liste des postes de direction de la société Air-Canada. Cette liste a été préparée par le service des ressources humaines de la société et elle est en français. Comme vous me demandiez aujourd'hui si nous pourrions vous fournir des renseignements semblables pour les Chemins de fer nationaux, j'ai joint à ce rapport une liste des postes supérieurs et intermédiaires de direction en français. L'ensemble du réseau des Chemins de fer nationaux compte environ 1 000 postes de cette catégorie. La liste ci-jointe contient 130 postes sur 11 p. 100 des postes de direction importants. En d'autres termes, 13 p. 100 des postes supérieurs de direction du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada sont occupés par des Canadiens de langue française.

Il serait peut-être utile que je fasse quelques commentaires au sujet de la détermination de cette liste et des postes énumérés. Comme je l'ai expliqué au Comité, nos données de base de personnel ne révèlent pas l'origine ethnique des employés, car la Loi sur les méthodes d'emploi nous interdit formellement de demander aux personnes, à la recherche d'un emploi, de nous indiquer leur origine ethnique, leur religion ou leur race.

Afin de préparer la liste ci-jointe nous avons donc consulté nos dossiers supplémentaires qui renferment, entre autres choses, les noms des employés qui parlent couramment le français. Nous en avons dressé une liste et nous avons choisi les noms de famille qui nous paraissent d'origine française. La liste que nous vous remettons est donc incomplète du fait que certains employés bilingues résident dans la province de Québec et n'y figurent pas. Les postes énumérés comprennent ceux qui sont occupés par des agents administratifs du réseau, des employés ayant des connaissances techniques ou professionnelles et des spécialistes de direction de tous les domaines du travail de gestion. Pour vous citer un exemple, le directeur de secteur de Québec est responsable d'une manière générale du bon fonctionnement du réseau dans tout son territoire; il est spécialement chargé de l'organisation des services, des ventes, de l'exploitation industrielle, de la comptabilité et de la direction du personnel. Le directeur de la région du Saint-Laurent dirige tout le travail qui se fait dans les quatre secteurs qui constituent cette région, et il est entièrement responsable des dépenses d'exploitation se chiffrant à plus d'un million de dollars par année.

La liste des employés supérieurs qui figurent dans le rapport annuel de 1961 se réfère pas de façon exacte la répartition de la responsabilité et de l'autorité selon les nouvelles méthodes d'organisation. Nous nous efforcerons de réparer cette lacune dans le rapport de 1962.

J'ose espérer que ces renseignements seront de quelque utilité pour le Comité.

D. Gordon

Le Comité a été informé par M. McKeown de la façon dont il a présenté son rapport annuel et des

Après discussion, sur la proposition de M. Carter appuyé par M. Bédard, M. Smith (Simcoe-Nord) a

Il est décidé—Que le crédit de 50 des millions de dépenses prévues de l'année 1961-1962

Il est décidé—Que le crédit de 50 millions de dépenses prévues de l'année 1961-1962

Il est décidé—Que le crédit de 100 millions de dépenses prévues de l'année 1961-1962

Le Comité a été informé par M. Bédard de la façon dont il a présenté son rapport annuel et des

A la fin de l'après-midi le Comité a tenu une nouvelle séance de travail

Le Comité a été informé par M. Bédard de la façon dont il a présenté son rapport annuel et des

Après discussion, sur la proposition de M. Bédard, M. Smith (Simcoe-Nord) a

Il est décidé—Que le crédit de 50 millions de dépenses prévues de l'année 1961-1962

Il est décidé—Que le crédit de 50 millions de dépenses prévues de l'année 1961-1962

Il est décidé—Que le crédit de 50 millions de dépenses prévues de l'année 1961-1962

Le Comité a été informé par M. Bédard de la façon dont il a présenté son rapport annuel et des

Après discussion, sur la proposition de M. Bédard, M. Smith (Simcoe-Nord) a

Il est décidé—Que le crédit de 50 millions de dépenses prévues de l'année 1961-1962

Il est décidé—Que le crédit de 50 millions de dépenses prévues de l'année 1961-1962

Le Comité a été informé par M. Bédard de la façon dont il a présenté son rapport annuel et des

Après discussion, sur la proposition de M. Bédard, M. Smith (Simcoe-Nord) a

Il est décidé—Que le crédit de 50 millions de dépenses prévues de l'année 1961-1962

APPENDICE A

Chemins de fer nationaux du Canada

Donald Gordon, président du réseau et président du conseil d'administration

Montréal (Québec)

le 28 novembre 1962

A l'honorable W. Earl Rowe,
Président du comité sessionnel
des chemins de fer, des lignes
aériennes et de la marine marchande,
Chambre des communes,
Ottawa (Ontario)

Monsieur,

Au cours de notre conversation téléphonique d'hier, vous m'avez signalé que, lors de la réunion du comité chargé d'étudier les affaires de la société Air-Canada, M. G. R. McGregor a présenté une liste complète des employés de langue française de la société qui occupent des postes supérieurs. Comme vous me demandiez aujourd'hui si nous pourrions vous faire tenir des renseignements semblables pour les Chemins de fer nationaux, je vous envoie ci-joint une liste des postes supérieurs et intermédiaires de direction qu'occupent des Canadiens d'expression française. L'ensemble du réseau des Chemins de fer nationaux comporte environ 1,000 postes de cette catégorie. La liste ci-jointe contient 132 postes, soit 13 p. 100 des postes de direction importants. En d'autres termes, 13 p. 100 des postes supérieurs de direction du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada sont occupés par des Canadiens de langue française.

Il serait peut-être utile que je fasse quelques commentaires au sujet de la composition de cette liste et des postes énumérés. Comme je l'ai expliqué au Comité, nos dossiers de base du personnel ne révèlent pas l'origine ethnique des employés, car la Loi sur les justes méthodes d'emploi nous interdit formellement de demander aux personnes à la recherche d'un emploi de nous indiquer leur origine ethnique, leur religion ou leur race.

Afin de préparer la liste ci-jointe nous avons donc consulté nos dossiers supplémentaires qui renferment, entre autres choses, les noms des employés qui parlent couramment le français. Nous en avons dressé une liste et nous avons choisi les noms de famille qui nous paraissaient d'origine française. La liste que nous vous remettons est donc incomplète du fait que certains employés bilingues nés dans la province de Québec n'y figurent pas. Les postes énumérés comprennent ceux qui sont occupés par des agents administratifs du réseau, des employés ayant des connaissances techniques ou professionnelles et des spécialistes de direction de tous les domaines du travail de gestion. Pour vous citer un exemple, le directeur de secteur de Québec est responsable d'une manière générale du bon fonctionnement du réseau dans tout son territoire; il est spécialement chargé de l'organisation des services, des ventes, de l'exploitation industrielle, de la comptabilité et de la direction du personnel. Le directeur de la région du Saint-Laurent dirige tout le travail qui se fait dans les quatre secteurs qui constituent cette région, et il est entièrement responsable de dépenses d'exploitation se chiffrant à plus d'un million de dollars par année.

La liste des employés supérieurs qui figurent dans le rapport annuel de 1961 ne reflète pas de façon exacte la répartition de la responsabilité et de l'autorité selon les nouvelles méthodes d'organisation. Nous nous efforcerons de réparer cette lacune dans le rapport de 1962.

J'ose espérer que ces renseignements seront de quelque utilité pour le Comité.

D. Gordon

RÉGION DU SAINT-LAURENT

Poste	Localité
Directeur général	Montréal
Adjoint au vice-président et au directeur général	Montréal
Directeur de l'expansion industrielle	Montréal
Directeur de la propriété immobilière	Montréal
Directeur des relations extérieures	Montréal
Directeur adjoint des relations extérieures	Montréal
Agent général adjoint des réclamations	Québec
Directeur associé des ventes, service des voyageurs	Montréal
Surintendant général adjoint, service des transports	Montréal
Agent régional du courrier et des bagages	Montréal
Adjoint au service des transports	Montréal
Ingénieur des projets spéciaux et de la formation	Montréal
Ingénieur des projets	Montréal
Agent de stimulation des ventes	Montréal
Directeur adjoint des ventes, service des marchandises	Montréal
Agent des services analytiques	Montréal
Directeur de secteur	Québec
Directeur adjoint de secteur	Québec
Surveillant des services de bureau	Québec
Avocat	Québec
Directeur de l'exploitation	Québec
Surintendant des transports	Québec
Surintendant adjoint	Québec
Chef du mouvement des trains	Québec
Surintendant adjoint	Jonquière
Maitre-mécanicien	Québec
Agent du service industriel	Québec
Agent des transports	Québec
Chef des trains	Joffre
Chef du mouvement des trains	Lévis
Chef du mouvement des trains	Senneterre
Surintendant adjoint	Senneterre
Ingénieur adjoint de secteur	Québec
Ingénieur adjoint, entretien de la voie	Québec
Ingénieur adjoint, entretien de la voie	Québec
Surintendant de l'outillage	Québec
Surintendant adjoint de l'outillage des voitures	Québec
Directeur des ventes d'un secteur	Québec
Directeur des ventes, services des voyageurs	Québec
Contrôleur de secteur	Québec
Surveillant des relations avec les employés	Québec
Agent du service industriel	Québec
Surintendant adjoint	Québec
Chef de train et contremaître des locomotives en service	Montréal
Sous-chef du mouvement des trains	Montréal
Chef du mouvement des trains	Montréal
Surintendant adjoint	Montréal
Surintendant du matériel	Montréal
Chef de train	Montréal
Agent des services routiers	Montréal
Chef de train	Montréal
Chef du mouvement des trains	Montréal
Premier contremaître de l'outillage des wagons	Montréal
Chef de train	Montréal

APPENDICE A

RÉGION DU SAINT-LAURENT—Fin

Poste	Localité
Directeur des relations ouvrières	Montréal
Sous-directeur de secteur	Montréal
Surintendant de la gare de triage de Montréal	Montréal
Agent général des Messageries	Québec
Agent des relations ouvrières	Montréal
Adjoint du directeur du personnel	Montréal
Directeur du traitement électronique des données sur les marchandises	Montréal
Directeur adjoint de l'outillage des wagons	Montréal
Inspecteur de l'entretien des voies	Montréal
Contremaître d'atelier d'outillage	Montréal

RÉGION DE L'ATLANTIQUE

Poste	Localité
Adjoint spécialisé dans les services de voirie	Moncton
Surintendant adjoint, service du matériel	Moncton
Directeur de secteur	Campbellton
Surintendant du transport	Campbellton
Surintendant adjoint	Lévis
Chef de train	Edmundston
Surintendant adjoint	Rivière-du-Loup
Chef de train	New Carlisle
Sous-chef du mouvement des trains	Campbellton
Directeur des ventes	Campbellton
Contrôleur de secteur	Campbellton

RÉGION DES GRANDS LACS

Poste	Localité
Inspecteur des biens immobiliers	Toronto
Analyste des méthodes de travail	Toronto
Directeur d'exploitation	Capreol
Chef de service de voirie	Cochrane
Instructeur de mécaniciens	Le Pas

BUREAU PRINCIPAL

CONTENTIEUX

Poste	Localité
Avocat général	Montréal
Avocat régional	Montréal
Avocat	Montréal
Avocat général adjoint	Montréal
Directeur des indemnités relatives aux accidents du travail	Montréal

RECHERCHE ET PERFECTIONNEMENT

Poste	Localité
Directeur de projets spéciaux	Montréal
Premier analyste des méthodes de travail	Montréal
Premier analyste des méthodes de travail	Montréal
Premier analyste des méthodes de travail	Montréal
Premier analyste des recherches en exploitation	Montréal
Ingénieur adjoint des recherches	Montréal
Agent spécialisé	Montréal

BUREAU PRINCIPAL—*Suite*

RELATIONS EXTÉRIEURES

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Directeur des affiches de publicité	Montréal
Chef de la traduction et rédacteur des publications françaises	Montréal
Directeur des services de langue française	Montréal

HÔTELS

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Directeur de l'hôtel Charlottetown	Charlottetown

GÉNIE

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Premier aide-mécanicien	Montréal
Aide-mécanicien	Montréal
Dessinateur de travaux d'architecture	Montréal
Aide-mécanicien	Montréal
Architecte adjoint	Montréal
Aide-électricien	Montréal
Premier architecte adjoint	Montréal
Ingénieur constructeur	Montréal

TRACTION ET MATÉRIEL ROULANT

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Premier ingénieur mécanicien	Montréal
Ingénieur mécanicien	Montréal

VENTES

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Directeur des ventes, service des marchandises	Montréal
Directeur de la statistique, service des marchandises	Montréal
Directeur de l'expansion agricole	Montréal
Directeur adjoint de la publicité du service-voyageurs	Montréal
Directeur général des ventes, service-voyageurs	Montréal
Directeur du service du courrier et des bagages	Montréal

COMPTABILITÉ ET FINANCE

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Directeur de la comptabilité	Montréal
Premier analyste des méthodes	Montréal
Premier analyste des méthodes	Montréal
Surveillant de la vérification interne	Montréal
Premier analyste des méthodes	Montréal
Directeur des projets, traitement des données	Montréal
Analyste, traitement des données	Montréal

SERVICE MÉDICAL

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Médecin de la gare	Dorval
Médecin	Montréal

BUREAU PRINCIPAL—Fin

BUREAU DU PRÉSIDENT

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Adjoint général	Montréal

PERSONNEL ET RELATIONS OUVRIÈRES

Adjoint de l'agent du personnel	Montréal
---------------------------------	----------

SERVICE DES ENQUÊTES

Inspecteur des enquêtes	Montréal
-------------------------	----------

SERVICES ROUTIERS

Adjoint spécial	Montréal
-----------------	----------

TÉLÉCOMMUNICATIONS

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Surintendant	Montréal
Directeur régional des ventes	Montréal
Comptable, revenu	Montréal
Surintendant adjoint (Exploitation)	Montréal
Surveillant de l'atelier	Montréal
Surintendant	Toronto
Directeur, division des télécommunications	Québec

M. FORTIN: N'aurait-il d'opinion que vous désirez exprimer en ce moment, par des questions que vous porteriez devant le Comité au moment où il préparera son rapport sur le rapport des chemins de fer Nationaux?

M. GAGNON: Voulez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

M. FORTIN: Notre Comité fera rapport de son étude du rapport des chemins de fer Nationaux. Vos remarques ne seraient-elles pas plus opportunes lors de cette réunion, qui aura lieu plus tard, quand nous aurons terminé l'étude du rapport d'Air-Canada?

Le PRÉSIDENT: Ou à la Chambre?

M. GAGNON: Je pourrais faire cela, mais je croyais que le Comité avait adopté le rapport sans retard.

M. McDONALD (Horsillon-Sud): Monsieur le président, puisqu'il s'agit d'Air-Canada aujourd'hui, je crois que nous devrions nous en tenir à Toronto ce soir. Si ensuite M. Grégoire a quelque chose à ajouter, il pourra le faire devant la Chambre.

M. SMITH (Calgary-Sud): Oui, et il pourrait se faire nommer membre du Comité; comme cela la question serait décidée pendant la préparation du rapport du Comité.

M. GRÉGOIRE: Voulez-vous dire ici, au Comité, quand il sera question d'adopter le rapport en entier?

M. SMITH (Simcoe-Nord): Je crois que ce serait le moment logique.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Continuons.

M. KULHAV: Monsieur le président, il y a un point que je voudrais éclaircir. Puisque M. Grégoire ne fait pas partie du Comité et qu'il n'est ici ce matin qu'en titre de suppléant pour M. Caouette et non comme membre du Comité désigné par la Chambre des communes, pensez-vous qu'il devrait prendre part à la discussion?

BUREAU PRINCIPAL—Pia

BUREAU DU PRÉSIDENT

Localité	Poste
Montreal	Adjoint général
Montreal	Adjoint de l'agent du personnel

Localité	Poste
Montreal	Inspecteur des enquêtes

SERVICES ROUTIERS

Localité	Poste
Montreal	Adjoint spécial
Montreal	Directeur régional des ventes
Montreal	Comptable
Montreal	Surveillant adjoint (Exploitation)
Montreal	Surveillant de l'atelier
Montreal	Surveillant
Montreal	Directeur, division des télécommunications
Montreal	Localité
Montreal	Localité

VENTES

Localité	Poste
Montreal	Localité

FINANCE ET ÉCONOMIE

Localité	Poste
Montreal	Localité

SERVICE MÉDICAL

Localité	Poste
Montreal	Localité
Montreal	Localité

TÉMOIGNAGES

MARDI le 27 novembre 1962

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Je vois que nous sommes en nombre. Notre horloge n'est pas à l'heure. D'après elle nous sommes un peu en avance mais d'après l'heure juste, nous sommes un peu en retard. Nous devons étudier ce matin le rapport d'Air-Canada pour l'année 1961.

M. GRÉGOIRE: Avant de commencer, monsieur le président, me permettez-vous de dire quelque chose au sujet de l'adoption du rapport des Chemins de fer nationaux vendredi dernier?

Le PRÉSIDENT: Seulement si vous avez la permission du Comité. Après tout, nous en avons fini avec ce rapport.

M. GRÉGOIRE: Je demande donc cette permission aux membres ici présents.

Le PRÉSIDENT: Vous ne faites pas partie du Comité.

M. GRÉGOIRE: J'ai été désigné comme membre du Comité, mais un suppléant a été nommé à ma place, parce que je devais m'absenter. Aujourd'hui, comme M. Caouette est absent, je prends sa place.

Le PRÉSIDENT: M. Grégoire n'est pas membre du Comité.

M. FISHER: Puis-je poser une question à M. Grégoire?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Fisher.

M. FISHER: S'agit-il d'opinions que vous désirez exprimer en ce moment ou de questions que vous pourriez présenter au Comité au moment où il préparera son rapport sur le rapport des chemins de fer Nationaux?

M. GRÉGOIRE: Voulez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

M. FISHER: Notre Comité fera rapport de son étude du rapport des chemins de fer Nationaux. Vos remarques ne seraient-elles pas plus opportunes lors de cette réunion, qui aura lieu plus tard, quand nous aurons terminé l'étude du rapport d'Air-Canada?

Le PRÉSIDENT: Ou à la Chambre?

M. GRÉGOIRE: Je pourrais faire cela, mais je croyais que le Comité avait adopté le rapport vendredi dernier.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur le président puisqu'il s'agit d'Air-Canada aujourd'hui, je crois que nous devrions nous en tenir à l'ordre du jour. Si ensuite M. Grégoire a quelque chose à ajouter, il pourra le faire devant la Chambre.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Oui, et il pourrait se faire nommer membre du Comité; comme cela la question serait discutée pendant la préparation du rapport du Comité.

M. GRÉGOIRE: Voulez-vous dire ici, au Comité, quand il sera question d'adopter le rapport en entier?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois que ce serait le moment logique.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Continuons.

M. ROULEAU: Monsieur le président, il y a un point que je voudrais éclaircir. Puisque M. Grégoire ne fait pas partie du Comité et qu'il n'est ici ce matin qu'à titre de suppléant pour M. Caouette et non comme membre du Comité désigné par la Chambre des communes, pensez-vous qu'il devrait prendre part à la discussion?

Le PRÉSIDENT: Seulement avec la permission du Comité.

M. FISHER: Monsieur le président, la tradition veut que, lorsqu'une personne désire assister à la séance, le Comité lui permet de poser des questions. Cela se fait généralement par l'intermédiaire d'un député de son propre parti.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, cela dépend du comité.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, l'acoustique de cette salle n'est pas très bonne. Voulez-vous répéter la question et la réponse?

Le PRÉSIDENT: M. Rouleau a demandé si une personne qui ne fait pas partie du Comité a le droit de poser des questions et M. Fisher a dit qu'il est plus ou moins de tradition dans les comités d'accorder certaines libertés et que, si une personne qui n'est pas membre d'un comité désire poser une question, elle peut toujours le faire par l'entremise d'un autre membre du Comité. Je crois qu'on peut accorder certaines libertés à cet égard, mais il faudrait demander la permission du Comité. En d'autres termes, si, en tant que membres du Comité vous refusez à quelqu'un la permission de poser une question, alors il ne peut pas le faire. Mais une certaine mesure de liberté a été prévue.

Donc, au sujet du rapport, nous avons avec nous de la part d'Air-Canada, M. Gordon McGregor, président; M. W. H. Seagrim, premier vice-président (Exploitation); M. W. S. Harvey, contrôleur et vice-président (Finances); M. H. D. Laing, auditeur général, et M. N. E. Taylor, directeur des recherches économiques. Sont également présents M. R. C. MacInnis, directeur des relations extérieures, et M. A. J. Gauthier, directeur du secteur des relations extérieures et des relations avec les organismes de l'État.

Nous avons en main le rapport d'Air-Canada. Il n'est pas long. J'imagine que vous en avez tous pris connaissance. Devons-nous le considérer comme lu et l'étudier section par section?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je crois que c'est l'usage et, à moins que M. McGregor n'ait quelque remarque à faire auparavant, nous allons procéder à l'étude du rapport point par point. Avant d'entamer la discussion, permettez-moi d'offrir mes félicitations à M. McGregor, et je crois que tous les membres du comité seront d'accord avec moi, non seulement pour souhaiter la bienvenue à notre président en qualité de témoin, mais aussi pour le féliciter de son retour à la santé, parce que je sais que l'an dernier il n'était pas très bien portant.

Le PRÉSIDENT: Oui. M. Smith exprime les vœux du Comité et leur satisfaction de vous retrouver encore une fois en bonne santé et bien portant. Je crois que vous n'avez plus rien à craindre maintenant.

M. PRITTIE: Avant que M. McGregor ne commence, vu que le présent rapport a plus d'un an d'existence, je me permets de le prier de bien vouloir nous parler de l'activité de 1962 et de la situation présente.

Le PRÉSIDENT: Je crois que tout cela se trouve résumé dans le chapitre des perspectives d'avenir.

M. G. R. MCGREGOR (*Président d'Air-Canada*): Monsieur le président, je voudrais tout d'abord remercier le Comité pour les bons souhaits qui m'ont été adressés. Comme quelqu'un vient de le dire, en effet, l'acoustique de cette salle n'est pas fameuse. Nous avons ici en ce moment une équipe capable de répondre avec compétence à n'importe quelle question sur l'activité d'Air-Canada au cours de l'année 1961 et si quelque chose leur paraît obscur, ils sauront où aller puiser des renseignements. Nous n'avons aucun désir de cacher des faits. J'espère que les questions seront posées dans ce même esprit.

Comme la plupart des industries, l'aviation a son jargon particulier. Il peut m'arriver parfois de me laisser aller à la mauvaise habitude d'utiliser des termes qui sont propres à notre entreprise; mais, si je manque de clarté, je compte bien sur vous pour m'interrompre et me demander des explications sur les termes que j'emploie. Certains mots n'ont l'air de rien, mais ils ont un sens particulier dans le langage habituel de l'aviation. Je crois que c'est là tout ce que j'ai à dire.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur McGregor. Allons-nous maintenant étudier le rapport tel quel? Je pense que vous l'avez tous lu.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, puis-je proposer quelque chose? Il semble que nous nous sommes trompés l'autre jour au sujet du rapport des Chemins de fer nationaux en ne le lisant pas, comme on avait l'habitude de le faire. Je crois qu'il est bien préférable de lire un alinéa ou un article ou même une des phrases et de commencer ensuite l'interrogatoire. Autrement nous verrons se répéter ce qui s'est passé au sujet du rapport des chemins de fer Nationaux, quand, au sujet d'un article, nous discussions de n'importe quoi. Il me semble que nous ayons procédé ainsi l'année dernière et l'année précédente et je propose que nous suivions encore la même pratique.

Le PRÉSIDENT: Pour ma part, je suis totalement d'accord avec M. Chevrier. Je pense que, si le Comité est consentant d'agir de cette façon, il y aurait plus d'ordre que, si vous vouliez aborder à la fois tout le rapport. De toute façon, nous étudierons le rapport en entier, mais je crois que ce serait une excellente idée que M. McGregor lise d'abord l'article intitulé «Revue financière». Libre à nous de commencer ensuite l'interrogatoire et de procéder d'une façon ordonnée.

M. MCGREGOR: Je vais commencer la lecture à la page 5. Comme vous le verrez, le rapport est daté du 28 février et adressé au ministre des Transports.

M. CARTER: Monsieur le président, avant de commencer, M. McGregor pourrait peut-être nous indiquer les grandes lignes du rapport.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas bien long et je pense qu'il serait préférable que M. McGregor en fasse la lecture. Tous les membres du Comité sont fort occupés et peut-être que vous ne voudriez pas avouer que vous n'avez pas lu le rapport en entier. Je pense que, si on en donne lecture, nous pourrions mieux nous en tenir à des points déterminés. Je crois que M. Chevrier a voulu que M. McGregor fasse la lecture du rapport.

M. CARTER: Je n'avais pas compris qu'il avait été proposé de continuer la lecture.

M. RIDEOUT: Allons-y.

M. MCGREGOR:

Revue financière

La période se révèle paradoxale en ce qu'elle a été marquée à la fois par une hausse sans précédent du volume de trafic et par le déficit le plus considérable de l'histoire de la Société. Les nouveaux tarifs domestiques ont été extrêmement populaires et le nombre des passagers a accusé une forte hausse. Simultanément, toutefois, les voyageurs ont montré une préférence très nette pour la classe économique, au point que le revenu moyen de la Société par voyageur-mille est tombé de 6.25c. en 1960 à 5.80c. en 1961. La classe économique représentait 44% du trafic de voyageurs de la Société en 1960 et l'on avait prévu qu'elle augmenterait à 69% en 1961, mais la proportion s'est établie en réalité à 79%. Ce changement radical dans notre façon de voyager a plus qu'absorbé les économies substantielles réalisées par la Société et dont témoigne la réduction très satisfaisante des frais d'exploitation par tonne-mille disponible, soit de 36.72c. à 31.30c. De toute évidence, il faut corriger cet écart entre le revenu et les dépenses.

Le déficit de l'année se chiffre par \$6,450,082.

L'acquisition d'appareils plus gros et plus rapides a augmenté de 24% la capacité de sièges-milles. Quand on songe qu'un seul appareil de la rapidité et des dimensions d'un DC-8 peut accomplir le travail de quatre Super Constellation, on peut mieux apprécier l'accroissement de productivité qu'a valu à la Société l'adoption du matériel moderne.

Les voyageurs-milles ont augmenté de 21%, ce qui se compare avantageusement à la situation des grandes lignes américaines, dont le trafic total n'a accusé qu'une hausse de 1% en 1961. En raison de la capacité sensiblement accrue, le coefficient d'utilisation en passagers est passé de 66% en 1940 à 64%.

Autre effet remarquable des tarifs revisés, dont les avantages sont particulièrement évidents sur les longs trajets, la longueur moyenne du voyage-passager au pays a augmenté de 498 milles en 1960 à 556 milles en 1961.

Le revenu avant les dépenses d'intérêt a été de \$4,060,251.

La formation d'une flotte plus efficace s'est traduite par une hausse considérable des frais relatifs à l'achat et à la propriété. Les dépenses de dépréciation ont augmenté de \$6,200,000; l'intérêt net sur les emprunts de capitaux, de \$4,800,000; et les déboursés d'assurance, de \$1,700,000. Ces trois postes réunis ont représenté une hausse de 67% des frais de propriété.

Les dépenses capitales se sont élevées à \$40,500,000 dont \$26,600,000 pour l'achat de nouveaux appareils et \$13,900,000 pour le matériel et les bâtisses appropriés.

L'emploi d'appareils plus gros et plus rapides a contribué à accroître la productivité des employés. Alors que les tonnes-milles disponibles augmentaient de 29%, le nombre moyen des employés augmentait de 5% seulement. La hausse totale des salaires a été de 7%.

Les frais encourus en 1961 pour la mise en service des nouveaux appareils, au montant de \$2,149,000, sont amortis sur une période de quatre ans.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, puis-je poser au président d'Air-Canada une question qui découle du passage suivant du rapport, page 5: «Le déficit de l'année se chiffre par 6,450,082 dollars»? Le président peut-il dire au Comité quelles sont les raisons de cet énorme déficit, la raison pour laquelle ce déficit est tellement plus élevé que celui de l'an dernier et quel parallèle peut-on établir avec les autres compagnies d'aviation?

M. MCGREGOR: La question se divise en trois parties. Je commencerai par dire quelles sont, à notre avis, les raisons du déficit. Comme il arrive dans tout la plupart des cas de profit ou de déficit, plusieurs facteurs ont contribué à ce résultat de \$6,400,000. Nous considérons qu'Air-Canada a perdu un revenu net de \$5,300,000 du fait que la C. P. A. a inauguré un vol transcontinental par jour. Il est toujours risqué de faire une estimation de ce genre; car, tout en ayant une assez bonne idée de ce qu'a été le revenu brut, il est impossible de dire quel revenu aurait retiré Air-Canada si la C. P. A. n'avait pas pris cette initiative. Nous estimons qu'il est raisonnable de supposer qu'Air-Canada aurait bénéficié de 80 à 90 p. 100 de ce revenu. En outre, les frais d'exploitation et l'exploitation n'auraient pas beaucoup augmenté si nous avions eu ce trafic supplémentaire, car le trafic que nous avons eu en 1961 ayant été fort peu considérable, Air-Canada aurait pu bien facilement se charger du transport qu'a effectué la C. P. A. au moyen de son service transcontinental. Les seuls frais additionnels auraient été le service des tickets et des repas et les autres dépenses qui se rapportent directement au transport des passagers. Il y avait aussi d'autres questions en jeu. Deux lignes étrangères, Air-France et Lufthanza, ont obtenu le droit d'établir des services sans escale entre Montréal et Chicago. Cette question est étroitement reliée aux accords bilatéraux entre le Canada, la France et l'Allemagne de l'Ouest et entre le Canada et les États-Unis. Je ne vais pas vous imposer la fastidieuse description de la cinquième liberté, mais il en résulte nettement que ni le Canada ni les États-Unis ne peuvent accomplir de vols sans escale entre Montréal et Chicago, mais les deux sociétés étrangères le peuvent et, parce que leurs services sont le prolongement de vols trans-atlantiques, elles ont la permission de servir des boissons alcooliques entre Montréal et Chicago. C'est ce qui fait que les gens préfèrent ce service à celui des concurrents qui doivent faire escale à Toronto, entre Montréal et Chicago. Nous pensons que cet état de choses nous a causé une perte de revenus de \$400,000.

Il y a un autre facteur qui a déjà été mentionné. Il s'agit du nouveau tarif domestique pour les passagers, qui est devenu en vigueur le 2 janvier 1961. Je suis le premier à admettre que ce tarif a été mal conçu. Le but principal était de réduire le coût des voyages par avion au

Canada. Le but a été atteint, il a même été dépassé. Il y a eu un autre effet que nous n'attendions pas; il a dirigé une grande partie—environ 80 p. 100—de tout le trafic-passagers vers la classe économique. De 66 p. 100 qu'il était l'an dernier, le service de première classe a baissé à 23 p. 100. Nous nous étions attendus à un effet de ce genre, mais pas à celui qui s'est véritablement produit. Le résultat a été de faire baisser la moyenne des revenus domestiques, par passager-mille de 8 p. 100 par rapport au chiffre de 1960. Vous pouvez dire que c'est la faute d'Air-Canada, mais il faut dire qu'il n'est pas facile de prévoir de quelle façon le public réagira à un changement de tarif.

Je sais que vous voulez que je m'en tienne à l'année 1961, car vous étudiez le rapport de cette année-là. Quoiqu'il en soit, vous verrez que, dans le rapport de l'année dernière, nous avons prévu la nécessité d'un changement du tarif domestique c'est ce que nous avons fait en avril 1962. La mesure était destinée à combler le vide qui existait entre le tarif de première classe et le tarif de la classe économique. Je crois que le changement a été fort efficace.

Une autre chose qui a été au détriment de la société en 1961 a été la livraison tardive des Vanguard. Vous avez dû voir notre réclamation prétextuelle de 1961, dans laquelle nous prédisions que nous serions la première compagnie d'aviation entièrement munie d'avions turbo-propulsés du monde occidental. Nous n'avons pas été prêts à temps, surtout parce que les livraisons de Vanguard ont considérablement retardé par suite des difficultés que la *Rolls Royce Company* a éprouvées avec les moteurs pendant la période de mise au point. Ce n'était pas la faute du fabricant de l'ossature. Il a donc fallu que nous continuions à utiliser quelques-uns de nos avions à pistons, notamment les Superconstellations. En outre, nous avons calculé la période de service des Superconstellations de façon que leurs moteurs arrivent à la fin de leur durée, à peu près au moment où nous allions les remplacer par des Vanguard. Quand nous nous sommes rendu compte qu'il fallait prolonger considérablement leur période de service, il a fallu faire subir aux Superconstellations beaucoup de réparations coûteuses.

Il est un autre élément qui est plutôt une conséquence des autres facteurs et c'est la diminution du coefficient d'utilisation en charge payante qui, vu les conditions existantes en 1961, est descendue au-dessous de la ligne de démarcation établie afin qu'il n'y ait pas de perte.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, j'ai une autre question à poser.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je n'en suis qu'à ma première question. Afin de couper court, la réponse que vous avez donnée à la première question s'applique-t-elle à la deuxième qui était la suivante: Quelle est la raison de l'important déficit de 1961 par rapport à celui de 1960?

M. MCGREGOR: Oui. Je pense que tout ce que j'ai dit s'applique tant aux causes du déficit qu'à l'augmentation du déficit de 1961 par rapport à celui de 1960.

M. CHEVRIER: Ma troisième question était la suivante: Comment la comparaison s'établit-elle avec les autres lignes?

M. MCGREGOR: D'après les renseignements que nous possédons, je pense que, s'il y a une perte, cette perte a été moindre que celles des autres compagnies. Peut-être qu'une réponse de façon globale serait satisfaisante. Sinon, je donnerai le détail pour chacune des compagnies d'aviation. Voici: Les compagnies *American, Braniff, Continental, Delta, Eastern, National, Northeast, T.W.A., United* et *Western* ont eu, en 1960, un revenu domestique net de \$1,190,000 et, en 1961, leur déficit domestique a été de \$34,274,000.

M. CHEVRIER: Combien de sociétés avez-vous nommées?

M. MCGREGOR: Douze.

M. CHEVRIER: On a prétendu alors que le déficit était attribuable aux frais d'entretien des gros avions, comme le DC-8. Quel est votre avis là-dessus?

M. MCGREGOR: Je ne suis pas du tout de cet avis, car nos frais, par unité, ont baissé très considérablement en 1961 par rapport à 1960. Il n'y a rien de plus commode, que nous

sachions, que le DC-8, pour le déplacement des sièges. Comme on l'a dit auparavant, il faut qu'il y ait autant de passagers que de sièges, et il n'y en a pas eu autant.

M. CHEVRIER: Pas autant de passagers que de sièges?

M. MCGREGOR: Mais, comme je l'ai mentionné, en matière de revenus, rien n'est plus efficace que le DC-8.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur McGregor, vous nous avez dit, en vous fondant sur les facteurs que vous avez énumérés, qu'il était concevable que vous auriez pu avoir un revenu de \$5,300,000 n'eût été le vol ajouté par la C.P.A. Toutefois, dans le compte rendu de l'an dernier, M. Seagrim de la société Air-Canada nous a dit que le revenu avait été de \$5,300,000 l'année dernière. Quelle a été la prévision il y a un an? Je pose la question parce que, dans votre témoignage devant le Comité, l'an dernier, en maintes circonstances, notamment à la page 508, vous avez dit que vous pourriez calculer ou évaluer vos revenus ou vos pertes nets de façon plus juste. Je comprends que le facteur dont vous avez parlé dans le rapport, soit le changement de l'écart entre le passage de première classe et la classe économique est la principale raison pour laquelle vous êtes incapable de faire le calcul avec plus d'exactitude. Est-ce vrai?

M. MCGREGOR: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Et il y a l'intérêt sur les emprunts?

M. MCGREGOR: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous n'avez rien dit à ce propos, si je me souviens.

M. MCGREGOR: Oui, dans le passage du rapport que j'ai lu.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Mais ce n'est peut-être pas un facteur aussi important que les deux autres facteurs dont vous avez parlé.

M. MCGREGOR: Non.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Le montant est d'environ 10 millions de dollars?

M. MCGREGOR: Oui, dix millions et demi.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Une augmentation de \$2,400,000.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je vois dans un rapport que j'ai devant moi que plusieurs compagnies d'aviation rivales, sur notre continent, seraient censées payer un montant d'intérêt beaucoup moins élevé sur leurs emprunts par rapport au montant d'intérêt beaucoup moins élevé sur leurs emprunts par rapport au montant de leur profit d'exploitation. La *Pan-American*, par exemple, avec un revenu d'exploitation de 460 millions de dollars, paie un intérêt net de 16 millions de dollars, alors qu'Air-Canada, qui a un revenu d'exploitation de 165 millions de dollars, doit payer un intérêt de 10 millions. N'est-ce pas là un facteur encore plus important que celui que vous avez indiqué?

M. MCGREGOR: Non, je ne crois pas. Nous avons calculé séparément le coût par tonne-mille par rapport à chaque élément de nos frais d'exploitation, y compris l'intérêt, et le montant de l'intérêt n'est pas hors de proportion. Je pense que l'une des raisons pour lesquelles les totaux de quelques très gros transporteurs des États-Unies sont plus bas, c'est qu'une proportion plus grande de leur flotte fait l'objet d'une dépréciation depuis plus longtemps. C'est ce qui a réduit leur dette globale avec les années. Bien que je ne sois pas spécialiste dans la gestion des affaires des autres compagnies, je puis dire que certains transporteurs américains ont voulu ajouter une flotte d'avions à réaction à leur flotte d'avions turbo-propulsés et à pistons, et il en est résulté une diminution regrettable des coefficients d'utilisation.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ce qui a probablement le plus surpris certains membres du Comité de même qu'inquiété considérablement la direction de votre compagnie, même si l'on nous en avait parlé, c'est que, et je ne crois pas être injuste envers M. Seagrim en

disant cela, une grande partie du coût provient naturellement de la conversion faite il y a un an (et cela est bien compréhensible) et nous avons accusé un déficit de 6 millions. En second lieu, vous attribuez de nouveau la perte de revenus à la concurrence des lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Il y a un an, M. Seagrim a dit ici que vous aviez perdu un revenu de 5.8 millions aux mains des lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Cette année, vous parlez de 5.3 millions.

M. MCGREGOR: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Au fond, n'est-il pas vrai que les renseignements que j'ai obtenus de ces lignes aériennes, nommément *American*, *Delta*, *Northwest* et *Pan-Am*, ne concordent pas avec les vôtres, que leurs chiffres sont meilleurs cette année?

M. MCGREGOR: En 1962?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Oui.

M. MCGREGOR: Les nôtres aussi.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Mais toutes les cinq révèlent un profit en même temps.

M. MCGREGOR: J'en doute, mais je puis vérifier. J'aimerais cependant souligner un point. L'ennui est que les prévisions de 1961 n'avaient absolument rien de commun avec les dépenses, intérêts ou autres choses. Le total des frais d'exploitation n'existait à peu près pas dans les prévisions de 1961. Nos difficultés viennent de ce que nous n'avons pu réaliser en 1961 le montant estimatif de revenus, de sorte que nous terminons avec un déficit.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est ce mauvais calcul des revenus entre la première classe et le transport à prix réduit qui est selon vous, l'élément principal.

M. MCGREGOR: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est donc la cause véritable des erreurs de calcul?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. PRITIE: Monsieur le président, M. McGregor dit qu'on a perdu \$5,300,000 aux mains d'Air-France et de la Lufthansa. J'aimerais savoir ce que cela donne comme déficit ou profit net, selon le cas. J'aimerais savoir quel aurait pu être le déficit sans cette perte.

M. MCGREGOR: En ce qui concerne cette perte, je déduirais ce chiffre du montant de \$6,400,000. Je pourrais dire que, sans cette concurrence, Air-Canada aurait pu absorber 90 p. 100 de ce transport.

M. PRITIE: Quel aurait alors été votre déficit?

M. MCGREGOR: Il aurait sans doute été de \$1,100,000.

M. ROULEAU: Monsieur le président, j'aimerais poser une ou deux questions à M. McGregor. Je ne voudrais cependant pas qu'il se sente visé en aucune façon par ce qui est au fond de mes questions.

J'ai été surpris de constater que la compagnie n'a pas jugé opportun de nommer des Canadiens de langue française au nombre de ses sept administrateurs. Monsieur McGregor, croyez-vous qu'il serait possible d'obtenir les services compétents de quelques Canadiens de langue française au bureau d'administration d'Air-Canada. N'êtes-vous pas d'avis que les nominations au bureau d'administration d'une compagnie de la couronne comme Air-Canada devraient indiquer qu'un important secteur de la population est de langue française?

M. MCGREGOR: Monsieur Rouleau, la liste des administrateurs d'Air-Canada comprend les noms de plusieurs Canadiens d'expression française. Les dossiers du personnel ne tiennent pas compte, devrais-je dire, de la langue maternelle des parents de chacun. Nous tenons des dossiers très précis de notre personnel bilingue. Je dois dire que la plupart de nos Canadiens qui sont bilingues ont le français comme langue maternelle. Ceux-ci semblent avoir beaucoup plus de facilité pour l'étude de l'anglais que les Anglais pour le français. J'aimerais cependant vous donner lecture d'une liste de noms et d'emplois de personnes dont la langue maternelle est le français et qui sont à l'emploi d'Air-Canada.

- M. R.-C. Baudru, adjoint au vice-président principal de l'exploitation, Montréal.
 M. R.-M. Giguère, directeur des opérations de vol, Winnipeg.
 M. F. Patrault, surintendant régional de l'entretien, Totonto.
 M. A. Bruneau, surintendant général de l'entretien, Moncton.
 M. P.-E. Lamoureux, spécialiste des études du matériel et de leur exploitation, Dorval.
 M. L.-C. DesBois, avocat adjoint, Montréal.
 M. J. Violette, médecin, Dorval.
 M. A.-J. Gauthier, directeur régional, relations extérieures et avec le gouvernement, Ottawa.
 M. C. Grégoire, directeur régional, relations extérieures, Montréal.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Aucune parenté, monsieur Grégoire?

M. GRÉGOIRE: Non.

M. MCGREGOR: La liste continue:

- M. J. Lepottier, représentant des relations extérieures, Montréal.
 M. G.-R. Pérodeau, directeur commercial régional, Montréal.
 M. P.-L. Jérôme, directeur commercial régional, Paris.
 M. H. Dansereau, directeur commercial régional, Québec.
 M. G.-H. Lesage, directeur, fonctionnement de la station, Dorval.
 M. R.-J. Alain, directeur du bureau des voyageurs à l'aéroport, Dorval.
 M. J.-A.-W. Lalonde, directeur, appréciation des tâches, Montréal.
 M. J.-A. Larue, interviewer pour l'embauchage, Montréal.
 M. F.-R. Laflamme, directeur des ventes, cargaisons, Montréal.
 M. F. Saint-Hilaire, commissaire en chef, régions d'outre-mer, Dorval.
 M. L.-G. Gobeil, agent de sécurité, Dorval.

Environ 26 p. 100 des employés que recrute Air-Canada sont bilingues, c'est-à-dire qu'ils parlent français et anglais seulement, il va sans dire.

Je peux vous fournir le détail par province, si vous le désirez. Québec en compte 2,513; c'est dire que 51 p. 100 de tous les employés de cette province sont bilingues; il y en a 155 en Ontario, soit 7 p. 100; il s'en trouve 15 ou 13 p. 100 au Nouveau-Brunswick, de sorte que sur un total de 10,825 employés, 2,838 parlent français, soit 26 p. 100. Je crois que la moyenne nationale des Canadiens qui parlent le français et l'anglais est de 12 p. 100.

M. ROULEAU: Je suis très heureux d'entendre cela, monsieur McGregor; mais n'êtes-vous pas d'avis que les Canadiens de langue française pourraient occuper des postes à l'administration de la compagnie? Je suis certain qu'il y a des Canadiens de langue française qui sont capables d'assumer ces responsabilités.

M. MCGREGOR: Je suis tout-à-fait sûr que des personnes de langue française pourraient occuper les postes dont vous parlez. J'aimerais cependant signaler qu'il y a 25 ans cette année qu'Air-Canada existe et que pendant mes 16 ou 17 années au service de la compagnie, il n'y a qu'un vice-président qui ait pris sa retraite. Il s'agit de M. English, qui s'est retiré il y a environ six ans. C'est la seule vacance qui se soit produite à cause d'une retraite, d'un décès ou d'une démission.

M. PRITTE: Monsieur McGregor, y a-t-il des chances pour que les Canadiens de langue française que vous avez nommés se voient confier des postes plus élevés plus tard?

M. MCGREGOR: Oui, la chose est probable en effet. Je voulais seulement vous faire comprendre qu'il n'y a eu à peu près aucun déplacement au niveau de l'administration, ce dont M. Rouleau a parlé.

M. PRITTE: A tout événement, certains Canadiens de langue française que vous avez nommés devraient accéder aux postes en question plus tard.

M. MCGREGOR: C'est bien probable.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, j'aimerais faire remarquer que le témoin que nous avons devant nous a répondu à cette question d'une façon beaucoup plus aimable que ne l'a fait celui qui était ici la semaine dernière.

M. SMITH (Simcœ-Nord): Monsieur le président, je trouve cette remarque déplacée, étant donné que le témoin savait qu'on lui poserait cette question quand il s'est présenté devant nous. Il n'a pas été pris par surprise.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, ce sujet ne devrait pas soulever de discussion.

M. CHEVRIER: Je croyais plutôt faire un compliment, monsieur le président.

M. FISHER: Monsieur le président, les paroles de M. Chevrier me surprennent, après les remarques pleines d'égards qu'il a eues à l'endroit de M. Gordon, la semaine dernière. Il semble y avoir quelque chose de paradoxal.

M. CHEVRIER: Peut-être y a-t-il paradoxe, monsieur Fisher.

M. BADANAI: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. McGregor de préciser sa déclaration au sujet de l'erreur de calcul dans les taux demandés entre la classe économique et la première classe. M. McGregor est-il d'accord avec moi quand je trouve exorbitants les taux demandés en première classe par rapport à ceux de la classe économique?

M. MCGREGOR: Je suis d'accord avec vous.

M. BADANAI: Prenons une différence de \$600 entre la classe économique et la première classe, s'il s'agit d'un couple qui va en Europe. Un exemple plus concret serait peut-être la différence à l'égard d'un vol entre Ottawa et Fort-William. Mettons une différence d'environ \$30. Je trouve que c'est exagéré.

M. MCGREGOR: Laissez-moi d'abord vous dire que je suis entièrement d'accord avec vous en ce qui a trait à la différence entre les deux billets. Cette différence est beaucoup plus accentuée lorsqu'il s'agit de voyages outre-mer que dans le cas de voyages au Canada. Nous avons un certain contrôle sur les taux qui s'appliquent aux voyages au pays, mais non pas outre-mer. D'après moi, cette dernière différence est ridicule. L'homme moyen vous dira assez plaisamment qu'il ne peut boire autant de boissons alcooliques que cela en traversant l'Atlantique. Il y a naturellement d'autres différences dans le service, surtout du point de vue des lignes aériennes, car le voyageur dispose de plus d'espace et a l'usage d'un petit salon. Il franchit cependant la même distance et il descend en même temps et au même endroit. Un grand nombre de personnes en viennent à penser que la différence n'en vaut pas la peine. Les voyageurs de la première classe sont proportionnellement moins nombreux que ceux de la classe économique, bien que cette dernière comporte les quatre cinquièmes de l'aire réservée aux voyageurs.

M. BADANAI: Qui fixe les taux maintenant?

M. MCGREGOR: Parlez-vous des taux intérieurs ou internationaux?

M. BADANAI: Je parle des deux, monsieur McGregor.

M. MCGREGOR: Le tarif international est fixé en vertu d'une entente au moyen d'une organisation appelée IATA, l'Association internationale des transports aériens. On recommande les taux intérieurs, qui sont mis en vigueur ou rejetés. A vrai dire, la Commission des transports aériens ne les approuve pas en tant que tels. Si la Commission des transports aériens ne s'accorde pas quant à l'acceptation du tarif proposé par la compagnie, il s'ensuit un refus de ce tarif. Ces taux ne sont pas vraiment approuvés en tant que tels. Nous avons relevé cette lacune dans notre tarif de 1961 et, en avril 1962, nous avons déposé une modification qui a eu pour effet de rectifier la situation. Il y a moyen d'aller encore plus loin dans ce domaine.

M. BADANAI: N'avez-vous aucune autre réduction à l'étude, au sujet des billets de première classe?

Le PRÉSIDENT: Comme nous avons terminé l'étude de l'état financier, nous passons maintenant à l'examen des «modifications du tarif».

M. BADENAI: J'ai soulevé la question parce que le président a mentionné une erreur de calcul des taux. J'y reviendrai cependant.

M. MCGREGOR: Je veux élucider un point. J'ai dit que nous n'avions pas exactement prévu quelles conséquences auraient les taux de 1961, par lesquels nous encourageons le public à voyager en classe économique.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Une différence de \$6 entre Ottawa et Toronto ne paraît pas.

M. MCGREGOR: Elle paraît sur un long vol.

Le PRÉSIDENT: Je ne puis vous donner la parole que lorsque vous levez la main à tour de rôle. M. Pascoe est le suivant, puis M. Heber Smith; je vois maintenant beaucoup de mains se lever.

M. PASCOE: Monsieur le président, M. McGregor a peut-être abordé ce point, mais je n'ai pas entendu ce qu'il a dit du déficit. Il a mentionné la livraison tardive du Vanguard. Y a-t-il une explication à cela? Air-Canada aurait-il pu prendre des mesures afin de hâter cette livraison?

M. MCGREGOR: Je peux vous fournir une explication. Un défaut grave est apparu dans le moteur avant son installation dans l'avion. La compagnie Rolls-Royce a retardé le programme de livraison jusqu'à ce qu'elle jugeât les moteurs en parfait ordre. Je puis vous donner les dates de livraison qui apparaissent au contrat et les dates où la marchandise a été livrée en fait.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ma question complète celle de M. Pascoe. D'après vous, monsieur, l'acquisition tardive du Vanguard a contribué à la perte nette. Il y a un an, votre excellent témoins, M. Seagrim, a fait part au Comité de certaines difficultés que vous avez éprouvées après avoir mis ces appareils en service. N'est-il pas également vrai, qu'ajoutées peut-être à l'acquisition tardive du Vanguard, les difficultés qui ont surgi lors de la mise en service de ces appareils ont contribué pour une bonne part à la perte de revenus d'exploitation? Je me rappelle, par exemple, le jour où l'un de ces appareils devait arriver dans ma ville, au milieu des célébrations et où tout le monde parlait de cela. Mais l'on vit arriver un Super Constellation. J'ai vérifié le nombre des livraisons et les retards; pendant le premier mois d'exploitation, il n'y a eu qu'un ou deux vols suivant l'horaire. Cela n'a-t-il pas affecté gravement votre revenu, parce que les gens ne prenaient pas cet avion?

M. MCGREGOR: Assurément. La raison principale en est attribuable au remplacement du matériel qui a eu comme effet de faire passer les passagers de première classe à la classe économique, ce qui entraînait automatiquement un remboursement, quoique les voyageurs fussent bien prêts à acquitter le prix du billet de première classe.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Hésitez-vous quelque peu à acheter ce genre d'avions?

M. MCGREGOR: Non, pas du tout. Je n'ai jamais entendu parler d'un nouvel appareil d'une ligne aérienne qui n'ait pas au début causé des ennuis ou des soucis. Je crois que le Vanguard a dépassé les espérances normalement fondées dans notre entreprise; mais son succès ne s'est aucunement manifesté de la même manière que pour ses concurrents.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous avez dit que vous aviez toujours eu des difficultés lors des essais précédant la mise en service, et même au cours de la période initiale de l'utilisation en certains cas, mais que, par comparaison avec les Viscount, par exemple, les choses ne se sont pas passées de la même façon dans le cas du Vanguard.

M. MCGREGOR: Il est difficile de juger de la valeur de votre expression «par comparaison». Un de ces appareils est beaucoup plus gros et plus compliqué que l'autre. Nous

avons eu des difficultés avec le Viscount, mais nous n'avions pas eu ce que les livraisons tardives nous ont contraints de faire avec le Vanguard c'est-à-dire la mise en service au milieu de l'hiver.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): N'y avait-il pas une autre raison, à savoir qu'avec la plupart des DC-8 vous aviez eu la chance qu'une autre compagnie aérienne leur avait fait subir préalablement des essais, tandis que, dans le cas du Vanguard, vous n'aviez pas eu cet avantage?

M. MCGREGOR: Non, mais il avait tout d'abord été proposé que le Vanguard soit livré à cette compagnie avant de nous être expédié.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): M. Seagrim nous a dit que les pilotes du Vanguard étaient bien satisfaits de l'appareil et cela se comprend.

M. MCGREGOR: Pas quand il s'agit d'un avion défectueux.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'allais vous demander quelles sont les conditions en ce qui concerne les voyageurs. Toutes les difficultés ont-elles été réglées et ce service ne pose-t-il plus de problème?

M. MCGREGOR: Autant qu'il est possible qu'un avion ne pose aucun problème.

M. PASCOE: Monsieur le président, cette question a reçu une réponse passablement complète. J'en ai juste une autre à élucider. A la page 5, vous parlez de la classe économique et aussi des fortes épargnes réalisées grâce à la réduction des frais d'exploitation. Y a-t-il un rapport entre les vols aux taux économiques et la réduction des frais d'exploitation?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. La réduction des frais d'exploitation est exprimée sous forme de tonnes-milles disponibles. Il importe peu que ces tonnes-milles disponibles représentent des marchandises, du courrier, des voyageurs de la première classe ou de la classe économique. Le coût de production des tonnes-milles disponibles n'est pas influencé par la manière dont celles-ci sont utilisées sous forme de charge payante.

M. PASCOE: Je veux faire une proposition, monsieur le président; il ne s'agit pas d'une question. M. McGregor va être invité à répondre à un très grand nombre de questions et je me demande si vous ne préféreriez pas que quelqu'un d'autre donne lecture du rapport, afin qu'il puisse réserver sa voix pour les réponses.

M. MCGREGOR: C'est une attention très aimable.

Le PRÉSIDENT. Ma voix n'est pas très bonne, mais je puis vous donner lecture du rapport.

M. FISHER: Vous vous êtes très bien acquitté de votre tâche lorsque vous avez fait la lecture du rapport McCarthy.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé, monsieur Pascoe?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): L'augmentation de la dépréciation entre les années 1960 et 1961 s'élève à peu près à 6 millions et quart. Quelle partie de cette somme a servi à l'achat de nouveau matériel, de nouveaux avions?

M. MCGREGOR: Toutes les augmentations sont dues à cela.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Une partie de ce montant a-t-elle servi à l'amortissement accéléré du Constellation?

M. MCGREGOR: Non.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il n'y a eu aucun changement dans le régime de dépréciation entre les deux années?

M. MCGREGOR: Non, pas entre 1960 et 1961.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): De sorte que tout le montant a servi aux nouveaux achats. D'où vient l'augmentation de \$2,413,000 au chapitre des intérêts.

M. MCGREGOR: La raison est la même.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): L'intérêt sur les nouveaux achats?

M. MCGREGOR: Plus de capitaux ont été placés dans l'entreprise.

M. FISHER: Un des dilemmes dans lesquels se trouve le chemin de fer et dont les gens qui ont enquêté sur la situation ferroviaire semblent s'être rendu compte, est que la société est tenue de fournir ce qui en fait représente un service public dans des régions non rentables. Il en résulte des complications dans le mode d'acquisition des revenus. Un tel état de choses serait ridicule dans toute bonne entreprise ordinaire. Est-ce que cela existe dans votre présente organisation? Dans le cas de l'affirmative, quelle disposition prenez-vous à ce sujet?

M. MCGREGOR: Du point de vue purement financier, c'est une condition qui existe vraiment. En fait, nous avons un ou deux parcours qui sont tous près d'enregistrer une perte; mais nous n'avons réellement que deux parcours rentables: le transcontinental et le transatlantique. Tout le reste représente ce que nous appelons pour une raison que je ne m'explique pas, des «parcours non rentables» (*social routes*). C'est une expression qui, peut-être vous en rappelez-vous, avait été utilisée dans le rapport Wheatcroft.

M. FISHER: Après bien des années, les chemins de fer ont semblé réussir enfin à faire comprendre que, lorsqu'ils ont à offrir des services publics de ce genre ou à desservir une «ligne non rentable», il appartient au gouvernement d'assumer la différence entre les frais d'exploitation et le revenu. Est-il prévu une disposition de ce genre dans votre programme, qui vous permettrait d'obtenir un but semblable?

M. MCGREGOR: Non, pas en ce moment. Nous étions d'avis qu'aussi longtemps que les routes rentables nous seraient laissées, il nous serait possible d'obtenir suffisamment de revenus pour subvenir aux frais des parcours peu lucratifs. En d'autres termes, nous pourrions croyions-nous, faire les frais de certaines de ces routes. On ne se rend peut-être pas très bien compte, je pense, que plusieurs des localités qui reçoivent présentement des services aériens auront probablement toujours besoin de subventions d'une manière ou d'une autre. Une clientèle de deux personnes et demie en moyenne, à un certain centre des Prairies, présente du point de vue financier une situation sans espoir dans toute exploitation imaginable d'une ligne aérienne.

M. FISHER: Je voudrais que vous compreniez bien la responsabilité qui vous incombe, à vous, ainsi qu'à d'autres lignes aériennes. Dans les milieux ferroviaires, on reconnaît que le Pacifique-Canadien a les mêmes difficultés que le National-Canadien en ce qui a trait au service public. Air-Canada est-elle unique en son genre parmi les compagnies aériennes du Canada, en ce sens qu'elle fournit un service public qui ne pourra jamais devenir rentable, dans un avenir rapproché du moins?

M. MCGREGOR: Non, je crois que les lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont aussi quelques parcours qu'elles aimeraient voir disparaître, comme nous en avons certainement, mais en nombre beaucoup plus considérable. J'ajoute que, même si je ne connais pas trop la situation des chemins de fer, je pense qu'au cours des ans les chemins de fer,—le National-Canadien certainement,—ont été tenus, d'après les instructions du gouvernement, d'exploiter des parcours non rentables; il n'en a pas été ainsi dans le cas des lignes aériennes.

Les routes non rentables des compagnies aériennes leur ont été confiées, je crois, à leur propre demande.

M. FISHER: Si vous aviez retiré plus d'avions d'un parcours à revenu variable durant l'année que nous étudions, par exemple, auriez-vous pu, croyez-vous, présenter un compte bénéficiaire plutôt que déficitaire?

M. MCGREGOR: Le déficit aurait été énorme sans les routes non rentables. La ligne aérienne aurait beaucoup perdu de son importance.

M. FISHER: C'est un autre point à considérer dans l'étude que vous nous présentez, et c'est la raison pour laquelle vous avez ce déficit en 1961?

M. MCGREGOR: Oui, mais cette situation existe depuis si longtemps que je n'ai pas cru bon de la mentionner en rapport avec les résultats de 1961 en particulier.

M. FISHER: Je crois au contraire qu'il faut la mentionner lorsque votre organisme nous soumet son bilan.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que ce déficit augmente.

M. FISHER: Je voudrais revenir à ce que je crois être le point le plus intéressant et le plus subtil qui nous ait été soumis. M. Smith allait l'aborder, je pense. L'an dernier M. Broome a parlé d'une question qui est encore d'actualité et très pertinente à cause d'une déclaration de M. McConachie et de certaines choses que vous avez dites et qui sont du domaine public. Je vais y revenir. Nous saurions gré à M. Seagrim de bien vouloir entrer dans plus de détails qu'il n'avait jugé bon d'en donner au Comité l'an dernier.

A la page 47 du fascicule 7 des *Procès-verbaux et témoignages* du mardi 27 juin 1961, M. Broome a cité ce qui suit du rapport Wheatcroft:

On pourrait raisonnablement supposer que, si le service assujéti à la concurrence était limité de la manière susmentionnée, Air-Canada réglerait sa capacité de transport sur le reste de la demande. Faire autrement, ce serait s'exposer inutilement à des pertes.

En un certain sens, c'est M. Smith qui vous avait posé la question, et je crois qu'il parlait alors de ce qu'avait dit M. McConachie. Les lignes aériennes du Pacifique-Canadien se plaignent que les routes d'Air-Canada ne sont nullement adaptées aux conditions de ce secteur particulier. Je crois que nous avons besoin que vous nous donniez plus d'explications à l'appui du contraire.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je ne me suis pas plaint. Je désirais obtenir des renseignements.

M. MCGREGOR: Je serais heureux de vous répondre, messieurs.

M. FISHER: C'est M. McConachie qui avait dit cela.

M. MCGREGOR: M. McConachie avait dit qu'un surplus d'avions circulaient sur nos routes concurrentes. Je ne suis aucunement de cet avis. A vrai dire, en ce qui concerne les étapes particulières qui sont applicables, à savoir Vancouver à Winnipeg, Winnipeg à Toronto et Vancouver à Toronto, tous les avions font le trajet de Toronto à Montréal, mais aucun service n'y est spécialement prévu par l'une ou l'autre des deux compagnies aériennes. Sur les principales routes desservies par ces deux dernières, toutefois, Air-Canada met en service moins d'avions à réaction que les Lignes du Pacifique-Canadien. D'autres appareils transcontinentaux, non pas nécessairement des DC-8, desservent Edmonton et Calgary, la tête des Lacs et Regina sur des routes essentiellement transcontinentales. En été, cependant, nous assurons un service de quatre vols et demie d'une extrémité à l'autre du pays, et nous n'avons pas l'impression que cela dépasse les besoins. Toutefois, d'après l'idée que se font les lignes du Pacifique-Canadien de la concurrence, nous devrions abandonner ce service pour leur céder la place. Mais nous pensons différemment.

M. FISHER: Vous dites que vous pensez différemment.

M. MCGREGOR: Nous pensons différemment, monsieur.

M. FISHER: Qu'est-ce à dire alors de l'adaptation de la capacité de transport au reste de la demande? Celle-ci s'accroît-elle de telle façon que vous conservez ou perdez la part qui vous revient?

M. MCGREGOR: Notre coefficient d'utilisation est inférieur à celui des lignes aériennes du Pacifique-Canadien, surtout parce qu'elles ont un prix spécial qui les avantage dans la classe économique.

M. FISHER: Ont-elles été en mesure de prendre des dispositions unilatérales dans l'établissement des prix?

M. MCGREGOR: Je ne connais aucun cas dans l'histoire de l'aviation où des services identiques sont offerts à deux taux différents. Le 1^{er} avril 1962, nous avons augmenté notre tarif,—celui de la classe économique sur les longs parcours,— et nous avons légèrement baissé les prix de notre première classe, de sorte que, pour les raisons même qu'on a mentionnées, l'écart entre les taux de la première classe et ceux de la classe économique s'est trouvé réduit.

Nous avons soumis ce tarif de 1962 à la Commission des transports aériens et, en même temps, nous en avons remis un exemplaire aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Elles nous ont d'abord dit qu'elles approuvaient les motifs qui avaient incité l'imposition de ce tarif, parce qu'il laissait espérer un nombre un peu plus élevé de voyageurs; elles étaient prêtes à l'accepter. A la toute dernière minute, elles ne l'ont pas fait. La Commission des transports aériens n'a ni désapprouvé le nouveau tarif d'Air-Canada, ni interdit aux Lignes du Pacifique-Canadien d'utiliser l'ancien. Il en est résulté cet écart entre les deux prix.

M. FISHER: Que répondriez-vous à ceux qui pensent que le tarif moins élevé de cette compagnie lui permettra d'attirer plus de clients sur ces parcours?

M. MCGREGOR: Vous pourriez penser que la réponse de toute évidence serait que nous devrions aligner nos prix sur les leurs. Il en résulterait une perte nette de revenus pour Air-Canada, outre que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont dit qu'en cas d'une telle décision, nonobstant le point de vue économique, elles répondraient à cette mesure en baissant leurs prix en dessous de notre nouveau taux. Ce serait le commencement d'une guerre idiote des prix.

M. FISHER: Quelle serait la solution à apporter dans l'intérêt du public et d'Air-Canada?

M. MCGREGOR: Le ministre en est arrivé à ce qu'Air-Canada a considéré comme une proposition très raisonnable. Voici ce qu'il a écrit aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et à Air-Canada: «Chacune de vos entreprises exploite des services identiques d'une extrémité à l'autre du pays à deux prix différents. Ne pourriez-vous pas l'une et l'autre faire la moitié du chemin pour que vos taux correspondent.» Il demandait aux Lignes du Pacifique-Canadien de diminuer leurs taux de première classe de moitié pour qu'ils atteignent le niveau des nôtres, alors qu'ils nous invitait à augmenter les prix de notre première classe de moitié par rapport à la leur. Une semblable demande avait été faite pour les taux de la classe économique; mais, dans ce cas-là, il nous aurait fallu diminuer de moitié notre prix, alors que l'autre compagnie aurait eu à doubler le sien. Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont accepté, tandis qu'Air-Canada, sauf erreur, n'a pas encore donné sa réponse.

M. FISHER: Peut-être que le ministre voudra-t-il nous la faire connaître.

L'hon. LÉON BALCER (*ministre des Transports*): La compagnie a tout simplement refusé.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): La compagnie a-t-elle répondu?

M. BALCER: Elle a répondu. Elle a fait savoir qu'elle voulait s'en tenir à ses taux actuels.

M. FISHER: Selon moi, il y a une alternative: que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et Air-Canada négocient et s'entendent de quelque façon ou que l'organisme de réglementation étudie la question et décide quant au fond de l'affaire.

M. MCGREGOR: Oui. Ce que vous proposez d'abord a été adopté il y a un mois environ. Après quelques débats et quelques discussions entre M. McConachie et moi-même, deux groupes ont été nommés. Si je me rappelle bien, il y avait trois personnes dans chacun; ces groupes représentent Air-Canada et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien dans les pourparlers. D'après leur mandat, les groupes devaient s'efforcer d'en arriver à un tarif commun mutuellement acceptable, qui s'appliquerait aux vols transcontinentaux sur les parcours parallèles. Les deux groupes se sont réunis, puis ils ont fait part à leurs directions respectives de leur échec complet, attribuable avant tout au refus des Lignes aériennes du

Pacifique-Canadien d'étudier tout tarif susceptible de les mettre sur le même pied qu'Air-Canada, parce que cela leur ferait perdre 20 p. 100 de son transport.

M. FISHER: Et l'autre choix? Pouvez-vous demander à la Commission des transports aériens de vous accorder une audience relativement à cette question?

M. MCGREGOR: Je le suppose. Mais il faudrait que ce soit sous le prétexte que nous nous adressons à la Commission des transports aériens pour que soit refusé le tarif de concurrence.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est ce que vous avez fait?

M. MCGREGOR: Non.

M. FISHER: La situation semble se détériorer. Que pouvez-vous faire? Qu'espérez-vous faire?

M. MCGREGOR: En tant que compagnie, je pense que nous avons épuisé toutes les possibilités. Après l'échec des deux groupes, j'ai reçu une lettre de M. McConachie qui me demandait si je voyais l'utilité de tenir d'autres réunions à Vancouver (la première a eu lieu à Montréal), sinon, aurions-nous intérêt à nous rencontrer tous deux. Je lui ai répondu que, selon moi, il était inutile que les groupes se rencontrent de nouveau, puisqu'ils en étaient arrivés à une impasse, étant donné que les Lignes du Pacifique-Canadien n'étaient pas disposées à accepter une diminution de recettes et qu'elles ont parlé de nouveau des restrictions apportées à la fréquence des services. Je ne voyais donc aucune raison de réunir les deux groupes; mais j'étais d'avis qu'il serait bon que lui et moi nous nous rencontrions. Comme il me dit qu'il venait dans l'Est le 6 décembre, je lui proposai de le rencontrer dans le courant de la semaine du 10 décembre. Voilà où nous en sommes.

M. FISHER: La question comporte-t-elle d'autres facteurs de négociation que vous pourriez invoquer?

M. MCGREGOR: J'ai parlé de fréquence. L'audience qui a donné lieu à la décision relative à une fréquence de service portait sur une demande des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien qui désiraient utiliser des appareils commerciaux DC-6 B, d'ordinaire des avions à 70 places. Au début de l'exploitation de leur service, les Lignes du Pacifique-Canadien utilisaient des appareils Britannia pouvant transporter environ 100 voyageurs. Depuis, le service a pris de l'expansion et utilise des DC-8, des appareils à 141 places. Tant qu'il a été en vigueur, l'accord sur les fréquences de service a restreint leur exploitation; de fait, leur capacité est un peu plus du double de celle qui a fait l'objet de l'audience.

M. PUGH: Vous ne proposez pas qu'on s'en tienne aux appareils plus petits?

M. MCGREGOR: Non, je disais simplement que, d'après l'entente du comité qui a examiné la demande, la capacité exploitée est à peu près doublée.

M. PUGH: Au moment de la demande, quels appareils utilisiez-vous?

M. MCGREGOR: Des Super Constellation et des North Star.

M. PUGH: Quelle est la différence entre la capacité d'un Super Constellation et celle d'un D.C.-8?

M. MCGREGOR: Environ 50 passagers.

M. PUGH: Et par rapport au North Star?

M. MCGREGOR: On les a retirés du service peu de temps après l'audience.

M. PUGH: Quelle est la différence par rapport à leur capacité?

M. MCGREGOR: Ils avaient deux dispositions de fauteuils. Ils étaient de la catégorie des appareils de 60 places des plus compactes.

M. LAING: Monsieur le président, permettez-moi de me reporter au rapport annuel, à l'endroit où vous avez donné à M. Smith (*Simca-Nord*) l'assurance que l'amortissement d'environ 6 millions de dollars supplémentaires qui constitueraient votre perte était calculé au même taux que l'année précédente. Est-ce exact?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. LAING: Pour un ignorant profane comme moi et comme beaucoup d'autres, je pense, ce genre d'industrie semble comporter une très forte mise au rancart.

M. MCGREGOR: Oui.

M. LAING: Dans le cas des avions hors d'usage, comment procédez-vous à l'amortissement; les amortiriez-vous entièrement ou les réduiriez-vous au point que vous préféreriez écouler à un certain prix les avions que vous avez à vendre? Peut-être pourriez-vous nous donner une idée des appareils qui sont maintenant hors de service et à vendre, ainsi que la somme que recevrait Air-Canada, si vous les vendiez au prix que vous désirez.

M. MCGREGOR: Le marché des appareils d'occasion mus par moteur à piston est faible, très faible. Nous avons vendu tous nos North Star à des prix qui s'approchaient de la valeur comptable. Nous n'avons pas vendu tous les Super Constellation; il nous en reste trois. Nous espérons que leur vente amortira la mise de fonds qu'ils représentent, mais on ne saurait espérer de la vente d'avions d'occasion mus par moteur à piston des recettes assez considérable pour remplir les coffres de la compagnie.

M. LAING: Vous n'attendez aucun remboursement de capital?

M. MCGREGOR: Pas de remboursement net.

M. LAING: Ma deuxième question a trait à celle qu'a soulevée M. Fisher au sujet d'un programme national concernant le transport aérien. Vous dites que vous n'avez que deux routes payantes. Les autres sont des routes non rentables. Un homme d'affaire insensible continuerait à exploiter les routes payantes et abandonnerait les routes non rentables, je suppose. Vous exploitez ces dernières, parce que vous avez reçu l'ordre de le faire.

M. MCGREGOR: Non, je n'ai pas dit cela. Je pense même avoir dit presque l'inverse en ce qui concerne l'origine des routes. Je pense que, si nous devons être le transporteur canadien désigné pour assurer les services transatlantiques et occuper une position privilégiée sur les parcours transcontinentaux, du moins en ce qui concerne la fréquence des vols, nous avons une responsabilité à l'égard des routes non rentables. Pendant neuf ans, nous les avons entretenues et exploitées à faible bénéfice.

M. LAING: Je suppose que nous cherchons à exploiter ces routes avec le minimum de déficit. Ici se pose la question de la concurrence dans l'industrie, concurrence qu'il s'agit de déterminer de temps à autre. Est-ce que, selon vous, la concurrence est, dans l'ensemble, à son point optimum?

M. MCGREGOR: Elle est trop forte, comme en témoigne le déficit de 6 millions de dollars. Si l'aviation canadienne doit être tenue d'exploiter plusieurs routes non rentables, elle doit donc être protégée financièrement par une sérieuse diminution de la concurrence, tant de la part des transporteurs étrangers que des transporteurs canadiens.

M. LAING: Préféreriez-vous, à titre d'exploitant, voir les routes non rentables dont le public a besoin recevoir des subventions distinctes, un peu comme les chemins de fer qui reçoivent des subventions de jonction, et le reste?

M. MCGREGOR: Il n'est pas facile de répondre d'une façon générale à une question aussi complexe. Je pense qu'un bon nombre seraient en faveur de ce genre de subventions, ligne de conduite que les États-Unis suivent depuis plusieurs années; je pense que les subventions qu'ils ont versées aux transporteurs régionaux sont de l'ordre de 80 millions de dollars par année.

M. LAING: Je suppose que vous êtes disposé à prendre à votre charge les routes déficitaires, si d'autres personnes en font autant.

M. MCGREGOR: Oui, et préférablement si je demeure seul en ce qui concerne les routes rentables.

M. CHEVRIER: J'ai une ou deux questions à poser au sujet de ces routes non rentables. Je suppose qu'elles ne sont pas toutes déficitaires, bien que quelques-unes soient juste à la limite et que d'autres soient franchement déficitaires.

M. MCGREGOR: Je ne pense pas qu'aucune route soit uniformément rentable en dehors des deux routes mentionnées.

M. CHEVRIER: Quelle est la situation financière de la route que vous exploitez sur la côte nord, entre Montréal, Québec et Sept-Iles?

M. MCGREGOR: Cette route est en quelque sorte une route de concurrence. Je dirais que son déficit pour l'année 1961 est de l'ordre de \$1,400,000.

M. CHEVRIER: Dans le budget supplémentaire des dépenses déposé il y a une subvention de \$150,000 destinée à des transporteurs aériens de l'Ouest. Je crois savoir qu'Air-Canada va se charger de ce service. Est-ce exact?

M. MCGREGOR: Il est encore un peu tôt pour se prononcer. Je pense que vous parlez de la route qui irait de Prince-Albert à Saskatoon et à Regina.

M. CHEVRIER: En effet.

M. MCGREGOR: Je pense que cette route, qui a été exploitée par le passé, allait jusqu'à Edmonton en passant par North-Battleford et peut-être par un autre endroit.

M. CHEVRIER: Air-Canada va-t-elle s'en charger?

M. MCGREGOR: Je n'en suis pas certain. Nous n'avons pas de permis d'exploitation pour cette route à l'heure actuelle.

M. CHEVRIER: J'allais justement en parler. Comment en venez-vous à exploiter ces routes non rentables? Présentez-vous une demande à la Commission des transports aériens? Est-ce que des *Boards of trade*, des Chambres de commerce et d'autres organismes semblables vous invitent à demander une route dans une région particulière? Comment obtenez-vous une de ces routes peu rentables, une route qui soit tout juste rentable ou qui ne le soit pas du tout?

M. MCGREGOR: Je puis vous donner l'historique de ces routes. La plus importante de toutes est celle qu'on a surnommée le tortillard des Prairies. Notre itinéraire Winnipeg-Regina-Lethbridge-Calgary passait au-dessus de cette région qui comprenait six ou sept petites villes, on ne saurait les appeler autrement, situées sur le parcours et ayant des aéroports construits aux terrasses du plan d'instruction des aviateurs du Commonwealth. Quoi de plus facile que de dire: «Nous survolons ces villes, il y a des aéroports, alors pourquoi ne pas les desservir?» Et je pense que c'est un peu à contre-cœur qu'à l'époque, Air-Canada a répondu: «Pourquoi pas?» Il ne faut pas oublier que ces localités ne peuvent exploiter un service aérien avec leur seul trafic.

M. CHEVRIER: En ce qui concerne la route Montréal-Toronto, on vous a prié de faire la même chose à l'intention des villes que vous survoliez et vous.....

M. MCGREGOR: Et nous avons résisté.

M. CHEVRIER...résisté, mais une autre ligne aérienne, qui a obtenu le permis d'exploitation, cherche maintenant à se défaire de ce service, parce qu'il n'est pas rentable.

M. MCGREGOR: C'est même déjà fait.

M. CHEVRIER: Oui, mais c'est au récent exemple que vous avez cité que je veux en venir. Quelle est sa position du point de vue de la rentabilité?

M. MCGREGOR: Eh bien, monsieur Chevrier, ce cas ne m'a été signalé que jeudi dernier. Apparemment, on aurait dit au transporteur qui exploitait cette route ou une partie de cette route grâce à des subventions que ces subventions allaient cesser et il aurait répondu, à ce qu'on m'a dit: «Nous aussi.» Comme je vous ai dit que cela ne se passait que la semaine dernière, je ne suis pas en mesure de vous donner des renseignements très précis.

M. BALCER: Permettez-moi de vous dire que cet après-midi, à 2 heures et demie, je ferai à ce sujet une déclaration à la Chambre qui, je pense, satisfera la curiosité de M. Chevrier.

M. CHEVRIER: Je vais donc attendre. Cependant, je préférerais que le ministre fasse sa déclaration ici; ce serait intéressant.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous interrompre. Les membres du Comité permettent-ils à M. Grégoire de poser une question?

M. LAING: Monsieur le président, permettez-moi de poser à M. McGregor une question relative à ce sujet des services dans l'Ouest. Peut-il, sans subventions, exploiter ce service et réaliser des bénéfices?

M. MCGREGOR: Vous parlez d'Air-Canada?

M. LAING: Oui.

M. MCGREGOR: Non.

M. LAING: Ce serait une route non rentable?

M. MCGREGOR: En effet.

M. PASCOE: Monsieur le président, j'ai une autre question à poser à ce sujet. M. McGregor a indiqué un déficit assez important en ce qui concerne le parcours dit tortillard. Est-ce que ce déficit provient de ce que le coefficient d'utilisation est moins élevé ou des frais d'atterrissage ou des deux facteurs à la fois? Est-ce qu'il en coûte beaucoup pour faire atterrir un avion à moins de, mettons, 50 ou 60 milles de son point de départ?

M. MCGREGOR: Je ne pense pas avoir bien compris votre question.

M. PASCOE: En ce qui concerne le tortillard, est-il nécessaire de faire escale bien souvent?

M. MCGREGOR: Oui.

M. PASCOE: Alors les frais qu'entraînent les escales sont un facteur assez important.

M. MCGREGOR: Tout ce service est voué à des difficultés financières. D'abord, Air-Canada doit utiliser des DC-3, les seuls appareils à moteurs à deux pistons que compte notre flotte d'avions, par ce que les aéroports ne sont pas assez grands et les pistes ne sont pas assez longues ni assez résistantes pour recevoir notre plus petit appareil d'une autre classe, le Viscount. Nous devons donc garder à part deux appareils, les entretenir, leur fournir des équipages et tout cela n'est pas du tout satisfaisant et se révèle très onéreux. Alors après avoir exploité les appareils au prix que coûte l'utilisation des DC-3, les recettes provenant du trafic-voyageurs et autres catégories de transport ne suffisent pas à payer les dépenses.

M. PASCOE: Que se produirait-il si, les pistes étant plus longues, on utilisait des appareils plus gros?

M. MCGREGOR: La situation ne s'en trouverait pas grandement améliorée, sauf peut-être du point de vue de nos frais d'exploitation. Cependant, le pourcentage des sièges occupés serait pire, parce que le Viscount est un appareil plus gros.

Le PRÉSIDENT: Plaît-il aux membres du Comité que M. Grégoire pose une question en ce moment?

Des voix: D'accord!

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, il ne s'agit que d'une formalité. Sauf erreur, je ne suis pas membre du Comité ce matin; cependant, un remplacement doit être fait cet après-midi. Qu'on m'excuse, car ce sont des détails que nous ignorons, vu que, pour plusieurs d'entre nous, c'est la première année que nous siégeons à la Chambre des communes.

Pour revenir à la question du conseil d'administration, dont on a parlé il y a quelques instants, j'approuve la déclaration de M. Chevrier.

M. PUGH: Monsieur le président, je ne m'oppose en aucune façon à la question, mais, à mon avis, nous devrions pouvoir poser d'autres questions sur ces lignes non rentables tandis que nous y sommes.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Oui. Nous avons tous une série de questions à poser à ce sujet.

M. GRÉGOIRE: Mais j'ai levé la main pendant que nous parlions de cette question.

Le PRÉSIDENT: J'avais votre nom, monsieur Grégoire, puis ceux de M. McDonald (*Hamilton-Sud*), M. Prittie, M. Smith, M. Pugh et enfin M. Fisher. Je ne pouvais leur accorder la parole que dans cet ordre.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous pouvez poser votre question.

M. BADANAI: Monsieur le président, j'ai une question.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je veux bien attendre que cette autre question soit terminée, si je peux alors revenir au sujet qui m'intéresse. Toutefois, il était question de ce sujet qui m'intéresse, il y a une demi-heure; on a proposé de terminer le sujet à l'étude avant de passer à un autre. J'ai levé la main, mais, apparemment, le président ne m'a pas vu.

Le PRÉSIDENT: Poursuivez, monsieur Grégoire.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je veux tout d'abord approuver la déclaration de M. Chevrier lorsqu'il a dit que M. McGregor répond très bien à nos questions et d'une façon satisfaisante, ce qu'on ne peut pas dire des réponses de M. Gordon, il y a quelques jours, réponses qui faisaient preuve, à mon avis, d'irresponsabilité. J'en profite pour mentionner une lettre que m'a envoyé M. McGregor. Cette lettre était rédigée en bon français, ce qui, selon moi, indique qu'il existe une grande différence entre le président du National-Canadien et celui d'Air-Canada.

A propos du conseil d'administration, je remarque que cinq directeurs sont élus par les actionnaires et je suppose que ces derniers sont tous du National-Canadien.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. GRÉGOIRE: Je remarque également que vous avez payé 10 millions de dollars d'intérêt sur des emprunts et des obligations, Y a-t-il un rapport avec les 227 millions de dollars d'obligations qui figurent à la page 17 et est-ce encore le National-Canadien qui en est la cause?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Ainsi, vous payez de l'intérêt au National-Canadien?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: C'est-à-dire que le National-Canadien a des dettes et qu'il doit payer de l'intérêt; vous lui payez l'intérêt et il emprunte ensuite l'argent pour vous le prêter?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Puis-je poser une question au ministre, alors? A votre avis, n'y a-t-il pas là un double emploi de questions monétaires ou financières?

M. BALZER: Je ne suis pas un expert en la matière, mais je crois que cette entente s'est révélée satisfaisante dans le passé. C'est une question de programme d'ensemble et, pour le moment, c'est la méthode que nous suivons. Il ne m'appartient pas de dire s'il s'agit d'un bon ou d'un mauvais arrangement. Il appartient au ministre des Finances d'en juger.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je remarque que quatre membres de ce conseil d'administration sont nommés par le gouverneur en conseil et que cinq le sont par le National Canadien.

M. MCGREGOR: C'est juste, oui.

M. GRÉGOIRE: L'administration de Air-Canada, me semble-t-il, risque d'être dominée par le National-Canadien, vu que cinq directeurs sont nommés par cette compagnie et que quatre seulement le sont par le gouverneur en conseil. Je me demande si on a déjà pensé à établir un conseil d'administration distinct pour Air-Canada, complètement séparé du National-Canadien?

M. MCGREGOR: Monsieur Balcer, permettez-moi d'expliquer ce point-là. Officiellement, Air-Canada est censé être la filiale et la propriété exclusive du National-Canadien, mais le capital effectif de la compagnie qui, chose curieuse, ne s'élève qu'à cinq millions de dollars, appartient au National-Canadien. Cette dernière compagnie est aussi le fournisseur unique du capital roulant pour l'entreprise d'Air-Canada, comme les dettes d'établissement, les titres d'emprunt, les obligations et les billets. Il n'est pas question de double emploi. Le National-Canadien emprunte de l'argent sous forme d'une émission de titres du National-Canadien ou l'emprunt du gouvernement; il le prête à Air-Canada au même taux d'intérêt que lui coûte cet argent. Le National-Canadien agit comme le banquier d'Air-Canada.

A propos de votre observation sur les membres du conseil, il est vrai que cinq des membres sont nommés par les actionnaires et que quatre le sont par un décret ministériel; toutefois, j'ai présidé toutes les réunions d'Air-Canada sauf une depuis 1948 et je n'ai jamais eu connaissance d'un vote à ces réunions et je n'ai jamais constaté que les affaires d'Air-Canada aient été dictées ou brouillées par ce que je pourrais appeler d'autres intérêts ferroviaires.

M. GRÉGOIRE: M. McGregor, en tant que président d'Air-Canada, doit comparaître devant ce comité sessionnel et, comme c'est le cas pour cette année, demander de l'argent au gouvernement en raison d'un déficit de 6 millions de dollars. La majorité des membres du conseil étant nommés par le National-Canadien, ce déficit, me semble-t-il, regarde cette compagnie. N'est-ce pas une irrégularité?

M. MCGREGOR: Monsieur le président, à mon avis, la Loi sur le financement et la garantie des Chemins de fer Nationaux du Canada répond à cette question. Air-Canada a été constituée en 1937. Depuis lors, on a changé le nombre des directeurs ainsi que les proportions des deux groupes. A un moment donné, quatre membres étaient élus par les actionnaires et trois étaient nommés par décret ministériel. Ce nombre est maintenant passé à cinq et à quatre; la majorité n'a toutefois pas changé.

On a cependant oublié depuis longtemps, du moins en ce qui me concerne, la raison pour laquelle Air-Canada ne soumet pas son déficit au National-Canadien, permettant ainsi aux fonctionnaires de cette compagnie de présenter le même déficit à ce comité du Parlement. Il est toutefois établi qu'Air-Canada doit présenter un rapport au Parlement par l'entremise du ministre en question qui, la plupart du temps, est le ministre des Transports. Il n'y a eu qu'une exception.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je remarque que le montant de 10 millions de dollars figure dans cette revue financière pour désigner l'intérêt sur les emprunts et les obligations. M. McGregor pourrait-il me dire s'il prévoit qu'un jour Air-Canada pourra racheter ces obligations et éviter par conséquent de payer cet intérêt?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que les besoins financiers d'Air-Canada diminuent de sitôt vu la nécessité continue de renouveler le matériel. On a déjà mentionné la grande désuétude du matériel et il est difficile de prévoir si une entreprise en voie d'expansion pourra réduire ses besoins financiers.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je me rends compte qu'on a recours aux emprunts et aux obligations pour parer au besoin incessant d'argent, mais je me demande si M. McGregor prévoit qu'un jour, Air-Canada sera en mesure de racheter les obligations qu'il a vendues dans les années passées?

M. MCGREGOR: Oui, ces obligations arrivent à échéance et doivent être payées, mais pour cela il faudra faire d'autres emprunts.

M. GRÉGOIRE: On rachètera ces obligations grâce à de nouveaux emprunts et non à l'amortissement ou aux profits de la compagnie?

M. MCGREGOR: Il est difficile de prévoir pareille éventualité.

M. ADDISON: Monsieur le président, j'aimerais poser à M. McGregor une question ou deux à propos de ce qu'on se propose de faire pour réduire le déficit. Je remarque qu'on a déjà fait un pas dans ce sens, en augmentant les tarifs à partir du 1^{er} avril. Air-Canada prévoit-il aussi le prolongement de sa période de dépréciation de dix à douze ans, pour les avions à réaction, à l'exemple de certaines compagnies américaines d'aviation?

M. MCGREGOR: Le DC-8 a déjà une période de dépréciation de 12 ans. J'avais pensé qu'on pourrait prolonger cette durée, du moins je le pensais il y a trois ans, lorsque la longévité des avions supersoniques a posé un problème aigu. Selon moi, le DC-8 deviendra désuet au début de la décennie 1970; cette durée correspond donc directement à la durée de dépréciation de 12 ans de la ligne ordinaire. La dépréciation du *Vanguard* se fait sur une période de dix ans et celle du *Viscount* sur une période de neuf ans. Nous utilisons les *Viscount* depuis 1955; cette durée de dépréciation s'écoule donc comme nous l'avions prévu.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur le président, je demanderais un tout petit renseignement à M. McGregor. Monsieur McGregor, vous avez dit que la somme de \$5,300,000 avait comme cause directe l'entrée du Pacifique-Canadien dans le domaine du transport au long cours au Canada?

M. MCGREGOR: Non, ce n'est pas tout à fait ce que j'ai dit. J'ai dit qu'il en était ainsi en 1961.

M. ADDISON: Si je comprends bien, la compagnie aérienne du Pacifique-Canadien effectue des envolées entre Vancouver, Toronto et Montréal?

M. MCGREGOR: Oui, sans oublier Winnipeg.

M. ADDISON: Je crois aussi qu'Air-Canada a le même parcours. Pouvez-vous me dire quel pourcentage de vos revenus de cette année vient de ce service?

M. MCGREGOR: Vous parlez du revenu brut?

M. ADDISON: Oui.

M. MCGREGOR: Cette question nécessite des calculs. J'essaierai de vous donner une réponse après le déjeuner.

M. ADDISON: Vous pourriez peut-être nous donner aussi le chiffre pour l'année 1960, puisque je veux comparer les deux années. Vous pourriez peut-être nous donner le nombre de voyages effectués par Air-Canada, et par le Pacifique-Canadien pour la même période.

M. MCGREGOR: Si je vous dis comment nous en arrivons à ce chiffre, ce sera une façon plus facile de répondre à votre question. Nous obtenons ce chiffre d'après ce que nous pouvons observer de leur trafic, nous multiplions les voyages par les tarifs que nous connaissons, et nous obtenons ainsi le revenu brut; nous prenons 90 p. 100 de ce revenu brut comme étant le revenu que nous estimons retirer de ce trafic.

M. ADDISON: Je me demande, monsieur McGregor, si vous pouvez nous donner les chiffres pour les années 1960 et 1961 afin que nous puissions les consigner au compte rendu.

M. MCGREGOR: Voulez-vous parler des chiffres relatifs au revenu retiré de ces parcours doubles?

M. ADDISON: Oui, pour la période de 1960 et 1961.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois qu'il est presque temps de suspendre nos délibérations pour le déjeuner. Je propose que nous nous réunissions immédiatement après l'ordre du jour. Personnellement, j'aimerais mieux qu'il n'y ait pas de séance ce soir. Les membres du comité sont-ils d'accord?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, je serais d'accord, mais j'aimerais vous faire observer que l'audience sera plutôt longue et nous devrions consulter à ce sujet les fonctionnaires d'Air-Canada. Si ces messieurs éprouvent quelque inconvénient à siéger dans les jours à venir et préfèrent que la séance ait lieu le soir, il me semble qu'il faudrait en tenir compte.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je n'ai aucune objection à siéger ce soir; toutefois, un débat très important a lieu cet après-midi à la Chambre des communes au sujet de la loi sur l'Office national d'expansion économique et la plupart d'entre nous aimerions y participer. Je suis prêt à venir à la réunion du comité cet après-midi, mais je préférerais être à la Chambre des communes, du moins pour la première partie de ce débat. Ce serait peut-être une bonne idée de remettre nos séances du soir à jeudi.

Le PRÉSIDENT: Je propose que nous levions la séance maintenant et que nous nous retrouvions immédiatement après l'ordre du jour pour siéger jusqu'à 5h. 30.

M. PASCOE: Monsieur le président, nous pourrions peut-être régler la question de la séance du soir lorsque nous aurons constaté quel progrès nous aurons accompli cet après-midi.

M. CHEVRIER: Allons-nous siéger ce soir?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Nous pourrions peut-être décider cela à 5h. 30.

La séance est suspendue à 12h. 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI le 27 novembre 1962.

3h. 20 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre, mais M. McGregor n'est pas ici. Pour être juste, je dois dire que je lui ai déclaré que la réunion ne commencerait probablement pas avant 3h. 30; du moins qu'il serait 3h. 30 lorsque nous aurions terminé l'ordre du jour. Je suppose que c'est la raison de son retard.

M. PUGH: Que diriez-vous de chanter une chanson?

Le PRÉSIDENT: Cela me plairait mais ça ne nous mènerait à rien.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pouvons-nous vous poser les questions, Monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je répondrai du mieux que je peux.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Ajournons jusqu'à 3h. 30.

Le PRÉSIDENT: Il est maintenant trois heures et vingt. Voici M. McGregor.

M. MacDonald posait une question à la fin de la réunion ce de matin.

M. MCGREGOR: Si j'ai bien compris votre question, monsieur McDonald, vous vouliez connaître le pourcentage de notre revenu des parcours doubles transcontinentaux par rapport à notre revenu total pour les années 1960 et 1961. Est-ce juste?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Oui.

M. MCGREGOR: Je peux vous donner ce pourcentage relativement à notre revenu total pour l'Amérique du Nord ou de notre revenu total du système qui comprend le transport trans-atlantique et le service dans le sud.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je veux parler du revenu qui figure à la fin de votre livre, l'état du revenu qui se chiffre par 165 millions de dollars. Est-ce votre revenu total?

M. MCGREGOR: Je parle du revenu des passagers qui ne comprend pas les messageries, le fret et le courrier. Voulez-vous connaître le revenu de tout le réseau?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Le revenu des passagers suffit.

M. MCGREGOR: Le revenu des passagers de tout le réseau en 1960 était de \$127,596,000. Le revenu qui provient des parcours Vancouver-Winnipeg et Winnipeg-Toronto pour cette même période de 1960 était de \$16,612,000 ce qui représente 13 p. 100 du total. Les chiffres correspondants pour 1961 sont \$143,301,000 et \$16,717,000, ou 11.6 p. 100.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Ces chiffres se passent d'explication.

M. PRITIE: Monsieur le président, la question suivante m'est venue à l'esprit pendant que nous discutons des lignes non rentables. Elles sont au nombre de trois; elles sont très courtes et peu compliquées; je vais donc poser les trois questions à la fois. Premièrement, quelle perte représente, pour l'année 1961, le parcours Vancouver-Victoria?

Deuxièmement, quelle perte a représenté le parcours Toronto-Ottawa-Montréal à cette époque? Je croyais que cette ligne serait payante.

Troisièmement, est-ce que la société Air-Canada aimerait qu'un plus grand nombre de membres du Parlement voyagent par Air-Canada, si certaines gens leur rendaient la chose possible?

M. MCGREGOR: La deuxième question présente des difficultés parce qu'elle implique deux parcours: celui qui va directement de Toronto à Montréal et l'autre qui relie Toronto à Montréal en passant par Ottawa.

Je peux répondre à votre première question. Pour le parcours Vancouver-Victoria, le perte est de \$921,000.

La troisième question me semble un petit peu chargée. Pourriez-vous la répéter?

Le PRÉSIDENT: Vous ne pensez pas aux services « sociaux » ou non rentables, n'est-ce pas?

M. PRITIE: Je n'aurais pas dû vous poser cette question, monsieur McGregor. Laissons là. Et le parcours Toronto-Ottawa, ne vous rapporte-t-il pas des bénéfices?

M. MCGREGOR: Non, mais je ne sais pas comment nous pourrions le modifier. Tous les services de transport à courte distance dans l'Est forment un itinéraire, à savoir, Ottawa, Toronto, London et Windsor. Je ne sais si ce chiffre est révélateur, mais ce groupe nous a valu une perte de \$995,000 en 1961. Nous pourrions essayer de ventiler cette perte pour vous, mais je ne crois pas que nous tenions des renseignements aussi détaillés sur nos routes.

M. PRITIE: J'avais l'impression qu'il y avait beaucoup de circulation sur cette route.

M. MCGREGOR: Oui, mais il s'agit dans tous les cas de transport à courte distance, et le transport aérien n'est pas rentable, dans n'importe quelle exploitation aérienne, à moins de parcours de 300 milles.

M. LAING: Monsieur McGregor ne pourrait-il pas nous dire s'il est vrai que son déficit pour le parcours de Victoria à Vancouver équivaut à son revenu total?

M. MCGREGOR: Vous voulez dire le revenu global du parcours? En effet. Le revenu global a été de \$874,000. Les dépenses totales se sont élevées à \$1,795,000.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourrais-je revenir à la question de M. Fisher? Vous avez mentionné votre aversion pour la concurrence, laquelle bien entendu, existe depuis quelques années déjà et est, à votre point de vue, légitime. Les Canadiens pourront penser que la Société Air-Canada s'est améliorée, mais vous avez fait aussi plusieurs remarques sur la situation inouïe, comme vous l'appeliez, d'une compagnie aérienne rivale qui demandait un tarif inférieur à celui d'Air-Canada, dans ce cas-ci. Si je me souviens bien, M. Fisher vous a demandé si vous pensiez qu'il fallait faire rapport de cette situation et vous avez répondu que vous supposiez,—et je vous cite assez correctement je crois,—que vous pourriez avoir recours à la commission des transports aériens. Vous avez donné les raisons qui justifieraient

votre appel à la commission des transports. Je vous ai demandé si vous vous étiez adressé à elle et vous m'avez répondu que non. M. Fisher vous a alors demandé quelle pouvait être la solution et vous avez répondu que vous aviez fait tout votre possible. Est-ce juste?

M. MCGREGOR: C'est bien ce qui s'est dit, sauf que c'est M. Fisher qui a demandé si je pouvais m'adresser à la commission des transports aériens.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je voudrais éclaircir un détail. Lorsque M. Fisher vous a proposé cette ligne de conduite, vous avez répondu que vous aviez fait tout ce que vous pouviez. Pourquoi ne vous êtes-vous pas adressé à la commission des transports aériens quand vous-même vous aviez indiqué que c'était une solution possible?

M. MCGREGOR: J'ai aussi fait remarquer que, pour remédier à la situation, je ne pourrais que dire à la commission des transports: «Auriez-vous l'obligeance, au moyen d'une audience ou autrement, de désapprouver le tarif de mon rival?». Ce ne serait pas faire preuve de tact.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous n'avez jamais attaché trop d'importance au tact,—et ce que j'en dis, ce n'est pas pour vous critiquer. Cette situation, vous irrite et votre seul recours est la Commission des transports aériens. Je serais curieux de savoir pourquoi vous ne vous êtes pas adressé à elle?

M. MCGREGOR: Franchement, depuis le mois d'avril, nous avons laissé passer le temps dans l'espoir que quelque chose pourrait être fait à ce sujet. Tout d'abord, il y a eu la réponse longtemps attendue, si réponse il y a eu, à la lettre du ministre qui proposait un compromis. Presque tout l'été y a passé. Ensuite, nous avons fait des efforts désespérés, qui viennent d'aboutir, pour étudier la question à fond avec les deux parties, et finalement, j'ai écrit à M. McConachie au cours des six ou huit derniers jours pour lui proposer une rencontre dans l'Est, dans l'espoir de trouver une solution.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est étrange qu'à l'audience non seulement avez-vous fait connaître le contenu de votre propre lettre, vous avez même répondu à la place de M. McConachie lorsqu'on s'est informé de la réponse. Puis-je vous poser encore une ou deux questions à ce sujet? Tout le monde connaît, bien entendu, votre attitude à l'égard de la rivalité entre Air-Canada et le Pacifique-Canadien. Vous avez proposé, je crois, à M. McConachie, certaines mesures qui amélioreraient l'efficacité et réduiraient les frais. Vous avez peut-être fait cette proposition au cours de cette rencontre. Il vous a peut-être proposé de procéder conjointement à l'entraînement des pilotes, au service du transport et des réparations. Je répète ce que j'ai lu dans les journaux. Ces facteurs n'aideraient-ils pas aussi à réduire considérablement les frais?

M. MCGREGOR: Nous assumons déjà la réparation de leurs moteurs. Dans certaines régions, mais pas celles qu'il a mentionnées, la concurrence n'a pas été complètement éliminée, ce qui semblait être son but.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous lui avez peut-être fait savoir, au comité aussi, qu'il ne s'était pas montré conciliant, ni raisonnable peut-être, dans sa façon d'envisager une entente.

M. MCGREGOR: Vous me faites dire ce que je n'ai pas dit.

M. FISHER: Je voudrais bien vous faire parler.

M. MCGREGOR: Je n'ai certainement pas fait voir que son attitude n'était pas raisonnable. J'aurais fait comme lui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Nous revenons à la question de la compagnie aérienne rivale. Sur la décision du gouvernement d'introduire la concurrence, vous auriez fait exactement la même chose que ferait M. McConachie dans ce cas.

M. MCGREGOR: J'adopterais la même ligne de conduite pour égaliser les tarifs. Mais c'est tout.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Mais il ne voit qu'à une route et soutient la concurrence dans une situation concurrentielle; et vous feriez de même?

M. MCGREGOR: Si je le pouvais, oui. Mais je voudrais ajouter ceci: vous dites en passant que la concurrence a contribué à l'amélioration du service d'Air-Canada. Je rejette catégoriquement cette affirmation.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je l'ai mentionné, c'est vrai, parce qu'à mon avis, seuls les Canadiens peuvent en juger, pas vous.

M. MCGREGOR: Non. Il s'agit de savoir la cause de l'amélioration, et non de savoir si le service est meilleur. Nous avons élaboré tout le projet de l'exploitation améliorée deux ans avant cette audience.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous avez une excellente compagnie aérienne, mais, selon moi, la concurrence a encore amélioré votre compagnie.

M. Grégoire a mentionné ce fait, et vous avez signalé que vous aviez très peu de capital effectif.

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous êtes devant une dette en immobilisation de plus de 227 millions de dollars.

M. MCGREGOR: C'est vrai.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ne devrait-on pas juger plutôt ces chiffres pertinents? Vous espérez réduire éventuellement vos paiements d'intérêt qui, j'insiste sur ce fait, sont très élevés; j'aimerais vous aider à trouver une solution, mais vous avez un emprunt de 10 millions de dollars et une dette de 227 millions de dollars. Si la structure de votre capital était modifiée afin que la structure de votre dette soit plus proportionnée, disons sur un base de 60-40, vous seriez en mesure de payer l'intérêt et même de fournir un dividende.

M. MCGREGOR: C'est très possible.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ainsi, un facteur important est la structure du capital de la compagnie aérienne qui paie un intérêt de 10 millions de dollars par année sur une dette, ce qui représente une somme très importante pour tout le budget.

M. MCGREGOR: Je suis d'accord avec vous.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Merci. La seule autre question que je voudrais poser se rapporte à un sujet dont nous avons parlé assez longtemps, à savoir les routes desservant les Prairies en général. Vous avez fait savoir au Comité qu'une des causes, au point de vue historique, pour lesquelles Air-Canada dessert plusieurs de ces villes de moindre importance, réside dans le fait que le programme d'entraînement du Commonwealth britannique comprenait un aéroport à cet endroit; la plupart de ces petits arrêts résultent aussi de l'insistance de ces localités. N'est-il pas vrai qu'à un certain moment vous avez modifié les parcours d'Air-Canada et que plusieurs de ces villes ont été privées du service?

M. MCGREGOR: Non, je ne pense pas.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je veux parler de l'époque où le parcours transcontinental allait de Lethbridge à Vancouver plutôt qu'à Calgary.

M. MCGREGOR: Oui, c'est juste. Nous avons eu un autre cas semblable dans l'Est lorsque la ligne qui se rendait à Kapuskasing, la ligne principale a été dirigée vers la tête des lacs plutôt, et que Kapuskasing est restée sans service. Mais un transporteur régional entreprit le service à Kapuskasing mais l'abandonna par la suite.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'ai quelques questions à poser sur les routes, mais puisque nous avons une section qui traite des routes, j'attendrai ce moment-là pour les poser.

M. PUGH: J'aimerais éclaircir un certain point. Vous avez vérifié les lignes d'aménée et les lignes non rentables. Est-ce que la ligne non rentable est une ligne d'aménée qui ne rapporte pas?

M. MCGREGOR: Je n'ai jamais employé l'expression « ligne d'aménée » aujourd'hui.

M. PUGH: C'est vrai.

M. MCGREGOR: Je ne sais vraiment pas ce qu'est une ligne d'aménée. En général, c'est une ligne qui dessert latéralement la ligne principale; elle amène les voyageurs vers tel point de la ligne principale où elle circule de façon générale, à l'est et à l'ouest, depuis ce point de rencontre. Mais une ligne non rentable, à mon avis,—et ce n'est pas moi qui ai lancé l'expression se borne, à assurer le service aux endroits où la clientèle ne suffit pas à couvrir les frais du service.

M. PUGH: Vous avez un bon nombre de ces lignes qui fonctionnent aujourd'hui?

M. MCGREGOR: Oui.

M. PUGH: Vous en avez un bon nombre. Avez-vous plusieurs lignes qui ne sont pas des lignes d'aménée, entre deux points non situés sur la ligne transcontinentale, par exemple, et qui ne vont pas plus loin?

M. MCGREGOR: Je dirais que non.

M. PUGH: A propos du Pacifique-Canadien et de son parcours, par exemple, qui part de Vancouver et aboutit à Calgary, connaissez-vous le nombre de passagers qui partent de cet endroit et font tout le parcours transcontinental?

M. MCGREGOR: Je crois que nous connaissons ce nombre, oui. Il doit figurer au chapitre de la circulation entre les différentes lignes.

Le PRÉSIDENT: A vous, monsieur Fisher.

M. FISHER: J'aimerais toucher aux points qu'a avancés M. Smith. En ce qui concerne cette situation, qu'est-ce qui vous empêche, comme il est logique de le faire pour soutenir la concurrence et vu que, j'en suis sûr, le service aérien du Pacifique-Canadien et sa compagnie-mère s'inquiètent de leurs déficits, de les mettre hors combat en réduisant les tarifs?

M. MCGREGOR: Tout simplement ce qu'il en coûterait au public.

M. FISHER: Mais le gouvernement a permis la concurrence dans votre cas. Pourquoi ne pas faire ce qu'il serait normal de faire dans cette situation?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que nous nous écartions de la logique; nous aurions pu dépenser des sommes imprévues et au lieu de perdre 6 millions de dollars, nous en aurions perdu 10 millions.

M. FISHER: Si vous aviez perdu 10 millions en diminuant les tarifs pour obtenir plus de clients, le Pacifique-Canadien aurait peut-être été obligé alors de changer d'attitude du tout au tout.

M. MCGREGOR: C'est possible, mais je considère que c'est un pari très risqué, parce que le Pacifique-Canadien est une organisation importante, prête à une guerre de ce genre. Je n'ai pas l'intention de faire perdre de fortes sommes au gouvernement pour mener ce genre de guerre.

M. FISHER: Ma question n'exprimait pas mon opinion. J'essayais tout simplement de suivre la logique ce qui semble être la politique du gouvernement. En réalité, ce n'est qu'à la deuxième raison de votre perte que nous nous sommes arrêtés, c'est-à-dire toute la question d'Air France et de la « Lufthansa » qui l'ont emporté sur vous à Chicago. Le problème particulier dont vous venez de parler n'est-il pas beaucoup plus complexe?

M. MCGREGOR: Certainement, il y en a toutes sortes d'exemples.

M. FISHER: Une des prérogatives de ce Comité consiste à faire des propositions au gouvernement. N'est-ce pas vrai, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui, je le crois.

M. FISHER: Nous pouvons faire des propositions à ce sujet et suggérer au gouvernement l'attitude qu'il devrait adopter.

Le PRÉSIDENT: Au Parlement plutôt qu'au gouvernement.

M. FISHER: Oui, mais espérons que le gouvernement prêtera l'oreille.

Le PRÉSIDENT: Je pensais que vous auriez exprimé l'espoir que le Gouvernement soit appuyé.

M. FISHER: Pourriez-vous nous donner de plus amples renseignements sur la nature générale du problème qui se pose au sujet des sociétés étrangères qui font du transport du Canada aux États-Unis, particulièrement de la dispute avec la *Eastern Airlines*, les vols à destination de Miami et autres vols de ce genre?

M. MCGREGOR: Je pourrais le faire en m'écartant de mes attributions. De façon générale, je pense que les contrats bilatéraux que le Canada a signés ne sont pas avantageux et c'est peut-être un point où M. McConachie et moi-même nous nous rencontrons. Je ne crois pas que les gouvernements ou des sociétés soient responsables de cet état de choses. D'autres pays se sont aussi heurtés à cette difficulté. Une convention passée entre des gouvernements est un traité auquel le ministère des Affaires extérieures et son équivalent dans les autres pays ont leur mot à dire.

Il me semble évident qu'un ministère des Affaires extérieures dont le principal intérêt est de maintenir de bonnes relations avec les gouvernements des autres pays ne se préoccupe pas outre mesure de l'importance pécuniaire des échanges de parcours aériens.

J'aimerais, si la chose est matériellement possible, que les accords aériens soient conclus par le ministère des Transports au nom du Gouvernement plutôt qu'en collaboration avec le ministère des Transports; l'entente bilatérale que nous avons signée avec l'Islande nous a créés des difficultés. L'entente a été désastreuse. Les lignes aériennes islandaises ne reconnaissent aucune restriction du point de vue des règlements. Elles établissent un vol entre l'Islande et l'Amérique du Nord et un vol entre l'Islande et l'Angleterre ou l'Écosse ou l'Europe continentale. Ces services marchent de pair et exploitent un avion pour les vols transatlantiques en concurrence avec les lignes aériennes qui relèvent de l'I.A.T.A. Les États-Unis ont donné leur assentiment et ils se trouvent maintenant en pleine controverse à ce sujet. J'aimerais que les accords aériens bilatéraux soient conclus par les services du Gouvernement qui connaissent exactement l'enjeu de ces accords et ce que signifient la troisième, la quatrième et la cinquième libertés.

M. FISHER: Je voudrais obtenir certains renseignements au sujet de l'urgence de ces questions. Il existe une tradition depuis un bon nombre d'années.

M. MCGREGOR: Oui.

M. FISHER: Avez-vous expliqué ces points de vue au gouvernement actuel ou au ministre des Transports et au ministère actuels?

M. MCGREGOR: Oui, mais peut-être d'une façon plutôt restreinte, parce que je ne pense pas qu'ils soient en mesure de modifier la situation.

M. FISHER: Évidemment, le Comité pourrait proposer une recommandation pertinente au Parlement et, d'après ce que vous avez dit, je suppose que l'affaire est assez pressante du point de vue de vos recettes et des recettes des autres lignes aériennes au Canada pour qu'on l'étudie immédiatement.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je voudrais poser une autre question. Je suis certain que d'une façon générale nous convenons tous que la réussite du Canada sur les trajets des transporteurs ne réponde pas à notre attente. Vous en avez mentionné un, celui de Montréal-

Chicago. Il y en a certainement un autre qui ne vous intéresse peut-être pas directement, c'est celui de Vancouver à San Francisco. Ce service présente aussi une anomalie en ce qu'il n'y a là ni transporteur américain ni transporteur canadien.

M. MCGREGOR: En effet, il n'y a que des transporteurs australiens.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Encore un renseignement pour ma gouverne. Vous avez dit, n'est-ce pas? que vous aimeriez que ce soit un organisme du Gouvernement, probablement la Commission des transports aériens, qui conclue ces ententes au nom du pays en cause.

M. MCGREGOR: Lorsque j'ai dit le ministère du Gouvernement directement intéressé aux questions de transport, j'entendais le ministère des Transports.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): M. John Baldwin, sous-ministre des Transports, n'est-il pas presque chaque mois engagé dans des pourparlers préliminaires à une entente bilatérale avec les États-Unis?

M. BALCER: Oui. Actuellement, ces traités sont conclus entre notre ministère des Affaires extérieures et le ministère des Affaires extérieures des autres pays. Je pense qu'aux États-Unis l'entente se fait avec le ministère du Commerce.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je comprends le raisonnement de M. McGregor; mais, à la lecture de ces ententes, j'ai eu l'impression que le ministère des Affaires extérieures est l'organisme qui signe le contrat; mais, il ne faudrait pas laisser croire aux membres du Comité que la négociation de ces ententes relève exclusivement de la compétence de ce ministère. Cela regarde sûrement votre ministère?

M. MCGREGOR: Si mes paroles ont donné cette impression, je me suis mal exprimé. Il me semble avoir mentionné la collaboration du ministère des Transports.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Voudriez-vous que ces ententes ne soient conclues que par le ministère des Transports?

M. MCGREGOR: Dans le cas des traités internationaux, oui, si c'était possible.

M. CARTER: Je pense que M. Fisher a proposé que nous fassions une recommandation à ce sujet. Si je comprends bien ce qu'a dit M. McGregor, c'est le ministère des Affaires extérieures de chacun des deux pays entre lesquels se conclut l'entente qui entame les négociations. Pourquoi alors le ministère des Transports entrerait-il en pourparlers avec le ministère des Affaires étrangères de l'autre pays? Si nous pouvions entreprendre des pourparlers avec le ministère correspondant à notre ministère des Transports dans le pays étranger, nous pourrions probablement mener à bien nos négociations. À mon avis, les négociations qui se font entre le ministère des Transports d'un pays et le ministère des Affaires étrangères d'un autre pays ne seront pas les plus efficaces.

M. FISHER: Monsieur McGregor, au sujet de la CPA je vous ai demandé ce matin s'il n'était pas possible que vous en veniez à une entente ou à un marché avec cette société. N'est-il pas possible, dans le domaine des questions internationales, que votre société et la CPA fassent certains arrangements qui vous donneraient une certaine assurance de vous tirer de cette situation de déficit?

M. MCGREGOR: Je ne puis certainement pas dire que c'est impossible. Je crois que les choses pourraient s'arranger.

M. FISHER: Avez-vous pensé à certaines dispositions spéciales que votre société et la CPA pourraient prendre?

M. MCGREGOR: Je ne veux pas qu'on croie que j'insiste indûment sur ce point, mais je pense qu'il faudrait d'abord régler la différence entre les tarifs; M. McConachie a convenu que c'est là la première difficulté à régler. À chaque extrémité du service transcontinental, nous exploitons un service transocéanique. Toute circulation d'un point intermédiaire, comme Montréal, Gander ou tout autre endroit du littoral atlantique, et Vancouver sur la

côte du Pacifique se fait par le service transcontinental. Par conséquent, je ne vois pas comment il serait possible d'en arriver à une entente au sujet d'un échange réciproque de trafic, à moins qu'il y ait un trajet plus long comme, par exemple, Tokyo-Winnipeg, Tokyo-Toronto ou Londres-Vancouver, dont le tarif serait basé sur le tarif du service transcontinental qui est presque aussi long que le vol transocéanique, du moins pour ce qui est de l'océan Atlantique.

M. FISHER: Je crois savoir qu'il existe une situation où un certain nombre de sociétés de transport internationales refusent de rémunérer le Gouvernement canadien pour les services que rend le ministère des Transports. Est-il possible que vous payiez trop cher les services que vous rend le ministère des Transports? Je songe aux frais d'aéroport et autres choses semblables. Y a-t-il moyen d'établir une meilleure politique financière?

M. MCGREGOR: Oui, certaines améliorations sont possibles dans ce domaine. Les droits d'atterrissage au Canada tendent à être élevés par rapport à ceux des autres pays, à l'exception de l'Angleterre où ils sont encore plus élevés. La location d'espace dans les terminus coûte cher; mais cela est imputable aux fortes dépenses qu'a occasionnées la construction des bâtiments.

Pour ma part, je crois que cette situation découle du fait que les services de l'État, comme la douane, l'immigration et les services de santé et certains autres ne paient pas leur part; les frais de location par pied carré que doivent payer les lignes aériennes pour l'espace qu'elles occupent aux aéroports se trouvent ainsi augmentés. Ils représentent une faible proportion de l'ensemble des dépenses d'exploitation et, même s'ils étaient réduits de moitié, le résultat final ne changerait guère.

M. FISHER: Du point de vue national, croyez-vous que le coût global, passé, présent et futur, des services aériens de base, tels que les services de sécurité, de météorologie et d'aéroports est si élevé qu'on ne puisse jamais espérer retirer assez de recettes de l'exploitation pour le combler?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas.

M. FISHER: Vous croyez qu'il est possible que les services aériens que fournit le Gouvernement de notre pays deviennent un jour rémunérateurs?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FISHER: A cause des frais que vous assumerez?

M. MCGREGOR: Je vous demande pardon, je croyais que votre question portait sur la possibilité que la ligne aérienne devienne rentable.

M. FISHER: Je songe à l'ensemble du service aérien.

M. MCGREGOR: Dans ce cas, la réponse est oui. Comme je le disais, je ne suis pas suffisamment au courant des frais du Gouvernement à cet égard. Je croyais que vous parliez du service de radiocommunications pendant les vols.

M. FISHER: Oui.

M. MCGREGOR: Vu que dans notre pays on doit enlever la neige des pistes et étant donné les conditions climatiques générales dans lesquelles le service doit être maintenu, je crois qu'il est peu probable que les aéroports ou aéroports puissent couvrir leurs frais.

M. FISHER: En d'autres termes, que ce soit une ligne aérienne de l'État ou une ligne aérienne privée, les contribuables doivent souscrire à l'exploitation toute entière, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui, de la même façon que lorsqu'il s'agit du creusement d'un chenal dans le fleuve St-Laurent.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé, monsieur Fisher?

M. FISHER: Oui, je voulais simplement attirer l'attention sur cette affaire d'entreprise privée.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser une question, monsieur Badanai?

M. BADANAI: Oui. Je voudrais demander à M. McGregor si le service qui assure la liaison avec la Tête des lacs est avantageux pour Air-Canada et si nous pouvons espérer obtenir les services des appareils Vanguard entre Toronto et la Tête des lacs.

M. MCGREGOR: Je ne saisis pas bien votre première question.

M. BADANAI: Voici ma première question. La société Air-Canada exploite-t-elle à profit son service jusqu'à la Tête des lacs?

M. MCGREGOR: Oui, je dirais qu'elle réalise de faibles bénéfices.

M. BADANAI: Naturellement, voici la question suivante. Pourquoi n'emploie-t-elle pas des appareils Vanguard?

M. MCGREGOR: Parce qu'il n'y a pas assez de passagers pour remplir un Vanguard ou qu'il n'y en a pas un pourcentage raisonnable. Vous savez sans doute qu'on surveille étroitement la taille des avions qui sont employés sur un trajet. Le pourcentage des places occupées doit être d'au moins 65 pour que le service soit rentable. Mais plus l'avion est gros plus il doit y avoir de passagers pour maintenir ce pourcentage. De plus, si les avions qui desservent certains trajets sont plus gros, la circulation diminue vu que les vols sont moins nombreux.

M. BADANAI: En ce qui regarde le service à la Tête des lacs, il me semble qu'il est difficile d'obtenir une place sur les avions volant vers l'Est ou l'Ouest de la Tête des lacs. Avant l'inauguration des appareils Vanguard, le service comptait quatre avions par jour.

M. MCGREGOR: C'étaient des Viscounts.

M. BADANAI: Oui, et ils faisaient le trajet aller et retour. Maintenant, il n'y en a que deux et le service se trouve réduit de 50 p. 100. Il est difficile d'obtenir une place.

M. MCGREGOR: Alors il s'agit du nombre de vols, car dans deux Vanguards il y a le même nombre de places que dans quatre Viscounts.

M. BADANAI: Le même nombre de places dans deux Vanguards?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FOY: Monsieur le président, j'aimerais à poser une question.

M. BADANAI: Je vous demande pardon, mais je désire poser une autre question. Monsieur McGregor, pourriez-vous nous faire un bref exposé sur le transport aérien des marchandises? Ce service était-il rémunérateur?

M. MCGREGOR: Oui. Le rapport mentionne cette question.

M. BADANAI: Faites-vous des efforts spéciaux en vue d'augmenter ce commerce?

M. MCGREGOR: Oui, nous faisons des efforts spéciaux. Nous avons des organismes de vente dans les principaux centres; nous faisons de la publicité dans les revues commerciales et nous fournissons l'espace nécessaire pour répondre à la demande. Nous avons deux vols tous les soirs à cette fin.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Badanai, avez-vous fini de poser des questions?

M. BADANAI: Non.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président. ...

M. BADANAI: Un moment, je vous prie. Vous avez eu toute la journée et je ne veux poser qu'une ou deux questions.

Je me demande si M. McGregor a un mot à dire au sujet des objets qui sont exposés dans l'aérogare d'Uplands?

M. MCGREGOR: Non. La société Air-Canada ne s'occupe pas des aérogares.

M. BADANAI: Alors, j'aimerais à poser ma question au ministre. Une partie des objets qui sont exposés se rapportent à la Voie maritime du Saint-Laurent et, à mon avis, cet étalage est bien médiocre.

A un certain endroit il y a un tableau des distances qui séparent certaines villes du Canada et d'outre-mer et un ou deux noms sont mal épelés. Ainsi, par exemple on lit «Gibraltar» au lieu de «Gibraltar» et «Istambul» au lieu de «Istanbul». Fort-William et Port-Arthur ne sont pas mentionnés. On exprime les distances en comparaison de la distance qui sépare Chicago et certains endroits au Canada. On n'indique aucune distance entre certaines villes et la Tête des lacs. En d'autres termes, cette carte ne tient nullement compte de l'existence de la Tête des lacs du côté du Canada.

M. BALCER: Disiez-vous qu'ils s'agissait de l'aéroport d'Uplands?

M. BADANAI: Oui, il s'agit de l'aéroport.

M. BALCER: Mais de quel aéroport?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire celui de Montréal?

M. BADANAI: Mais non, celui d'Ottawa.

M. BALCER: Eh bien, je vais certainement m'en occuper.

M. BADANAI: Voudriez-vous avoir la bonté de vous en occuper?

M. BALCER: Oui, et je vais m'assurer que la Tête des lacs figure sur la carte.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est à M. Foy de prendre la parole.

M. FOY: Monsieur le président, je suis de la région des produits chimiques du Canada, c'est-à-dire de Sarnia dans l'Ontario. Ces messieurs qui viennent de la Tête des lacs n'ont sans doute jamais entendu parler de Sarnia, tout comme je n'ai jamais entendu parler de Fort-William ou de Port-Arthur. Je suppose, toutefois, que vous savez qu'il existe au moins une douzaine de grosses industries à Sarnia et vous n'ignorez certainement pas que les services aériens de Nordair ont été suspendus. Je suis ici pour vous parler au nom de ma circonscription et, même si je m'éloigne un peu du sujet, je reviendrai éventuellement au point que je me propose de soulever. Tout d'abord je tiens à vous dire que les entreprises industrielles de Sarnia tiennent beaucoup à ce que Sarnia soit desservie par une ligne aérienne. Elles s'y intéressent à tel point qu'elles ont donné \$135,000 à la ville de Sarnia à cette fin; le ministère des Transports a contribué une somme équivalente et il a ainsi été possible d'aménager le premier aéroport de la ville. Quoique la ville de Sarnia soit la seule ville de l'Ouest de l'Ontario qui ait essentiellement besoin d'un service comme celui de Nordair, et quoique les villes de London et de Windsor, qui sont situées à peu de distance, soient desservies par Air-Canada, nous ne disposons d'aucun service aérien en ce moment. Donc la demande de Sarnia mérite d'autant plus qu'on la prenne en considération et qu'on y apporte une attention toute spéciale.

Pour citer un exemple, la société Polymer, société de la couronne, fait environ les trois quarts de ses affaires avec l'étranger à partir de notre région. Cette société de la couronne a trois filiales en Europe et, pour une forte proportion de ses affaires il est essentiel qu'elle puisse disposer de moyens de transport rapide entre l'Europe et Sarnia. Il me semble donc qu'il est nécessaire d'avoir un service entre Sarnia et Toronto pour que les représentants de la société puissent se rendre aux divers endroits où ils ont des affaires à traiter.

D'après les renseignements que je possède, 38 p. 100 des voyageurs que les avions de Nordair transportaient le long de la voie maritime du Saint-Laurent s'embarquaient ou débarquaient à Sarnia et le nombre de voyageurs augmentait de mois en mois. Je me demande si Air-Canada ne pourrait pas mettre un avion d'un modèle quelconque en service pour cette

région, Nous ne tenons pas particulièrement à un service de Vanguard, comme M. Badanai le proposait, mais nous pourrions nous contenter d'avions DC-3 ou d'un autre modèle d'avion qui pourrait assurer le service. Les représentants des entreprises industrielles voyagent quand même, mais ils sont obligés actuellement de prendre le train ou une automobile pour se rendre aux points de départ des avions qui assurent le service outre-mer.

M. MCGREGOR: Pour répondre à vos questions, monsieur Foy, si je puis me rappeler l'ordre dans lequel vous les avez posées, je dois vous dire que pour ma part je n'ai pas connaissance qu'on ait demandé directement à Air-Canada d'organiser un service pour Sarnia. Évidemment, cela ne veut pas dire que des démarches n'ont pas été faites; on vient de me dire que des démarches ont été faites à cet égard. Je ne suis pas au courant de la situation pour ce qui est des moyens de transport par avion à cet endroit. Il n'y a pas beaucoup de rapport entre les frais d'exploitation et le modèle d'avion, mais nous n'avons plus que deux DC-3 en service et nous projetons de nous en débarrasser.

M. FOY: Est-ce que le DC-3 est un avion comparable au modèle Dart que la Nordair employait à Sarnia?

M. MCGREGOR: Non, le DC-3 est un vieux modèle d'avion muni d'un moteur à piston sans pression et je crois bien que tous les avions dont la Nordair se servait étaient des turbo-réacteurs.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): C'est exact.

M. FOY: Est-ce que des avions d'Air-Canada ne pourraient pas atterrir à Sarnia? D'après ce que je comprends, un avion de la société arrive à London à 6h.30 tous les soirs; il reste là pendant la nuit et repart le lendemain matin. Je me rends compte qu'il faudrait dépenser beaucoup d'argent pour organiser un service semblable pour Sarnia, mais il me semble que le ministère des Transports, avec la collaboration des entreprises industrielles de Sarnia, pourrait assurer un service pour cette ville.

M. MCGREGOR: Monsieur Foy, je crois qu'il convient de dire, en réponse à votre question, que la société Air-Canada est intéressée à desservir tout endroit qui lui permettrait d'améliorer l'ensemble de sa situation financière. Je ne pense pas que la Nordair ait très bien réussi sous ce rapport. Je ne sais pas si la Nordair détient toujours un permis pour desservir Sarnia, mais, si elle a un tel permis en ce moment, on ne permettrait pas à Air-Canada d'organiser un service pour Sarnia, même si ce service devait lui rapporter des bénéfices. Je dois vous avouer que, d'après les renseignements dont nous disposons à l'heure actuelle, un tel service ne semble guère rentable.

M. FOY: Comme je vous le disais, 38 p. 100 des affaires de la Nordair lui venaient de la région de Sarnia. A mon avis cela semble indiquer qu'il y aurait assez de voyageurs à transporter à Sarnia et en partance de cette ville pour que la société Air-Canada ait intérêt à étudier la situation.

M. MCGREGOR: Nous n'avons certainement aucune objection à étudier la situation.

M. FOY: Je me demande combien de voyageurs Air-Canada devrait transporter en direction et en partance d'une ville telle que Sarnia pour que la société ait intérêt à y organiser un service.

M. MCGREGOR: Comme je le faisais remarquer il y a quelques instants, tout ce que je puis dire, c'est que nous ne pouvons pas fonctionner de façon rentable si le chargement ordinaire d'un service atteint moins de 65 p. 100. Évidemment, cela dépend également du modèle d'avion; il s'agirait d'environ 30 passagers par voyage si on se servait d'un Viscount.

M. BALCER: J'ajouterai, pour être juste envers la Nordair, monsieur Foy, qu'elle s'est donné beaucoup de mal pour maintenir un service dans votre région.

M. FOY: Je m'en rends parfaitement compte, monsieur Balcer.

M. BALCER: D'après les renseignements que je possède, la Nordair a perdu beaucoup d'argent dans cette région. Elle a acheté des avions neufs et elle a mis des turboréacteurs en service sur cette ligne et ce n'est qu'après avoir perdu une somme assez considérable qu'elle a demandé à la Commission des transports de lui permettre de supprimer ce service.

M. FOY: Je suis au courant de la situation, monsieur Balcer.

M. BALCER: Elle a fait un effort considérable pour maintenir ce service.

M. FOY: Il m'a semblé que, vu le pourcentage d'affaires qu'elle a obtenu dans la région de Sarnia, il serait avantageux d'exploiter un service entre Sarnia et Toronto.

M. BALCER: Je crois que le chiffre de 38 p. 100 que vous citez par rapport au service des voyageurs de la Nordair est de nature à induire en erreur. Tout dépend du volume d'affaires de la Nordair. Quoi qu'il en soit, le nombre de voyageurs que la Nordair transportait en direction et en partance de cette région n'était pas suffisant pour qu'elle pût maintenir ce service.

M. FOY: Pendant les premiers six mois de 1962, soit de janvier à juin, il y a eu 7,079 voyageurs par avion dans la région de Sarnia. Je ne sais pas si ce nombre mérite que la société Air-Canada s'intéresse à la région. A quelles conditions s'intéresserait-elle à organiser un service pour Sarnia?

M. FISHER: J'aimerais à poser une question à M. Foy. Y a-t-il des avions qui assurent le service entre Sarnia et l'autre côté de la frontière des États-Unis, juste en face?

M. FOY: Non, il n'y a pas de service à cet endroit. L'endroit le plus rapproché est Detroit, qui est situé à environ une heure et demie par automobile. Je me demande combien de voyageurs il faudrait pour qu'Air-Canada trouve qu'un service semblable vaille la peine d'être organisé. Si Air-Canada pouvait s'attendre à transporter de 15 à 20,000 voyageurs par année à Sarnia et en partance de cette ville, la société serait-elle intéressée à organiser ce service?

M. MCGREGOR: Quelle est la distance de Sarnia à London?

M. FOY: Il y a 66 milles jusqu'à l'aéroport de London et environ 100 milles jusqu'à Windsor.

Le PRÉSIDENT: Si je ne me trompe, c'est à environ 210 milles de Toronto?

M. FOY: A environ 180 milles de Malton, l'aéroport de Toronto,

M. FISHER: Si on divise le nombre total de voyageurs par le nombre de jours de vol, dans le cas d'un service assurant un voyage par jour, cela ne donne quand même que 20 voyageurs par avion.

M. MCGREGOR: Je dois vous dire qu'à mon sens il y a peu de chances qu'un tel service soit rentable, monsieur Foy. Quoi qu'il en soit, nous sommes certainement tout disposés à étudier la question de nouveau.

M. FOY: Vous pourriez peut-être me dire ce que nous devrions faire à Sarnia pour que vous étudiiez la question de nouveau?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas l'habitude de blaguer; mais je dois vous dire que, si vous pouviez déménager l'endroit 300 milles plus loin, cela faciliterait les choses.

M. FOY: Malheureusement, ou heureusement peut-être, l'industrie des produits chimiques du Canada est installée dans cette vallée, qui a alimenté à ses débuts la compagnie *Imperial Oil*, une des plus anciennes entreprises du Canada.

Ce qu'il y a de très important, c'est que les matières premières dont cette industrie sert se trouvent dans cette région, et c'est des matières premières employées par la compagnie *Allied Chemicals* que je parle en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Si vous déménagiez les entreprises de Sarnia à Port-Arthur et à Fort-William, ces villes y gagneraient sans aucun doute.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Et qu'est-ce que cela donnerait?

M. MCGREGOR: Cette distance de soixante milles présente un gros inconvénient, mais nous sommes tout disposés à étudier la question.

M. FOY: Vous voulez dire qu'on peut facilement parcourir soixante milles en auto pour se rendre à un aéroport?

M. MCGREGOR: Oui, et, en outre, c'est une trop faible distance pour qu'on y gagne de l'argent.

M. FOY: Je songeais surtout à un service de Sarnia à Toronto où se trouvent les principales correspondances.

M. MCGREGOR: Cela aurait sans doute plus de sens.

M. FOY: C'est à cela que je songeais en réalité.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): De Toronto à l'aéroport de Hamilton.

M. FOY: Je me rends compte que cela pourrait avoir des répercussions et que toutes les petites villes du Canada pourraient demander la même chose, mais j'ai remarqué que vous organisez un service à Sault-Sainte-Marie.

M. MCGREGOR: Nous y exploitons un service depuis des années, mais de l'autre côté de la frontière.

M. FISHER: Et le service de transport du lait de Montréal à Ottawa, Sudbury, Sault-Sainte-Marie, Sarnia et Toronto?

M. MCGREGOR: Et puis?

M. FISHER: North-Bay a un meilleur service, et celui de Sudbury à Sault-Sainte-Marie est meilleur aussi, s'ils s'intéressent à vos services.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Ajoutons celui de Hamilton également.

M. MCGREGOR: Tous les services de transport du lait sont excellents du point de vue financier.

M. GRÉGOIRE: M. Caouette m'a demandé de poser une question à M. McGregor au sujet du service par avion entre Montréal et Rouyn. Je voudrais demander à M. McGregor si Air-Canada procède de cette façon pour tous ses services. Parfois l'avion quitte Montréal à destination de Rouyn avec une vingtaine de voyageurs à bord et, à l'aéroport de Montréal, il n'y a plus de places disponibles. Mais la plupart de ces voyageurs descendent de l'avion à Ottawa et l'avion repart pour Rouyn à moitié vide. En conséquence, vous perdez de l'argent sur le parcours d'Ottawa à Rouyn et les voyageurs qui voulaient se rendre à Rouyn restent plantés à Montréal. Quelle ligne de conduite suivez-vous à cet égard?

M. MCGREGOR: Dites à M. Caouette que c'est ce que nous appelons dans le métier les chargements incomplets.

M. GRÉGOIRE: Comment dites-vous?

M. MCGREGOR: Ce sont des chargements incomplets. Nous acceptons de transporter un voyageur qui ne se rend qu'à peu de distance et ensuite sa place reste inoccupée pendant un long parcours. Nous tâchons d'éviter cela autant que possible. Telle est notre ligne de conduite.

M. GRÉGOIRE: Vous tâchez d'éviter cela, mais y parvenez-vous?

M. MCGREGOR: Pas toujours.

M. GRÉGOIRE: Ne serait-il pas préférable, surtout dans le cas du service entre Montréal et Rouyn, d'avoir un service entre Montréal et Ottawa et un autre entre Montréal et Rouyn?

M. MCGREGOR: Mais certainement. Nous y pensons constamment. Je ne sais pas s'il y a assez de trafic pour justifier un service direct entre Montréal et Rouyn.

M. BALCER: M. Caouette m'en a parlé. Une des difficultés qui se posent est que certaines personnes qui veulent se rendre de Rouyn à Toronto, par exemple, demandent un billet pour ce parcours, mais on leur dit que malheureusement l'avion est plein. Mais la moitié des voyageurs descendent à Ottawa, de sorte qu'il y a des places vides dans l'avion lorsqu'il arrive à Rouyn. Voilà ce qui préoccupe M. Caouette.

M. MCGREGOR: Nous essayons de prendre des dispositions pour que les voyageurs qui descendent à Ottawa soient remplacés par d'autres qui se rendent à Rouyn. Ça ne marche pas toujours, car les gens ne sont pas toujours tout ce qu'il y a de plus complaisant.

M. GRÉGOIRE: J'ai une autre question à vous poser, monsieur McGregor. Si j'ai bien compris, vous avez dit ce matin que, sur un certain parcours de l'Ouest du Canada, les prix du Pacifique-Canadien sont inférieurs aux vôtres.

M. MCGREGOR: Il s'agit du service transcontinental.

M. GRÉGOIRE: Mais leurs prix sont plus bas que les vôtres?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRÉGOIRE: Est-ce qu'il perdent de l'argent sur ce service?

M. MCGREGOR: Non.

M. GRÉGOIRE: Pourriez-vous baisser vos prix jusqu'au niveau des leurs?

M. MCGREGOR: Pas sans perdre des recettes qui nous sont assurées en ce moment.

M. GRÉGOIRE: Mais vous ne perdriez pas d'argent sur ce service. Perdriez-vous de l'argent sur ce service?

M. MCGREGOR: Non, nous ne perdrons pas d'argent sur ce service. C'est essentiellement un service qui rapporte.

M. GRÉGOIRE: Vous augmenteriez le prix à cause des autres lignes qui ne sont pas rentables? Est-ce bien cela?

M. MCGREGOR: C'est bien cela, si je vous ai bien compris.

M. GRÉGOIRE: A Bagotville (Air-Canada s'y rend) avez-vous beaucoup de difficultés en ce qui concerne l'aéroport militaire?

M. MCGREGOR: Quand nous en avons, elles sont graves.

M. GRÉGOIRE: Avez-vous subi beaucoup d'accidents?

M. MCGREGOR: Un seul depuis sept ou huit ans.

M. GRÉGOIRE: Y a-t-il vraiment beaucoup de danger pour les civils?

M. MCGREGOR: Non, si l'on considère qu'il ne s'est produit qu'un seul accident en sept ans. Nous ne pensons pas qu'il y ait plus de danger là qu'ailleurs.

M. GRÉGOIRE: Ma dernière question a un intérêt tout particulier. Les membres de notre parti ont exprimé l'opinion que les députés devraient avoir plus de contact avec leurs électeurs. Si les députés avaient un laissez-passer pour Air-Canada, est-ce que cela représenterait une grosse perte pour Air-Canada.

M. MCGREGOR: Oui.

M. PRITTE: C'est de cela que je parlais tout à l'heure.

M. FISHER: Ce serait trop avantageux pour M. Caouette, je crois.

M. GRÉGOIRE: Ce serait, en effet un grand avantage pour M. Caouette. Serait-ce une grosse perte pour la compagnie?

M. MCGREGOR: Chaque fois que nous donnons un service gratuit, c'est une perte.

M. PRITTE: Vous ne donnez rien, j'imagine. Vous payez pour ces services, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non.

M. BALCER: Air-Canada est obligé de payer.

M. GRÉGOIRE: N'y a-t-il pas assez de places vides dans vos avions pour vous permettre cela?

M. MCGREGOR: Oui, peut-être, si la circulation venait à se stabiliser, mais vous connaissez les députés; tout ce qu'ils veulent, c'est se rendre quelque part le vendredi soir et revenir n'importe quel jour.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ne pourriez-vous pas arranger les choses pour que nous puissions bénéficier des mêmes avantages que ceux que nous procurent les laissez-passer que nous avons en ce moment, et nous donner des laissez-passer pareils à ceux que vous délivrez au personnel d'Air-Canada, ce qui permettrait aux députés de voyager par avion quand il y a des places disponibles?

M. MCGREGOR: Je n'aimerais pas à me trouver dans une situation où je serais obligé de dire aux députés qu'ils ne peuvent pas prendre l'avion.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Certains d'entre eux surtout.

M. MCGREGOR: Ils pourraient monter dans l'avion et être obligés de le quitter plus tard.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Les secousses seraient terribles.

M. GRÉGOIRE: Monsieur le président, je trouve la question fort à propos. Quand il y a des places disponibles, serait-il possible de délivrer des laissez-passer aux députés.

M. MCGREGOR: C'est ce que l'on appelle des laissez-passer pour places disponibles. Mais je ne voudrais pas être au guichet de l'aéroport d'Ottawa un vendredi soir pour dire aux députés qu'il n'y a pas de places pour eux dans tel ou tel avion.

M. GRÉGOIRE: Vous n'avez pas une bien bonne opinion des députés.

M. MCGREGOR: Bien sûr que non.

M. FISHER: Puis-je poser une question au ministre du Transport? Il n'ignore sans doute pas qu'une des raisons pour lesquelles M. Hees s'est acquis l'estime d'un grand nombre de députés de divers partis, c'est qu'il a été le premier à proposer de telles innovations. Avez-vous songé à faire d'autres concessions de cette nature?

M. BALCER: Je puis vous assurer que j'ai reçu un grand nombre de demandes à ce sujet, et nous avons maintes fois ramené la question sur le tapis au cours des séances du cabinet. Nous avons toujours été d'avis qu'il serait injuste de demander à Air-Canada d'augmenter le nombre de laissez-passer déjà offerts aux députés.

M. ROULEAU: M. Grégoire a souvent répété au cours de sa campagne que \$10,000 était une trop forte indemnité pour les députés. S'il en est ainsi, il est en mesure de payer son billet.

M. GRÉGOIRE: Qui a dit cela?

M. ROULEAU: Vous et votre chef.

M. GRÉGOIRE: Je nie cette assertion. C'est faux.

Le PRÉSIDENT: Il vaudrait mieux ne pas entrer dans les détails. Nous ne sommes pas en campagne électorale.

M. GRÉGOIRE: Pourrions-nous proposer au Comité que les députés obtiennent des laissez-passer pour les places non-occupées. Pourrions-nous faire une proposition en ce sens?

Le PRÉSIDENT: Le Comité pourrait le faire en présentant le rapport.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je poser une question au Ministre?

M. PRITTIE: J'attends mon tour.

Le PRÉSIDENT: Je m'en tiens à la liste de noms que j'ai devant moi. Si M. Grégoire a fini, ce sera le tour de M. McDonald, puis de M. Laing.

M. PRITTIE: Ma question se rapporte au sujet que nous discutons. Je croyais que la Chambre avait voté un crédit pour dédommager Air-Canada du transport des députés. J'ignorais qu'il n'y en avait pas. Puisque le Ministre est ici aujourd'hui, il pourrait peut-être nous éclairer à ce sujet.

M. BALCER: Je me demande ce que l'on aurait dit d'Air-Canada l'autre soir quand il n'y avait que huit députés présents du côté du Gouvernement.

M. MCGREGOR: On l'aurait accusé de complicité.

M. FISHER: Le Pacifique-Canadien accorde-t-il des laissez-passer?

Le PRÉSIDENT: C'est une dépense que le Gouvernement pourrait accorder sous forme d'allocation ou d'indemnité. J'ai toujours été d'avis que les députés qui viennent à Ottawa de très loin pourrait bien être dédommagés dans une certaine mesure, étant donné que certains d'entre eux doivent voyager par avion plutôt que par chemin de fer. Je n'ai pas eu l'occasion de prendre le train une seule fois depuis le début de la session et je rentre chez moi toutes les semaines. Il me semble donc que certaines concessions s'imposeraient, puisqu'on parle beaucoup en ce moment d'indemnités aux députés, de remboursement de frais de déplacement et ainsi de suite. Je trouve qu'il vaudrait mieux y pourvoir de cette façon plutôt que d'accorder des privilèges indistinctement à tout le monde.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je comprends bien l'attitude des compagnies aériennes. Évidemment elles ne pourront pas éconduire les députés quand il n'y aura pas de places vacantes; elles ne seraient pas bien aise de le faire. Je crois que la proposition du président a beaucoup de mérite, c'est-à-dire que ces laissez-passer devraient être accordés à ceux qui en ont besoin à cause de la distance ou de la situation géographique de leur circonscription. Cela aiderait les députés qui habitent loin d'Ottawa.

M. BALCER: La Commission McPherson a exprimé ce vœu dans son rapport: des laissez-passer pour les chemins de fer devraient être accordés aux députés aux frais du Gouvernement. La question des laissez-passer et de la somme qui serait payée par le Gouvernement devrait être discutée en Chambre et votée dans le budget des dépenses.

Le PRÉSIDENT: J'estime que, dans un grand pays comme le Canada, nous devrions tenir compte des distances.

M. GRÉGOIRE: La question que je vais poser se rapporte aux recettes. Votre déficit a augmenté de \$3,800,000, dont la plus grande partie, à mon avis, représente la dépréciation et l'amortissement. Je ne suis qu'un débutant au sein du Comité, bien entendu, mais je voudrais savoir comment il a été utilisé. Je ne comprends pas ce que vous faites de votre amortissement. Je sais que, pour certaines compagnies, c'est un simple chiffre.

M. MCGREGOR: Nous attribuons la dépréciation aux frais d'exploitation, et cette somme est mise à la disposition de la société aux fins d'exploitation. Nous n'accumulons pas de réserve au moyen de la dépréciation. Est-ce clair?

M. GRÉGOIRE: Oui, c'est un simple chiffre qui figure dans les dépenses. Au lieu de montrer un déficit de 25 millions de dollars, montrez vous un déficit de 6 millions. Si j'ajoute 19 millions pour l'amortissement, il y aura une différence de 6 millions dans le déficit.

M. MCGREGOR: Je n'ai pas très bien saisi.

M. GRÉGOIRE: S'agit-il seulement d'un chiffre?

Le PRÉSIDENT: C'est un chiffre annuel.

M. MCGREGOR: Ce n'est pas un simple chiffre. Veuillez consulter le rapport à la page 18 au chapitre des frais d'exploitation, et vous lirez que la dépréciation et l'amortissement s'élevaient à \$13,600,000 pour l'année 1960, comparativement à \$19,900,000 en 1961. Si nous ne faisons pas cela, alors au moment de mettre un avion au rancart, sa valeur apparaîtrait dans nos livres telle qu'elle était lors de son acquisition. Que faisons-nous dans pareil cas? A ce moment-là nous déduisons la dépréciation annuelle de l'avion de la valeur indiquée dans nos comptes.

M. GRÉGOIRE: Oui, mais n'indiquez-vous pas l'amortissement dans vos dépenses d'exploitation?

M. MCGREGOR: Oui, puisque cela fait partie des frais d'exploitation; c'est la même chose que pour l'essence.

M. CARTER: Ce que M. Grégoire veut dire, je crois, c'est simplement ceci. L'an dernier avez-vous appliqué cette somme de 19 millions de dollars à l'achat de nouveaux avions?

M. MCGREGOR: Non, j'ai déjà dit que cette somme n'avait pas été portée au fonds disponible.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je réserve ma question jusqu'au moment où nous traiterons de l'expansion des services et du trafic.

M. LAING: Monsieur McGregor, je voudrais revenir sur la déclaration faite aujourd'hui par le ministre au sujet des subventions aux services aériens. Si j'ai bien compris, par suite du rapport de la Commission des transports aériens, quelle que soit la compagnie aérienne qui l'exploite, la ligne Prince Albert-North Battleford-Edmonton sera évidemment abandonnée un jour parce qu'elle n'est pas rentable. On nous a déjà laissé entendre que vous alliez prendre en mains l'autre ligne, c'est-à-dire celle de Regina, Saskatoon et Prince Albert. Ne nous avez-vous pas dit tantôt avant le déjeuner que vous n'aviez appris cette nouvelle que jeudi dernier.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. LAING: Peut-on vous demander sans indiscrétion qui a déposé cette nouvelle sur votre pupitre?

M. MCGREGOR: Attendez; je crois que c'est M. Baldwin, le sous-ministre du Transport.

M. LAING: On vous a demandé si vous voudriez assurer ce service?

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. LAING: Même après que la P.W.A. a refusé de le faire faute de subventions.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. LAING: Vous avez laissé entendre qu'il ne vous restait que deux DC-3 dont vous vouliez vous débarrasser.

M. MCGREGOR: Oui.

M. LAING: Dois-je comprendre qu'un plus gros appareil sera mis en service sur cette ligne?

M. MCGREGOR: Non. Si nous décidons de nous charger de cette ligne, nous utiliserons ces deux DC-3 quand ils n'auront pas d'autre envolée à faire. Ces avions suffiraient, je crois, à assurer le service.

M. FISHER: Vous dites «si nous décidons de nous charger de cette ligne». Je croyais que c'était entendu.

M. MCGREGOR: Non, ce que le ministre a dit, je crois, c'est que la licence serait transférée à Air-Canada.

M. LAING: Vous avez laissé entendre que vous étiez capables d'assumer ce service et prêts à le faire, mais vous n'avez pas dit que vous étiez désireux de le faire, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Capables, certes nous le sommes.

M. LAING: Eh bien, que deviennent les compagnies dans tout cela? Y a-t-il des chances que ce service puisse boucler son budget? Espérez-vous qu'après un certain nombre d'années l'envolée Regina-Prince Albert deviendra rentable?

M. MCGREGOR: Je ne connais pas très bien cette partie du parcours. Elle serait considérée comme ligne secondaire par rapport à la ligne principale Winnipeg, Brandon, Yorkton, Swift Current et Medicine Hat, en passant par Regina en cours de route. Le parcours dont vous parlez irait vers le nord, de Regina à Saskatoon, et jusqu'à Prince Albert. Dans le cours ordinaire des choses un DC-3 ferait la navette du nord au sud et inversement. Ce serait une manière assez économique d'assurer le service. Je ne connais même pas le volume du trafic. Quand M. Baldwin m'a téléphoné, nous avons fixé un rendez-vous avec les directeurs de la P.W.A. qui étaient de passage dans l'est du pays et, après quelques pourparlers, nous avons décidé de leur demander de nous donner les chiffres relatifs au volume de trafic sur cette ligne, ce qui nous permettrait de faire des projets raisonnables. Nous nous sommes mis d'accord également, et je ne pense pas que ce soit un secret, pour qu'ils continuent à assurer le service jusqu'à la fin de décembre afin de nous permettre d'étudier la question et de nous rendre compte si l'intégration de ce parcours dans notre ligne habituelle pourrait se faire facilement ou avec quelque difficulté.

M. LAING: Où cela nous mènera-t-il quant à la détermination de notre politique nationale de l'air? S'il s'agit d'un principe, comment allons-nous l'appliquer?

M. MCGREGOR: Je ne veux pas me prononcer en ce qui concerne la politique du gouvernement; mais, comme je le disais ce matin, il y a beaucoup de régions du Canada qui sont desservies par des lignes aériennes qui devront nécessairement être subventionnées d'une façon ou d'une autre, soit directement ou indirectement, et je crois que ces deux-là sont du nombre.

M. LAING: En réponse à cela, je dirais qu'à mon avis cela se réduit à un problème social. Vous devez décider si d'une part vous allez dépenser les deniers publics avant ou après les impôts ou, d'autre part, si vous allez appliquer les impôts à l'exploitation d'un service public assuré par une compagnie privée avec l'aide de subventions du Gouvernement. Vous allez sans doute faire profiter une bouture, et peut-être y verrez-vous un avantage; mais pourquoi soutenir telle ligne plutôt qu'une autre?

M. BALZER: Mais n'oubliez pas qu'en ce moment, en dépit d'une subvention de \$25,000, la P.W.A. fait des pertes et n'a nullement envie de maintenir le service.

M. LAING: Très bien. Alors vous vous proposez de vous charger de cette ligne avec la subvention de \$25,000 et de vous passer effectivement de l'assistance de l'État. Est-ce exact? Allez-vous donner un service amoindri et de qualité médiocre? Je crois que la P.W.A. leur procure le service aller-retour le même jour et ce n'est pas ce qu'Air-Canada se propose d'offrir.

M. MCGREGOR: Le service n'est guère uniforme. Les parcours diffèrent chaque jour de la semaine. J'ignore si c'est la meilleure manière de desservir cette région. Pour le moment, je ne suis pas très au courant de cette question.

M. LAING: Vous acceptez cela à cause d'instructions que vous avez reçues, non pas parce que vous l'avez demandé.

M. MCGREGOR: Nous ne l'avons pas demandé.

M. LAING: J'ai remarqué qu'à l'extérieur de l'aéroport de Sea-Island, on commence à utiliser l'expression «Air-Canada». M. McGregor pourrait-il nous dire si, sur le plan international, on ferait bien d'utiliser davantage cette expression.

M. MCGREGOR: Depuis des années, nous employons alternativement «Air-Canada» et «Trans-Canada», surtout en Europe. Je crois qu'il est bon d'employer les deux expressions. Je dirais même qu'il serait préférable de substituer graduellement Air-Canada à Trans-Canada; la première tournure est plus expressive et plus conforme à l'usage international en général. Plusieurs lignes aériennes utilisent le mot «air» avant le nom du pays pour indiquer le nom de leur aviation nationale.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quelques-unes ne le font pas.

M. MCGREGOR: Mais il y en a plus qui le font.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): L'an dernier, au cours d'une séance du Comité, M. Seagram a fourni des renseignements au sujet de l'acquisition du matériel nouveau. Il a dit, je crois, qu'on décidait d'acheter un Vanguard et un DC-8 environ cinq ans avant la date de livraison approximative; vous nous avez dit comment ces avions deviennent vite désuets, ce qui se comprend aisément, surtout dans le cas d'un DC-8 qui, sans ses accessoires, coûte 6 millions et demi de dollars. Nous devons donc prendre à notre compte une bonne partie des immobilisations, parce que notre programme pour l'avenir nous oblige à prendre des décisions aujourd'hui même; il faut préparer nos prévisions futures, en nous guidant sur l'exemple du Viscount, cet excellent avion qui est en service depuis quelque temps. Avez-vous l'intention d'acheter de nouveaux avions? Voilà ma première question. En second lieu, comment déterminez-vous le nombre d'avions? Ce problème est naturellement relié de quelque façon à vos prévisions de dépenses ou à votre budget. Votre décision s'appuie-t-elle sur les circonstances que nous observons aujourd'hui dans le domaine de l'aviation?

M. MCGREGOR: Tout d'abord, je suis bien d'avis que la fonction la plus importante de l'administration d'une entreprise aérienne est de prévoir le matériel qu'il faudra, précisément parce que, comme vous l'avez dit, de si fortes sommes sont en cause. En plus, après avoir choisi de nouveaux avions, il faut en acheter en nombre suffisant. Si l'on n'en achète pas assez, le service sera moins bon, tandis que, si l'on en achète trop, on perd de l'argent. Par conséquent, le choix du modèle et le nombre sont essentiels à l'équilibre financier de la ligne aérienne. Selon le programme actuel, Air-Canada prévoit acheter prochainement un nouveau modèle d'avion, sujet à l'approbation du gouvernement en ce qui concerne les immobilisations, l'avion entièrement à réaction d'une autonomie de vol courte-moyenne, qui, en 1965 ou 1966, fera le transport que le Viscount abandonnera presque complètement et une partie du transport qui est présentement confié au Vanguard.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je poser une question à ce sujet? Cela ne se réalisera pas avant un certain temps. Ai-je raison de supposer qu'un des motifs qui vous poussent à ne pas avancer la date de remplacement du Viscount est la question du service d'entretien? Autrement dit, vous avez fait un bon choix; normalement, vous n'auriez pas été aussi avancé. Dans le cas du Viscount, la réalité a dépassé même vos premiers espoirs en ce qui concerne le service d'entretien et le remplacement des moteurs.

M. MCGREGOR: Oui. Le service a été meilleur que nous n'avions espéré et, autant que je sache, le meilleur que nous ayons jamais eu dans cette industrie. C'est ce que nous avons toujours cru, car, sans cela, nous ne l'aurions pas choisi; mais le service a peut-être été meilleur que nous étions en lieu d'espérer.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Et comment sont les autres?

M. MCGREGOR: Nous sommes satisfaits du DC-8 et je crois que nous le serons aussi du Vanguard; mais le Vanguard dure assez peu de temps à cause de son propulseur à turbine. La même chose s'applique au Viscount; mais ces avions ont été mis en service six ans plus tôt et ils seront entièrement dépréciés avant d'être mis au rancart; je ne suis pas certains qu'il en sera ainsi du Vanguard.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pouvez-vous nous dire ce que serait actuellement la valeur de remplacement du Viscount?

M. MCGREGOR: Oui. Elle serait d'environ 4 millions de dollars, pour le nouvel avion destiné à remplacer le Viscount.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Quatre millions de dollars pour chaque avion?

M. MCGREGOR: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Songez-vous présentement à ce qu'il adviendra du Vanguard et du DC-8?

M. MCGREGOR: Non. J'ai parlé ce matin de la menace que comporte l'avion ultra rapide, l'avion supersonique. J'ai appris l'autre jour que le projet conjoint de la France et de l'Angleterre sera mis en train. J'ignore si l'équivalent de ce projet sera aussi lancé aux États-Unis; je ne crois pas que la décision ait été prise. On semble prévoir maintenant que, vers 1970, nous pourrions disposer d'un avion supersonique pour le transport commercial. Cela tend, comment dirais-je, à entraver la durée utile des appareils subsoniques. Cela ne signifie pas que les avions subsoniques deviendront désuets dès l'inauguration des appareils supersoniques; mais je crois que ces derniers remplaceront l'avion subsonique sur certains parcours, lorsque l'avion supersonique entrera en service.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je crois que vous aviez pris une décision au sujet d'un certain nombre de DC-8; vous avez parlé ensuite d'un autre groupe.

M. MCGREGOR: Le second groupe comprenait quatre DC-8F. C'est ce dont vous voulez parler, n'est-ce pas?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Achèterez-vous des avions d'un modèle que vous avez déjà dans la flotte aérienne? Autrement dit, vous complèteriez vos services?

M. MCGREGOR: Nous n'en achèterons pas d'autres, sauf celui que j'ai mentionné.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, j'ai une autre question à poser. A la suite de vos études techniques, monsieur McGregor, se pourrait-il que vous décidiez d'acheter un avion qui, à la différence de ceux qui font présentement partie de la flotte, serait mieux adapté au décollage des avions à réaction dans des régions, par exemple, que seuls le Viscount ou le Vanguard peuvent présentement desservir? Cherchez-vous un avion qui sera plus maniable que le Viscount?

M. MCGREGOR: Nous espérons que l'avion à réaction d'une autonomie de vol courte-moyenne pourra utiliser les pistes dont se sert le Viscount et que les caractéristiques de l'avion nous permettront de l'utiliser sur les petits parcours sans qu'il en coûte plus que dans le cas du Viscount.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): En collaboration avec les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, est-ce possible que vous achetiez un de ces avions au Canada plus tard?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas, sauf erreur, que la construction d'un tel avion soit prévue au Canada. Nous avons examiné attentivement la possibilité de faire participer l'industrie canadienne à la construction de plus d'un avion de ce genre.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Comme exemple, vous avez décidé de ne pas acheter le CL-44, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ne peut-on pas tout de même concevoir que, dans l'intérêt des deux lignes aériennes, Air-Canada et celles du Pacifique-Canadien, et dans l'intérêt des fabricants canadiens, cela va de soi, on aurait pu étudier la possibilité d'atteindre cet objectif?

M. MCGREGOR: Vous voulez dire la participation de l'industrie canadienne?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Oui.

M. MCGREGOR: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Mais je veux parler d'un avion vraiment canadien.

Le PRÉSIDENT: Il veut dire tout l'avion.

M. MCGREGOR: Non, je ne crois pas qu'il y en ait. D'abord, le fabricant constaterait probablement que le marché canadien prévisible ne pourrait pas justifier le coût fantastique de la fabrication et de l'outillage nécessaire. Il devrait ensuite décider s'il peut concurrencer, dans d'autres marchés, principalement aux États-Unis, des avions qui sont déjà en voie de construction ou qu'on fabrique déjà aux États-Unis et en Angleterre. Il déciderait, pour des raisons tout à fait évidentes, de ne pas se lancer dans une telle entreprise.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Il ne serait nullement question, selon moi, d'inciter qui que ce soit à acheter un produit simplement parce que c'est un produit canadien; je parle de la collaboration, parce que nous savons que le Canada peut fabriquer un bon avion. Ne peut-on prévoir que, grâce à la collaboration des deux lignes aériennes et aux avantages qu'elles offrent toutes deux, les fabricants canadiens puissent en arriver là un jour? À mon avis, les deux lignes aériennes devraient songer à construire un avion qui, essentiellement, pourrait servir à l'une et à l'autre et, qui de par sa nature, pourrait faire l'objet de larges prévisions de sorte que les frais d'outillage se trouveraient réduits.

M. MCGREGOR: J'ai des doutes à ce sujet. Les fabricants d'avions sont convenus qu'il faut construire au moins 200 appareils. Si je considère les parcours de nos deux réseaux, je ne vois pas très bien qu'Air-Canada et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien aient ensemble besoin d'autant d'avions que cela, à supposer même que certaines ventes soient faites à l'étranger.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): On peut supposer tout de même que rien n'empêcherait aucune de ces compagnies d'obtenir un permis pour construire des avions destinés à Air-Canada et aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien.

M. MCGREGOR: Oui. J'ajoute, même s'il s'agit d'un détail, que nous avons déployé de très grands efforts en vue d'atteindre exactement ce but dans le cas du Viscount. Le fabricant à qui nous nous étions alors adressés nous a dit que, à son avis, cet appareil ne se vendrait pas pour la peine de ce côté-ci de l'océan. Sauf erreur, environ 200 Viscounts sont en service en Amérique du Nord seulement. Cependant, il s'agissait d'un excellent appareil, d'un avion assez intéressant, il va sans dire, pour être bien accueilli, dans d'autres pays, pour franchir les océans et aller au-delà des frontières; mais on n'a pas vu les choses sous cet aspect et l'avion n'a pas été construit au Canada. Je ne sais pas si une occasion comme celle qu'offrait le Viscount se présentera une autre fois.

Le PRÉSIDENT: Combien de Viscounts y a-t-il au Canada?

M. MCGREGOR: Nous en avons 48; il y en a peut-être trois ou quatre autres.

M. LAING: Quand, à votre avis, utiliserez-vous les hélicoptères depuis les villes jusqu'aux aéroports. Prévoyez-vous un tel service?

M. MCGREGOR: Non, nous ne pouvons concevoir qu'un service d'hélicoptère soit rentable. Mais cela ne veut pas dire que nous n'en aurons pas.

M. CARTER: Monsieur le président, on a fourni la réponse à beaucoup de questions que je voulais poser. M. Fisher et M. Smith pensent tous deux à l'avenir et il faut prendre une décision au sujet des services aériens régionaux, ce que nous appelons les parcours non rentables, et aux parcours qui conviennent à l'entreprise privée. Nous cherchons, il me semble, une idée ou un principe qui puisse guider nos décisions dans ce domaine; nous avons l'exemple du National-Canadien qui est en réalité la réunion de lignes de chemin de fer déjà établies et dont l'exploitation étant devenue déficitaire, il fallait que quelqu'un les fusionnât. Ces lignes appartiennent maintenant au gouvernement du Canada. Il me semble que le même phénomène se produit dans le domaine des lignes aériennes. Je me trompe peut-être, ce que me dira sans doute M. McGregor, qui ajoutera ce qu'il pense à ce sujet.

M. MCGREGOR: Il n'y a pas grand danger en ce qui concerne le nombre. Pour les deux grandes lignes canadiennes, l'année 1961 a été plutôt mauvaise. Les deux entreprises ont un déficit de 14 millions de dollars. C'est probablement le niveau le plus bas qu'ait jamais atteint l'aviation commerciale au Canada. J'espère bien qu'on va s'arrêter là.

Je ne veux pas me servir de ce Comité pour sonder l'opinion publique au sujet de ma solution préférée; mais je prétends toujours, d'après les calculs que nous avons faits, que la fusion des parcours des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien avec ceux d'Air-Canada permettrait un bénéfice d'exploitation tel que pourraient être maintenues les routes qu'on dit non rentables actuellement; l'entreprise les prendrait probablement à son compte et, en outre, elle enregistrerait des bénéfices.

M. PRITTIE: Monsieur le président, à quel alinéa sommes-nous?

Le PRÉSIDENT: L'alinéa intitulé *Revue financière*. Nous nous sommes peut-être un peu éloignés de notre sujet.

M. PRITTIE: Nous n'en sommes pas encore à la rubrique intitulée *Matériel et installations*, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Non. M. Pascoe aimerait poser une question.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur McGregor, vous ne connaissez pas d'autre solution?

M. MCGREGOR: Je ne sais pas s'il y en a une.

M. PASCOE: Monsieur le président, mon nom était bien loin sur votre liste. Je voulais poser des questions au sujet de la déclaration faite à la Chambre au sujet des services dans le Nord, à Saskatoon, Prince-Albert et autres endroits. Je songe spécialement au modèle d'avion qu'Air-Canada pourrait utiliser, si la société prenait ce transport à son compte. M. McGregor a répondu à cette question.

Mais si j'ai bien compris ce qu'a dit M. McGregor, le service du Nord de Regina serait rattaché au tortillard ou service local que nous avons actuellement.

M. MCGREGOR: Si possible, oui.

M. PASCOE: Le service dépendrait-il du maintien de ce que nous appelons le tortillard des Prairies?

M. MCGREGOR: Si je comprends bien votre question, nous ne pourrions faire une fusion qu'à condition de maintenir le tortillard des Prairies.

M. PASCOE: Mais si ce tortillard n'était pas maintenu, l'autre service ne pourrait pas fonctionner non plus?

M. MCGREGOR: Le parcours serait isolé, en ce qui nous concerne.

M. CARTER: Monsieur le président, je n'avais pas tout à fait terminé lorsque mon ami m'a interrompu.

Le PRÉSIDENT: J'ai cru vous entendre dire qu'on avait répondu à vos questions.

M. CARTER: En partie, ai-je dit. Monsieur McGregor, avez-vous effectué des études au sujet des tendances démographiques du Canada et avez-vous réussi à déterminer si des parcours qui, aujourd'hui, ne sont pas rentables, pourront l'être dans cinq ou dix ans?

M. MCGREGOR: Oui. Nous faisons de telles projections sur une période maximum de 11 ans, parce que nous ne croyons pouvoir donner des estimations assez exactes pour une période plus longue que cela.

M. CARTER: Vous dites dix ans?

M. MCGREGOR: Onze ans.

M. PUGH: Monsieur McGregor, quel est le coefficient de charge utile en ce qui a trait aux parcours transcontinentaux?

M. MCGREGOR: Permettez-moi de vous dire tout d'abord que je voudrais bien pouvoir vous répondre là-dessus. C'est plutôt difficile à expliquer. Les parcours transcontinentaux auxquels nous songeons comportent l'usage d'appareils DC-8 pour le trafic à grande distance. Les avions de types Viscount et Vanguard assurent le service sur certaines étapes d'un même parcours. Je peux vous indiquer le coefficient de charge général pour tout le service transcontinental. A ce point de vue, le coefficient d'ensemble pour l'année 1961 était de 67.7 p. 100.

M. PUGH: Ce chiffre est supérieur à votre moyenne?

M. MCGREGOR: Oui, il est supérieur au point mort et c'est pourquoi il s'agit d'un service rentable.

M. PUGH: En ce qui concerne les avions à réaction, vous dites que vous n'avez pas de données statistiques à cet égard, mais que c'est le parcours qui vous rapporte le plus. Le coefficient de charge du service-voyageurs sous ce rapport est-il plus élevé?

M. MCGREGOR: Est-il question ici du service par DC-8?

M. PUGH: Oui.

M. MCGREGOR: Oui.

M. PUGH: C'est vraiment la fine fleur du service?

M. MCGREGOR: Oui, et il faut ajouter que cette partie du service représente également le coût d'exploitation le moins élevé par voyageurs-milles que nous ayons.

M. PUGH: Sous ce rapport, est-ce que le chiffre est de beaucoup supérieur à celui de 67.1 que vous nous indiquez?

M. MCGREGOR: S'agit-il ici du coefficient de charge du service par DC-8?

M. PUGH: Oui.

M. MCGREGOR: Oui; en 1961, il a été légèrement supérieur à ce dernier.

M. PUGH: En ce qui a trait aux voyageurs-milles disponibles, on trouverait le même rapport que dans le cas indiqué sur votre graphique à la page 13?

M. MCGREGOR: Le chiffre des voyageurs-milles dont on dispose par rapport à celui des voyageurs-milles utilisés serait légèrement inférieur, je crois, sur le parcours transcontinental.

M. PUGH: Il serait légèrement inférieur?

M. MCGREGOR: Oui, c'est pourquoi le coefficient de charge est plus élevé.

M. PUGH: Vous avez dit, en réponse à une question de M. Smith, que vous aviez acheté quelques appareils DC-8 dernièrement. A quelle date s'est fait le premier achat?

M. MCGREGOR: La dernière commande d'avions du type DC-8 que nous avons placée comprenait quatre DC-8-F; elle remonte à décembre 1961.

M. PUGH: Les a-t-on achetés en vue surtout du service transcontinental?

M. MCGREGOR: Non, on les a achetés surtout pour le service transatlantique.

M. PUGH: Vous avez parlé de quatre voyages et demi au sujet du parcours transcontinental. S'agissait-il de 1961 ou de 1962?

M. MCGREGOR: Il s'agit de l'année 1962.

M. PUGH: Quel était le chiffre de l'année 1961?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il s'agissait de quatre voyages en 1961.

M. PUGH: Quatre en 1961 et quatre également en 1960, si j'ai bonne mémoire?

M. MCGREGOR: En 1960, nous disposions d'un bon nombre d'avions de différents modèles pour le service.

M. PUGH: Est-ce que tous vos parcours transcontinentaux de Vancouver à Montréal sont des parcours directs et sont-ils tous assurés par des appareils DC-8?

M. MCGREGOR: Oui, tous nos parcours directs sont assurés par des avions DC-8.

M. ROULEAU: Monsieur le président, les questions que je voudrais poser à M. McGregor complètent celles de M. Smith.

M. MCGREGOR: Un moment, je vous prie. Je voudrais rectifier une de mes réponses. Il y a également des voyages directs qui se font par Vanguard et, par «voyages directs», j'entends des vols qui ont comme point de départ Toronto ou Montréal et qui se terminent à Vancouver, ou vice versa.

M. ROULEAU: Je voudrais poser une question au sujet du service-marchandises commercial. Je lis dans le rapport que le trafic-marchandises par voie aérienne s'est accru dans une proportion de 17 p. 100 en 1961, ce qui a donné lieu à une augmentation d'environ \$500,000 dans les recettes, et j'ai le plaisir d'apprendre, cet après-midi, que la compagnie s'efforce par tous les moyens possibles de favoriser le trafic-marchandises par voie aérienne. Pourriez-vous me dire, monsieur, combien il y a actuellement de vols strictement affectés aux marchandises au Canada?

M. MCGREGOR: Il n'y en a pas.

M. ROULEAU: Avez-vous l'intention d'en établir?

M. MCGREGOR: Non.

M. ROULEAU: Votre compagnie songe-t-elle sérieusement à acheter des appareils CL-44 fabriqués par *Canadair* pour le transport des marchandises et autres? L'utilisation du CL-44, si mes renseignements sont exacts, nous permettrait de réaliser des économies; d'autre part, en achetant ces appareils de *Canadair*, on assurerait du travail aux ouvriers canadiens. Je pense que votre compagnie pourrait faire des affaires actuellement avec *Canadair* et diminuer sensiblement, par le fait même, le chômage dans la région de Montréal. Croyez-vous qu'on puisse faire quelque chose en ce sens?

M. MCGREGOR: Non. Tout d'abord, je suis d'avis que vos suppositions ne sont pas fondées. Il n'y a pas de moyen plus économique d'assurer le transport des marchandises que d'utiliser le service des voyageurs. Je ne crois pas qu'on puisse trouver de mode plus économique de transport par avion que celui qui consiste à utiliser le compartiment inférieur du DC-8 et le compartiment avant du DC-8-F, car le coût du transport se trouve assuré par les voyageurs et l'espace nécessaire à la cargaison ne coûte à peu près rien. Il n'est pas exact de dire qu'un appareil CL-44, utilisé essentiellement comme avion-cargo, pourrait effectuer le transport de façon plus économique que le DC-8 ou que le DC-8-F ou que ne le fait actuellement le Vanguard.

Pour ce qui est de l'achat d'appareils CL-44 par Air-Canada, on a étudié la chose sérieusement et les résultats de notre enquête ne sont pas favorables à des achats de ce genre.

Vous dites que l'achat d'appareils CL-44 améliorerait la situation de la main-d'œuvre à *Canadair*; mais cette affirmation est inexacte, car ces appareils sont déjà construits. Le seul résultat de ces achats serait de mieux équilibrer le bilan de la compagnie *Canadair*. Nous n'assurerions pas un plus grand nombre d'emplois en achetant des avions qui sont déjà construits.

M. ROULEAU: Mes questions se fondaient sur un discours de M. Prescott, président de la *Flying Tiger Line Incorporated*, qui a déclaré que le CL-44 était un appareil excellent pour le transport des cargaisons.

M. MCGREGOR: Je crois qu'il a dit que c'était l'appareil le plus économique que l'on pût trouver pour le transport des marchandises, ce qui était sans doute exact.

M. ROULEAU: Oui, il était d'avis que cet avion avait toutes les qualités que l'on pût désirer.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. ROULEAU: Voilà pourquoi je posais ces questions-là.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, je voudrais poser une autre question. Je sais que vous ne vous occupez pas directement des ventes d'avions.

M. MCGREGOR: Nous nous occupons directement des ventes d'occasion.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je suppose qu'il vous est difficile de vendre des avions canadiens aux États-Unis. C'est peut-être, selon moi, l'orgueil national des Américains qui entre en jeu ici. Quelles que puissent être les qualités d'un avion canadien, les gens de ce pays préfèrent utiliser un produit de leurs compagnies, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: A mon avis, cette affirmation est vraie, en général. Les compagnies américaines ont brisé la tradition une ou deux fois sous ce rapport, dans le cas du Viscount, par exemple. Toutefois, je suis d'avis que les compagnies des États-Unis sont comme les autres et qu'elles n'aiment pas à acheter ni à importer des appareils étrangers.

M. FISHER: M. McGregor pourrait-il nous dire s'il y aurait moyen d'indiquer à l'avenir, dans les rapports annuels, le pourcentage des frais d'exploitation qui est attribué à la rémunération? Les fonctionnaires du National-Canadien nous fournissent ce genre de renseignements. Le seul renseignement qui apparaisse au rapport annuel, à cet égard, indique que la moyenne des employés a augmenté de 5 p. 100, tandis que le total de la rémunération s'est accru de 7 p. 100. Je ne vois rien, dans le présent rapport, qui nous donne, sous la forme d'un graphique, un idée de la productivité.

M. MCGREGOR: Nous avons l'habitude de diviser la pièce de cinq sous en tranches, à la façon d'une tarte; mais comme chacun se livrait à cette tâche avec un zèle quasi religieux, nous avons décidé d'abandonner la partie.

Nos frais de rémunération représentent, en 1961, 40.5 p. 100 de nos frais d'exploitation, soit une baisse par rapport au chiffre de 42.4 p. 100 de l'année 1960. Pour vous permettre d'établir une comparaison, je vous dirai que la moyenne de l'industrie aux États-Unis est de 41.8.

M. FISHER: Votre rapport indique que la moyenne des employés n'a augmenté que de 5 p. 100; pourtant, d'après le chiffre que vous avez donné ce matin, il semble qu'il y ait eu l'an dernier une diminution sensible du nombre des employés. N'avez-vous pas dit ce matin que le total s'élevait à 10,800?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FISHER: Dans le présent rapport, vous dites que le total est de 11,700?

M. MCGREGOR: C'est la moyenne de l'année, oui. Nous trouvons les chiffres comparatifs de l'emploi annuel ou bien en prenant le nombre à la fin de l'année ou bien en nous servant de la moyenne de l'année et, dans certains cas, en prenant le point culminant de l'année. Le chiffre que je vous ai donné ce matin n'avait trait qu'aux employés canadiens.

M. FISHER: Je comprends.

M. MCGREGOR: Le total est à peu près le même toutefois.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé, monsieur Fisher?

M. FISHER: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous passer aux nouveaux taux?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'ai encore une question à poser au sujet des finances. Monsieur McGregor, le rapport dont il s'agit ici remonte à près d'un an et il indique un déficit

d'environ 6 millions de dolalrs. J'ai ici une dépêche de la *Presse canadienne* et je voudrais vous demander, monsieur, si vous pourriez nous donner des chiffres qui nous permettraient d'établir une comparaison. Il est dit dans la dépêche que M. Ryan Red, que vous connaissez bien (il est vice-président du service des ventes aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien), annonce que sa compagnie fait ses frais cette année et qu'elle compte enregistrer des bénéfices en 1963. Vous nous avez dit, monsieur, que vous espérez pouvoir enregistrer éventuellement des bénéfices; nous nous rendons compte qu'il existe des circonstances tout à fait différentes en ce qui concerne la structure financière de votre compagnie. Pourriez-vous donner au Comité une idée de la façon dont vont les choses cette année, eu égard au but visé? Les résultats seront-ils plus encourageants cette année, maintenant que s'est effectuée la période de transition. Maintenant que vos frais de services sont moins considérables et que le jeu de la concurrence est à peu près le même qu'il y a un an? La situation vous semble-t-elle plus avantageuse?

M. MCGREGOR: Oui. Je ne peux pas m'imaginer qu'il puisse nous arriver quoi que ce soit d'ici à la fin de l'année, qui ne donnerait pas comme résultat un déficit d'exploitation sensiblement moindre en 1962 qu'en 1961. En ce qui concerne la dernière partie de votre question, je compte que nous ferons nos frais en 1963, pourvu qu'il n'y ait pas de déviations autres que celles qui existent actuellement dans le trafic.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Serait-il juste de conclure ou de déduire de cette remarque que ce n'était pas vraiment la question de la concurrence qui entrainait ici en jeu, mais la solution du problème relatif au nouveau matériel et aux nouveaux achats?

M. MCGREGOR: Pas du tout. J'ai déjà montré que notre prix de revient par unité avait baissé.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je comprends; mais vous avez dit deux choses à ce moment-là. Tout d'abord, il y a la question du point de vue économique dans les deux genres de trafic. Ensuite, vous nous avez fait remarquer, au début, que le nouveau matériel assurait une exploitation plus efficace du point de vue économique. Vous nous avez démontré que la raison pour laquelle vous êtes aux prises avec ces 6 millions de dollars,—et nous supposons que vous prenez le dessus, même si la concurrence demeure ce qu'elle était auparavant,—vient, je suppose, des nouveaux appareils, de l'efficacité des nouveaux avions et des autres éléments d'efficacité.

M. MCGREGOR: C'est exact, et il faut y ajouter le transport supplémentaire.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ainsi, il est évident qu'il y a un accroissement sensible dans les parcours intérieurs et internationaux; cela va vous permettre de vous sortir de l'impasse.

M. MCGREGOR: Ce qui va surtout nous permettre de nous tirer de ce mauvais pas, c'est que le trafic enregistré au cours de l'année 1962 correspond davantage à notre capacité de transport.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Si la situation s'améliore graduellement, vous ne devriez pas avoir de problème d'ordre fondamental à résoudre, du moins en ce qui concerne la concurrence qui vous est faite.

M. PRITTE: Un instant. N'est-il pas vrai qu'en 1962, votre situation eût été meilleur qu'en 1961, n'eût été la présence des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien?

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. PUGH: J'ai plusieurs questions à poser.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Réduisez-les à une seule.

M. PUGH: Avez-vous des avions de réserve?

M. MCGREGOR: Cela dépend. Ce ne sont pas tous les avions, dans chaque modèle, qui sont destinés au service à horaire fixe. Un avion peut être soumis à une vérification, entre deux vols, ou encore être affecté à un autre service; il pourra peut-être remplacer, à

l'occasion, un appareil affecté à l'exploitation d'une ligne aérienne et qui est hors d'usage. La ligne de démarcation est assez mince entre un appareil de réserve et un avion qui vient tout simplement s'ajouter au nombre d'avions requis pour le service à horaire fixe. Néanmoins, nous disposons d'un certain nombre d'avions en plus de ceux qui servent au service régulier.

M. PUGH: Avez-vous des chiffres que l'on puisse comparer, au point de vue de la moyenne, par exemple, à ceux des compagnies des États-Unis dont vous avez fait mention précédemment, comme le nombre d'avions à mettre en service, le service au point de vue du nombre de voyageurs-mille, le trafic-marchandises, etc.?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas.

M. PUGH: Nos chiffres sont-ils, en moyenne, plus élevés, égaux ou plus faibles?

M. MCGREGOR: Dans l'industrie, on se rend compte habituellement si la flotte aérienne est employée comme il se doit d'après ce qu'on appelle l'utilisation quotidienne, soit d'après le nombre d'heures de vol qu'un avion doit accomplir par rapport au nombre total d'heures par jour réparti sur tous les avions de la flotte, y compris ceux qu'on remet en état. Nos chiffres d'utilisation ne le cèdent en rien à ceux des autres transporteurs.

M. PUGH: Qu'entendez-vous par «ne le cèdent en rien»?

M. MCGREGOR: Qu'ils ne sont pas inférieurs.

M. LAING: Vous nous avez dit ce matin que vous aviez réduit le tarif de première classe et que vous aviez augmenté le tarif économique pour qu'il y ait moins d'écart entre les deux. Est-ce que le moment est venu d'avoir une seule classe? Est-ce que cela semble s'indiquer?

M. MCGREGOR: Cela s'indique depuis bien longtemps déjà; mais il n'est pas certain que le public accepterait un tel changement.

M. LAING: Il y a encore des personnes qui préfèrent voyager en première classe.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que nous passions à l'étude des nouveaux tarifs? Nous allons considérer qu'il en a été donné lecture.

NOUVEAUX TARIFS

La revision générale des tarifs-passagers, instaurée par Air-Canada sur ses routes nord-américaines le 2 janvier, s'est traduite par un abaissement du prix des voyages aériens sur tous les trajets, sauf les courts. Dans l'ensemble, elle a offert aux Canadiens l'échelle de tarifs aériens la plus basse du monde en même temps qu'elle tentait d'établir un rapport plus étroit entre le prix du billet et les frais d'exploitation calculés en fonction de la distance. On a également offert au pays des tarifs d'excursions et augmenté au niveau du standard international le poids des bagages qui peuvent être transportés gratuitement sur les routes domestiques, deux mesures qui constituaient des précédents en Amérique du Nord. Simultanément, la Société assurait une vaste expansion à son service classe économique, une orientation que devait sanctionner le public. Plus tard, de nouveaux tarifs excursion réduisaient jusqu'à 35 p. 100 le coût du voyage entre le Canada et les Antilles.

Nous avons passé à d'autres questions: les «nouveaux tarifs» et «l'accroissement du trafic et du service».

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai une remarque à faire au sujet des nouveaux tarifs.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que je vous lise le paragraphe à ce sujet?

M. ROULEAU: Nous l'avons tous lu.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'allais poser une question; mais je vais plutôt faire une remarque. Comme les gens se servent beaucoup de l'avion pour des parcours assez limités, surtout entre Toronto et Ottawa, et que le Vanguard est très rapide, je trouve qu'il est ridicule d'avoir deux classes pour ces petits parcours.

M. MCGREGOR: Vous avez sans doute raison; mais nous ne pouvons pas réaménager les places sur ces avions pour les petits parcours et pour les longs parcours d'un bout à l'autre du pays.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et pourtant, quand on se rend à l'aéroport pour acheter un billet de classe économique, la moitié des places du compartiment de première classe sont inoccupées maintenant que ceux qui reçoivent des frais de déplacement voyagent par avion, de sorte qu'on vous fait payer un supplément de \$6.

M. MCGREGOR: C'est exact.

LE PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant à l'«accroissement du trafic et du service».

M. MCGREGOR:

ACCROISSEMENT DU TRAFIC ET DU SERVICE

La livraison d'autres appareils modernes a permis d'améliorer encore sensiblement la qualité du transport aérien sur tout le réseau d'Air-Canada. En 1961, le matériel à turbines a accumulé 89 p. 100 du total de la distance parcourue, en comparaison de 61 p. 100 en 1960. En décembre, la proportion atteignait 95 p. 100. Pour les voyageurs et les expéditeurs, cela signifie un meilleur service et une réduction appréciable du temps de vol.

On a intensifié l'emploi des avions à réaction DC-8, volant à 500 milles à l'heure sur les routes transcontinentales et internationales. Depuis le 4 janvier, la Société n'utilise que ce type d'appareil au-dessus de l'Atlantique-Nord. Durant la période d'intense activité des mois d'été, la capacité des avions à réaction d'Air-Canada a été de 508 sièges quotidiennement dans les deux sens pour les voyages transcontinentaux et de 2,600 sièges hebdomadairement pour les voyages outre-mer.

La Société a mis en service le troisième type d'appareil de sa flotte projetée tout-turbines en inaugurant, le 1^{er} février, des vols à escales par Vickers Vanguard entre Montréal et Vancouver. Par la suite, on a également affecté des gros turbo-propulsés, pouvant porter 96 passagers à 425 milles à l'heure, aux provinces de l'Atlantique et aux routes de New-York et Chicago.

Au moyen de la publicité et d'autres méthodes de vente, une dynamique campagne de promotion a aidé les services de la Société et contribué dans une large mesure à la hausse appréciable du trafic.

Le trafic des marchandises a augmenté de 17 p. 100 et les messageries de 7 p. 100. Si cette tendance est encourageante, il reste que la capacité de chargement dépassait de beaucoup le volume des expéditions. Sur la route transcontinentale, le trafic des marchandises vers l'est n'a pas atteint la moitié de celui qu'on a acheminé vers l'ouest, déséquilibre qui provient de la concentration de l'industrie au centre du Canada. Heureusement, la mise en service des appareils Vanguard, très souples quant au chargement de passagers et de marchandises, a énormément contribué à atténuer les graves problèmes économiques que comporte présentement le transport tout-cargo. On a aboli le service transcontinental tout-cargo assuré par les North Star, mais les dimensions et la vitesse des gros appareils à turbines ont augmenté la capacité de transport des marchandises au pays par rapport à 1960. Un vigoureux programme de promotion a incité, avec un appréciable succès, l'industrie canadienne à expédier davantage par la voie des airs. Air-Canada, à l'instar d'autres transporteurs intercontinentaux, a réduit considérablement ses tarifs transatlantiques de cargo aérien à partir du 1^{er} septembre. Il en est résulté un accroissement du trafic.

Le volume du courrier transporté par Air-Canada a augmenté de 3 p. 100. Le gros de ce transport s'est effectué à l'intérieur du pays. Ce système qui consiste à porter par avion tout le courrier de première classe demeure unique dans tout l'hémisphère occidental. Aux termes du contrat d'Air-Canada avec le ministère des Postes, la rémunération unitaire de la Société est en proportion inverse de l'accroissement du volume. Le tableau de la page 6 illustre cette tendance.

Tout en s'employant surtout à consolider son réseau existant, Air-Canada a inauguré deux nouveaux services en 1961. Un service d'été par Viscount a établi une liaison directe entre les provinces de l'Atlantique et les villes de New-York et Boston, tandis qu'un nouveau service DC-8 reliait Cleveland et Londres, via Toronto, fournissant ainsi un service direct entre les États du *Midwest* et les îles Britanniques. Air-Canada a offert une capacité beaucoup plus grande entre le Canada et l'Europe, instituant un vol quotidien pour Paris au cours de l'été.

L'entente conclue entre Air-Canada et la *British Overseas Airways Corporation* au sujet de l'Atlantique-Nord est demeurée en vigueur. Cet accord a non seulement représenté des économies substantielles pour les deux transporteurs, mais il a fourni au public voyageur des horaires plus souples et une plus grande commodité.

A la fin de l'année, les lignes d'Air-Canada couvraient une distance totale de 39,519 milles et comptaient 59 escales en Amérique du Nord, dans les îles Britanniques, en Europe et aux Antilles. Une carte du réseau paraît en page centrale du présent rapport.

On a beaucoup parlé de tout cela.

M. CARTER: J'aimerais demander à M. McGregor comment les choses se présentent par rapport aux provinces Maritimes. Est-ce qu'il y a eu un accroissement soutenu dans cette région?

M. MCGREGOR: Oui. Les voyageurs des provinces Maritimes recourent aux services aériens de façon suivie et se plaignent moins que tout autre groupe de voyageurs; pourtant, ils auraient davantage raison de se plaindre, vu que les horaires sont plus souvent bouleversés dans cette région à cause du mauvais temps.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'aimerais vous parler d'une autre région du Canada. Vous ne direz peut être pas la même chose au sujet de Calgary. Vous avez changé l'horaire de Calgary à plusieurs occasions et je me suis rendu à votre salle de conseil bien des fois; auriez-vous la bonté de me dire (vous allez sans doute dire que c'est uniquement pour des raisons d'ordre économique) pourquoi vous avez trouvé nécessaire de supprimer le service du jeudi. Je voudrais savoir ensuite pourquoi vous changez les horaires pour la région de Calgary—car, quoique vous les affichiez assez visiblement, la plupart du temps les voyageurs ont du mal à les trouver. N'y aurait-il pas moyen d'organiser un programme permanent pour que les gens puissent se rendre compte aussi facilement des changements d'horaire que des changements de places?

M. MCGREGOR: Nous avons toujours espéré que nous pourrions un jour organiser au moins quelques services qui partiraient à la même heure d'année en année; jusqu'à présent, il nous a été impossible d'y parvenir sans nuire à l'utilisation dont je vous parlais. Vous avez pu vous rendre plus ou moins compte des difficultés qui se présentent lorsqu'on doit ramener un avion à terre en temps voulu à l'endroit où il doit être inspecté sans qu'il ait volé trop longtemps ou avant qu'il ait accompli suffisamment d'heures de vol, et de façon à ce qu'il ne reste pas immobilisé trop longtemps. Il n'y a rien qui rapporte moins qu'un avion immobilisé à terre. C'est une question très compliquée. Nous nous sommes toujours efforcés de trouver un moyen terme, d'exploiter nos services de manière économique, de servir le public de manière satisfaisante et de changer le moins possible nos horaires.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je m'attendais à cette réponse; mais voici où je voudrais en venir: vos représentants me disent, par exemple, que le service d'Edmonton rapporte gros. Chaque fois que je suis chez moi et que je téléphone pour retenir une place, on me dit que c'est difficile; les voyageurs ont souvent beaucoup de mal. Je ne vois pas pourquoi vous

réduisez ce service, alors qu'il y a tellement de gens qui semblent en avoir besoin; et pourtant vous produisez des chiffres pour démontrer que ce n'est pas le cas et je suis forcé de les accepter.

M. MCGREGOR: Vous n'êtes nullement obligé d'accepter quelque chose que nous ne pouvons pas prouver. Cela me surprendrait beaucoup que le service entre Edmonton et Calgary rapporte gros. Tout ce que je puis dire, c'est que, lorsqu'il est difficile de retenir des places, c'est en général parce que le coefficient de charge est élevé et quand il en est ainsi, c'est que le service rapporte.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Et pourtant, vous avez réduit les services dans cette région.

M. MCGREGOR: Vous voulez dire, en automne. Nous réduisons presque tous les services transcontinentaux et transatlantiques en automne, parce que le nombre des voyageurs diminue brusquement à cette époque de l'année.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous aviez un vol transcontinental, en ce sens qu'il passait par Windsor jusqu'à Ottawa, c'étaient des avions Viscount et Vanguard qui assuraient ce service. L'avez-vous supprimé pour les mêmes raisons, c'est-à-dire parce qu'il n'était pas rentable?

M. MCGREGOR: Je crois bien que oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je vous demander s'il vous serait possible de nous aider? Lorsque notre Comité se réunit, il doit de toute évidence faire des recommandations et nous voulons fonder nos recommandations sur des faits. Donc, avant de nous quitter, pourriez-vous nous offrir des renseignements sur chaque service? Je ne veux pas dire, par exemple sur celui de Calgary à Winnipeg, mais sur toutes vos lignes en nous indiquant le coefficient de charge, et, si ce n'est pas trop vous demander, le coefficient de rentabilité; si vous préférez ne pas nous fournir de renseignements sur la rentabilité, libre à vous. Je crois que ces renseignements pourraient aider le Comité à arriver à une décision.

M. MCGREGOR: Il nous serait impossible de vous renseigner sur ce que chaque tronçon de ligne rapporte, car ces calculs prendraient beaucoup de temps et seraient fort compliqués. Il faudrait attribuer une partie de nos frais généraux à chaque groupe de parcours déterminés. La compagnie n'aurait aucun avantage à savoir que le service entre Regina et Calgary, mettons, n'a rapporté aucun bénéfice, ou qu'il a rapporté un bénéfice de tant. C'est pourquoi nous nous servons de désignations de base pour les services et celles-ci sont comprises dans les groupements dont je vous ai parlés.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pour citer un exemple, vous avez réduit le nombre d'avions Vanguard qui partaient de Calgary, parce que ce service n'était pas rentable; il ne vous rapportait aucun bénéfice.

M. MCGREGOR: Sauf erreur, lorsque nous avons organisé ce service, nous avons prévenu le public qu'il serait supprimé en automne.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'ai pensé que vous aviez un faible pour l'équipe de Calgary et que vous vouliez empêcher que trop de gens viennent de l'extérieur.

M. MCGREGOR: J'étais pour cette équipe, parce que j'estimais que c'était la meilleure; mais elle a joué très bêtement à la fin.

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

M. FISHER: En ce qui concerne les services, la commission Glassco s'est prononcée très énergiquement au sujet de ce qu'elle appelle un genre de service de la Couronne. Je pense que les membres de la commission songeaient aux services que le ministère des Transports rend à l'ARC en démenageant son personnel civil et militaire; selon elle, on devrait recourir davantage à des entreprises de transport commerciales, y compris Air-Canada, sans doute. Puis-je demander si la commission Glassco a consulté Air-Canada à ce sujet?

M. MCGREGOR: Non, pas à ce sujet-là.

M. FISHER: Est-ce que la société Air-Canada a étudié la question pour voir si elle pourrait rendre davantage service au gouvernement dans tous ces domaines en se chargeant, mettons, des transports outre-mer et à l'intérieur du pays, car elle aiderait ainsi à réduire les dépenses occasionnées pour le matériel de défense?

M. MCGREGOR: Nous avons toujours eu l'impression que nous ne connaissions qu'un côté de la médaille et nous sommes fortement d'avis que les divers ministères devraient se servir davantage d'Air-Canada, surtout lorsqu'il s'agit de transports ou de voyages transatlantiques. Quand je lis quelque part qu'on se sert d'un navire pour transporter nos militaires en Europe où pour les rapatrier, cela me fait toujours sursauter. Mais on a sans doute étudié la question de très près. Nous maintenons des relations très étroites avec les ministères à ce sujet, surtout avec le ministère de la Défense, et nous avons eu beaucoup de succès par le passé lorsqu'il s'agissait de nolisier des avions pour des transports déterminés, lorsqu'il s'agissait d'échanger un bataillon tout entier, par exemple.

Mais nous avons toujours dit, plutôt faiblement, je l'admets, que nous préférerions que l'ARC cesse complètement d'assurer le transport des personnes sur une base qu'on pourrait appeler commerciale. Nous ne cessons de rappeler qu'aux États-Unis, une loi très rigoureuse réserve aux transporteurs commerciaux l'exclusivité de tout le transport dans ce pays.

M. FISHER: Avez-vous rappelé cela au ministre des Transports dernièrement?

M. MCGREGOR: Oui; je ne me souviens plus si nous en avons parlé au ministre actuel ou non, mais son prédécesseur a certainement été mis au courant.

M. FISHER: Qu'en dites-vous, monsieur Balcer?

M. BALCER: Je sais que le ministre de la Défense nationale prétend que les avions de transport relevant du ministère de la Défense nationale sont plutôt ce qu'on pourrait appeler un service «d'urgence»; le ministère doit garder des avions en mesure d'assurer le transport des chargements mixtes. Il doit conserver le nombre nécessaire en cas de guerre. Dans un pays aussi vaste que le Canada, il est très important pour le ministère de la Défense nationale d'avoir ses propres avions de transport pour les chargements mixtes.

M. FISHER: Il est donc plus économique d'utiliser ces avions pour les opérations de routine.

M. BALCER: Oui.

M. MCGREGOR: Nous ne voulons pas être désagréables à ce sujet, parce que nous ne pouvons pas nous plaindre du nombre de clients que nous avons. En 1961, le gouvernement du Canada nous a versé, au chapitre du transport des voyageurs, un montant de \$4,184,000 outre \$102,000 pour des avions nolisés, et \$153,000 pour le transport des marchandises. En tant que compagnie aérienne, nous préférerions que les personnes se rendant, aux frais du gouvernement, à certains endroits d'Europe, Vienne, par exemple, n'utilisent pas les services de transporteurs étrangers. Il s'en trouve. L'heure des départs et d'autres détails de ce genre seraient plus commodes, paraît-il. Toutefois, nous ne pouvons pas dire que ceux qui voyagent aux frais du gouvernement nous négligent vraiment.

M. FISHER: L'an dernier, vous avez dit que le règlement international nuisait beaucoup à l'extension de votre plan de nolisement. S'est-il produit, depuis un an, des changements qui favorisent ce programme?

M. MCGREGOR: Ce plan fonctionnait certainement très bien en 1962. A mon avis, notre situation, quant au nolisement, ne pouvait être plus satisfaisante. Je dois cependant ajouter que nous ne rivalisons pas avec plusieurs autres transporteurs qui utilisaient des appareils comme le Britannia, par exemple, pour les parcours transatlantiques. Cependant, les avions à turbo-propulseurs vont passablement moins vite que les avions à réaction. Le Britannia est un bon avion pour le nolisement et peut loger un nombre assez considérable de personnes. Mais je pense que ses jours sont finis et que la plupart des avions nolisés en 1963 seront des avions à réaction. Nous nous sommes déjà lancés sur ce marché et un assez

grand nombre de nos avions sont nolisés. Toutefois, un avion nolisé ne signifie nécessairement pas qu'il décolera, parce que si la charge vient à diminuer, rien n'empêche les affrêteurs d'annuler leur commande. Nous comptons toutefois obtenir en 1963 le plus grand nombre de demandes de nolisement obtenues jusqu'ici.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur l'accroissement du trafic et du service?

M. PUGH: A propos du nolisement, offrez-vous un meilleur prix?

M. MCGREGOR: Il n'est pas question de tarifs pour le nolisement, car, par ce service, on entend la location de tout l'avion pour une envolée spécifique. L'envolée peut très bien ne pas s'effectuer entre deux points situés sur notre propre parcours. Pour faire circuler l'avion, le prix par passager reviendrait moins cher que le prix régulier.

M. PUGH: Quel serait approximativement le pourcentage?

M. MCGREGOR: Cela dépend des dimensions de l'avion.

M. PUGH: Un avion à réaction, par exemple?

M. MCGREGOR: Approximativement, le prix serait d'environ 60 p. 100 du prix régulier du billet.

M. PUGH: A propos de nolisement, vous avez parlé de garder vos appareils ainsi loués en service durant l'année prochaine. Devrez-vous vous procurer des avions à réaction supplémentaires pour assurer ce service?

M. MCGREGOR: Oui, si le nombre des demandes de nolisement excède notre réserve normale.

M. PUGH: Pouvez-vous avoir recours à un échange? Pourriez-vous louer vous-mêmes un avion à réaction, mais assurer le service?

M. MCGREGOR: Nous le pourrions. Mais nous n'assurerions pas l'exploitation. Nous le louerions moyennant ce qu'on appelle un bail «tout compris», ce qui signifie que le propriétaire fournit le carburant et l'équipage et nous fixe le prix du vol.

Le PRÉSIDENT: Vous avez une question à poser, monsieur Rouleau?

M. ROULEAU: Vous ne serez pas surpris, monsieur McGregor, si je vous dis qu'on a souvent critiqué les accrocs au bilinguisme dans le service public au Canada; toutefois, cet après-midi, j'aimerais féliciter votre compagnie de son nouvel horaire bilingue.

M. MCGREGOR: Je vous remercie.

M. ROULEAU: Je pense que c'est un pas dans la bonne direction et que la population du Canada s'en réjouira. Toutefois, j'aimerais bien que votre personnel nous accueille dans les deux langues à bord de vos avions.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ils le font sur le vol de Toronto.

M. ROULEAU: Mais j'aimerais que ce soit plus fréquent qu'à l'heure actuelle. Les hôtes-ses sont cependant charmantes et fournissent un très bon service; elles paraissent très bien aussi.

M. MCGREGOR: Je vous ai donné ce matin le pourcentage du personnel bilingue. Il peut arriver toutefois qu'un équipage ne comprenne pas d'hôtesse de langue française à bord. Dans la province de Québec, ce serait une exception.

Le PRÉSIDENT: Je remarque qu'il y a surtout des compliments pour les hôtes-ses.

D'autres questions?

M. LAING: Monsieur McGregor, je m'aperçois que l'entretien et la réparation, services qui, il y a quelques années, étaient assez justement répartis à travers tout le Canada, tendent

à se concentrer dans l'Est; cette situation est compréhensible pour les moteurs d'avions à réaction et autres; toutefois, il y a deux ou trois semaines de cela, si je ne me trompe, vous avez avisé le personnel de Winnipeg de se préparer à un transfert pour l'année 1964.

M. MCGREGOR: En 1966.

M. LAING: Considérez-vous que cette mesure s'impose pour la concentration de vos services à Montréal?

M. MCGREGOR: Oui.

M. LAING: A cause du genre de moteurs?

M. MCGREGOR: Oui, et pour d'autres raisons.

M. LAING: Est-ce qu'il en sera ainsi jusqu'à ce que tout l'entretien et les réparations se fassent là?

M. MCGREGOR: Toutes les réparations, mais non tout l'entretien.

M. LAING: On assurera encore l'entretien dans l'Ouest.

M. MCGREGOR: Ce que nous appelons l'entretien des lignes se fera à Halifax, à Toronto, à Winnipeg et à Vancouver; mais toutes les réparations se feront à la base de Dorval, qui est spécifiquement conçue pour ce genre de travaux, pour les moteurs des avions à réaction et à turbine et pour les cellules d'avion.

M. LAING: Quelle proportion de tout le personnel sera à Montréal? Pouvez-vous le dire?

M. MCGREGOR: Non, mais je dirais qu'à peu près tous ceux qui seront reliés directement au service de réparations se trouveront à Montréal.

M. FISHER: Monsieur le président, si nous passons maintenant au chapitre du matériel et des installations.

M. PRITTE: Monsieur le président, j'attendais que M. Laing ait posé sa question sur Winnipeg pour poser mes questions.

Le PRÉSIDENT: Passons-nous maintenant au chapitre du matériel et des installations?

M. FISHER: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Nous abandonnerons la question de l'accroissement du trafic et du service pour aborder le chapitre du matériel et des installations.

M. FISHER: Oui, c'est très bien ainsi, monsieur le président.

M. MCGREGOR:

MATÉRIEL ET INSTALLATIONS

Au cours de l'année, on a pris livraison régulièrement de nouveaux DC-8 et Vanguard et retiré à mesure les Super Constellation et North Star. En décembre, Air-Canada comptait dix DC-8 en service sur les routes transcontinentales et transatlantiques de même qu'en direction de la Floride et des Antilles; 20 Vanguard sur les lignes domestiques et outre-frontière, et 49 Viscount sur les courts trajets. La Société avait vendu ses 21 North Star et il ne lui restait plus qu'à retirer quelques Super Constellation de la route Canada-Antilles et deux DC-3 en service dans les Prairies, pour que sa flotte soit entièrement à turbines. Le dernier vol par North Star, le 30 juin, marquait la fin de quatorze années de précieux services pour cet appareil, l'un des avions commerciaux les plus sûrs jamais construits.

En décembre, la Société a commandé quatre DC-8F pour livraison au printemps de 1963. Ces appareils, qui ne diffèrent guère des présents DC-8, offriront beaucoup

plus de souplesse dans les chargements mixtes. Ils fourniront l'augmentation de la capacité-sièges dont on aura besoin en 1963, tout en permettant à la Société d'avoir sa juste part du trafic croissant de marchandises au-dessus de l'Atlantique.

En 1961, Air-Canada a parcouru 98 p. 100 du total de la distance prévue. Ce résultat a été particulièrement réconfortant en pleine période de vaste transition aux turbines et atteste la compétence du personnel du réseau. La mise en service de l'avion Vanguard a présenté un certain nombre de problèmes mécaniques comme il arrive généralement dans le cas de nouveaux types d'avions. A la fin de l'année, le rendement et la régularité de cet excellent appareil s'étaient grandement améliorés et il assurait de façon satisfaisante le service pour lequel il avait été acheté.

La première année complète d'activité du Centre de révision et d'entretien des appareils à turbines, à Dorval, a été pleinement satisfaisante. En décembre, le ministre des Transports inaugurerait officiellement un centre d'entretien plus modeste, à Vancouver. Une installation semblable est en voie de réalisation à Halifax.

En août, la Société déménageait ses services de Sault-Sainte-Marie (Michigan) à Sault-Sainte-Marie (Ontario), à la suite de l'ouverture du nouvel aéroport dans cette dernière ville.

Le haut commissaire du Canada en Grande-Bretagne a inauguré officiellement, en mars, le nouveau bureau d'affaires d'Air-Canada de la rue Regent, à Londres.

Les rapports cordiaux et fructueux que la Société maintient avec le ministère des Transports ont de nouveau contribué à l'amélioration du service aérien et des aéroports au Canada. La construction d'aérogares, de pistes et de repères est un gage de qualité accrue pour l'avenir.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, il est maintenant cinq heures vingt-cinq. Ce serait peut-être un moment propice pour ajourner, vu que nous avons complété une partie du rapport et que nous nous apprêtons à en commencer une autre. Nous pourrions peut-être ajourner jusqu'à demain matin, à 9 heures et demie.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aimerais simplement indiquer à M. Grégoire que nous sommes particulièrement intéressés aux ententes possibles sur la pension et la cessation de travail à Winnipeg.

Le PRÉSIDENT: D'autres membres ont-ils l'intention de questionner M. McGregor sur un point particulier dont ils pourraient lui donner avis tout de suite pour l'aider dans son travail?

M. PRITTE: Monsieur le président, j'aimerais poser à M. McGregor une question relative aux syndicats qui représentent les employés à Winnipeg et aux demandes faites à la compagnie relativement à la remise des sommes versées au fonds de pension par les employés et la compagnie, à la place d'une indemnité de cessation d'emploi.

Le PRÉSIDENT: C'est une question qui ressemble à celle de M. Fisher.

Consentez-vous tous à vous réunir demain matin, à 9 heures et demie plutôt qu'à 10 heures et demie? Nous nous réunirons dans cette pièce; mais nous lèverons la séance au moins à 11 heures moins 20 minutes, pour qu'on puisse placer les chaires en vue de la réunion intime de parti qui doit avoir lieu ici. Consentez-vous à ce que la séance soit ajournée jusqu'à 9 heures et demie demain matin?

Des VOIX: Entendu!

Le PRÉSIDENT: Le Comité se réunira donc de nouveau à 9 heures et demie demain matin.

TÉMOIGNAGES

MERCREDI 28 novembre 1962

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Je crois que M. McGregor est prêt à continuer son exposé.

M. G. R. MCGREGOR (*Président d'Air-Canada*): Monsieur le président, j'ai été quelque peu contrarié d'avoir eu à répondre négativement à deux questions. Ces questions ont été posées, je crois, par M. Smith (Simcoe-Nord) et M. Laing. On m'a demandé si on avait apporté des changements, entre les années 1960 et 1961, dans les méthodes suivies au sujet de la dépréciation accumulée. J'ai répondu non pour la raison tout d'abord que, dans le contexte dans lequel la question était posée, on voulait savoir si nous avions, en modifiant nos méthodes, augmenté nos dépenses en 1961. En fait, il y a eu un changement, mais il n'a pas fait augmenter les frais de dépréciation. Il a eu l'effet contraire. Nous avons prolongé la période de dépréciation des DC-8 de dix à douze ans en 1961 par rapport à 1960. Il en a résulté une diminution des frais de dépréciation en 1961 d'environ un million de dollars.

Avant la fin de notre réunion hier après-midi, M. Fisher a signalé à notre attention le cas du personnel affecté à la base de Winnipeg. Le groupe d'étude d'Air-Canada a examiné hier soir cette question qui va être passablement longue à étudier, vu qu'il y entre une foule de faits. J'ai pensé que vous accepteriez peut-être que l'on prépare une déclaration écrite pour l'incorporer ensuite dans le compte rendu. Si vous me le permettez, je vais vous lire cette déclaration.

A la fin de la réunion de mardi après-midi, M. Fisher a mentionné le fait que les employés d'Air-Canada à Winnipeg ont été récemment avisés que la compagnie a l'intention de fermer la base de Winnipeg, et qu'il se propose de poser des questions relativement à l'avenir du personnel à Winnipeg.

J'aimerais vous dire en passant qu'au sujet d'une question compliquée de ce genre il est fortement recommandé d'en donner avis au préalable afin d'épargner le temps du Comité.

Il me vient à l'idée à ce sujet que, si l'on procédait sans cesse de cette façon, le Comité pourrait, je crois, étudier le rapport d'Air-Canada en une séance, car cette manière de procéder permettrait de faire à l'avance toutes les recherches dans les dossiers de la compagnie. Je continue:

Dans les circonstances, on a cru bon de préparer un exposé qui, avec l'approbation du président, pourrait être inclus dans le compte rendu de la séance, et qui, on l'espère, éclairerait autant que la chose est possible une situation passablement compliquée.

Afin que les membres du Comité puissent être bien informés de la situation actuelle, une copie de ma lettre du 14 novembre à l'adresse de tous les employés de la base de revision de Winnipeg est annexée comme appendice «A» à la présente déclaration. Cette lettre ne fait réellement que répéter ce que j'ai dit cinq ans passés à ces employés rassemblés ainsi qu'aux représentants de la presse de Winnipeg au moment où on a terminé l'élaboration des projets concernant la base de Dorval.

Je crois que je ferais aussi bien en ce moment de vous donner lecture de cette lettre. Elle est datée du 14 novembre 1962 et elle est adressée à nos employés de la base de revision de Winnipeg. Elle fait mention de la célébration du vingt-cinquième anniversaire de la compagnie qui avait eu lieu la semaine précédente à Winnipeg:

Les nombreux employés de la base de Winnipeg qui ont assisté à la fête du vingt-cinquième anniversaire à Winnipeg, vendredi le 2 novembre, se rappelleront que je m'étais abstenu à cette occasion de faire des commentaires sur les projets de la compagnie en disant qu'à mon avis il ne convenait pas de parler d'affaires dans une

telle circonstance. J'avais aussi promis que la compagnie ferait bientôt les déclarations qu'il est en son pouvoir de faire afin de faciliter autant que possible les plans d'avenir des employés de la base.

La présente lettre est écrite avec l'intention de remplir cette promesse.

La base de Dorval, comme on l'a indiqué à cette époque, a été projetée dans l'intention expresse de l'affecter aux services spéciaux d'entretien et de revision des fuselages, des moteurs et autres parties constituantes de ce qui devait représenter toute la flotte des réactés à turbines d'Air-Canada. Ces conseillers techniques d'une excellente société d'aviation ont recommandé qu'il n'y ait qu'une seule base de ce genre et qu'il fallait l'aménager à Dorval. Cette recommandation a été acceptée par le conseil d'administration de l'époque. Cette décision signifiait manifestement que lorsque Air-Canada aurait complété sa flotte de réactés, la base de Winnipeg cesserait d'exister comme centre de revision.

J'avais dit à l'époque que, pour éviter autant que possible des ennuis personnels à ses employés de Winnipeg, Air-Canada maintiendrait sa base de revision des fuselages de la Viscount et des moteurs Dart à Winnipeg aussi longtemps qu'elle aurait en service un nombre appréciable d'appareils Viscount. Cet engagement a été respecté et il continuera d'être honoré.

La question qui vient immédiatement à l'esprit de plusieurs d'entre vous est celle-ci: «Oui, mais pendant combien de temps encore?»

La réponse à cette question, comme je la conçois présentement, est la suivante: les besoins d'Air-Canada en avions Viscount varient

- a) avec tout changement fondamental dans les routes sur lesquelles cette compagnie détient un permis d'exploitation; et
- b) avec l'acquisition de nouveaux avions (réactés) qui effectueraient une partie ou la totalité du service présentement fourni par les appareils Viscount et Vanguard.

Je ne puis vous prédire exactement quels changements seront apportés sur le réseau d'Air-Canada; mais, à l'exception peut-être du service local des Prairies, il est peu probable, à mon avis, que de grandes innovations soient introduites en ce qui a trait aux services d'Air-Canada effectués sur de courts trajets.

Relativement à l'alinéa b) ci-dessus, on peut maintenant affirmer qu'Air-Canada ne se propose pas de demander l'autorisation d'acheter aucun réacté à court ou à moyen rayon de transport avant l'hiver de 1965-1966.

Aussi c'est avec assez d'assurance que je puis prédire que, à moins de circonstances indépendantes de sa volonté, Air-Canada aura à son service une flotte de pas moins de 40 avions d'ici à 1965 inclusivement. Naturellement, je puis beaucoup moins me prononcer sur ce qui pourrait survenir par la suite, mais il est bien possible que le nombre des Viscounts commencera peut-être à diminuer assez rapidement au début de 1966.

D'après ce qui précède vous pouvez facilement comprendre que la prochaine acquisition d'Air-Canada en appareils d'un nouveau genre sera tout probablement le réacté à court ou à moyen rayon de transport et que, conformément au plan originellement prévu et comme le dicte le bon sens en économie, c'est à Dorval et non à Winnipeg que se trouveront les principaux services d'entretien et de revision de ces avions ainsi que les usines et les ateliers de fabrication de leurs parties constituantes.

Il y a tendance chez les gens à penser que l'année 1966 est très éloignée, mais en fait nous y arriverons dans moins de quatre ans et ce laps de temps passera vite. A l'égard des projets à prévoir à l'intention du personnel, les circonstances particulières de chacun des cas varieront certainement beaucoup et je ferais preuve de bien peu de sagesse si dans la présente lettre je tentais d'exposer un programme général. Vous pouvez, je crois, vous fier à la compagnie pour qu'elle traite ses gens d'une façon équitable et intelligente; c'est certainement là le but qu'elle a en vue.

L'exposé qui précède vous met, je crois, en possession de tous les renseignements dont dispose en ce moment notre administration sur ce sujet. J'espère que nous

aurons réussi au moyen de ces renseignements à faire disparaître une bonne partie des craintes que vous éprouvez en envisageant l'avenir et beaucoup de difficultés que vous aviez en ces dernières années pour prendre des décisions. A vous tous que cela concerne je souhaite que vous n'envisagiez pas d'un mauvais œil de vous déplacer pour aller travailler à Montréal. J'ai l'impression que tous ceux qui ont déjà accepté ce déplacement, et ils sont nombreux, sont vraiment heureux de vivre dans la région montréalaise.

Si j'ai écrit la présente lettre, c'est que j'ai constaté qu'au cours des années les employés de la base se rendent compte de plus en plus qu'ils approchent lentement du moment où la flotte des Viscounts deviendra trop petite pour motiver, du point de vue économique le maintien à Winnipeg d'une base affectée à la revision des fuselages, des moteurs, des pièces constituantes et des accessoires des avions de ce type.

Nous avons l'impression que les employés étaient aux prises avec de nombreux problèmes personnels. Ils semblaient se demander, par exemple, s'ils devaient ou non offrir leurs services à la compagnie pour des postes situés dans d'autres localités (Dorval notamment). Il y avait aussi les décisions personnelles à prendre au sujet de l'habitation, des écoles et le reste, qui comportaient des engagements à long terme de la part de l'individu.

Il paraissait évident à l'administration que son personnel de Winnipeg serait en mesure de prendre de plus judicieuses décisions à l'égard de ces problèmes multiples et variés si ces gens recevaient maintenant de la compagnie les prévisions les plus justes possibles quant au temps où on pouvait s'attendre à ce que le service des Viscounts cesserait. La lettre ne représente aucunement une « notification » au personnel, son seul but étant de diminuer les difficultés personnelles dans le cas où la possession par un employé des renseignements dont la compagnie dispose en ce moment à l'égard de l'avenir s'avérerait de quelque utilité.

Rien de ce qui a été mentionné dans la lettre ne change ou ne modifie en quoi que ce soit la promesse originalement donnée au personnel de Winnipeg que les installations de revision des moteurs Viscount et Dart seraient maintenues à cet endroit aussi longtemps que le Viscount représenterait comme il le fait présentement, une proportion considérable des avions constituant la flotte d'Air-Canada.

La lettre donnait toutefois l'assurance que la flotte actuelle des Viscounts, qui compte quarante avions, serait maintenue en opération jusqu'au printemps de 1966 et que la revision de ces appareils serait effectuée à Winnipeg jusqu'à cette date.

Dans des entreprises de ce genre, il y a tendance à exagérer l'importance et l'effet de l'abandon d'une installation comme le Centre de revision de Winnipeg. Le fait est qu'au 1^{er} octobre 1962 tous les services de Winnipeg employaient un total de 1,813 employés permanents et de 80 employés temporaires.

Le travail de 860 seulement de ces employés permanents est directement lié aux entreprises de la présente base de revision. On s'attend que d'ici 1966 ce nombre aura baissé à 650 environ en raison des déplacements, des mises à la retraite et de l'usure. A ce nombre pourrait s'ajouter celui du personnel d'achat et des magasins que requiert le service de revision de Winnipeg.

Pour ce qui est du reste des employés préposés à la revision et dont plusieurs compteront à ce temps-là de longues années de service avec la compagnie, rien de plus précis que ce qui est mentionné dans la lettre ne peut être avancé en ce moment.

Lorsqu'il y a un surplus d'employés à un endroit donné dans une entreprise du genre d'Air-Canada, plusieurs principes entrent en jeu. Ces principes peuvent être formulés comme il suit.

- (1) Obligation de la part de la compagnie de diminuer les difficultés inutiles en fournissant à l'avance tous les renseignements dont dispose l'administration. Cette obligation a été remplie par la lettre du 14 novembre.
- (2) Obligation de la part de la compagnie de faire tous les efforts raisonnables qu'il est en son pouvoir de faire pour offrir d'autres emplois.

- (3) Obligation de la part de tous les intéressés d'interpréter de la manière la moins susceptible de créer des difficultés les conditions des conventions syndicales touchant l'exercice du droit d'ancienneté ainsi que le déplacement du personnel. On est d'avis à ce sujet qu'il y a obligation tant de la part des associations des employés que de l'administration d'éviter d'établir des conditions qui peuvent indûment entraîner des ennuis au personnel touché par le déplacement géographique du service.

Il convient de signaler que, pour ce qui concerne la situation à Winnipeg, les négociations entre l'administration et les employés sont à la veille de commencer. Nous espérons qu'avec l'observation des principes énoncés ci-dessus elles pourront être menées à l'avantage des employés et de la compagnie.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, à quel article en sommes-nous en ce moment?

M. FISHER: A l'article qui porte sur le matériel et les installations?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur.

M. FISHER: Monsieur le président, la question que je veux poser se rapporte aux installations.

Ma question porte vraiment sur les possibilités qui existent pour un employé de se rendre admissible aux avantages du plan de pension. Prenez, par exemple, les employés qui voudraient signifier à une date antérieure à 1966 qu'ils désirent se séparer de la compagnie cette année-là. Je me demande combien de latitude est accordée dans le plan de pension et si celui-ci est assujéti à des conventions contractuelles avec les syndicats.

M. MCGREGOR: C'est là une bonne question. Les dispositions touchant les pensions ne sont pas le résultat de négociations et elles ne l'ont pas été dans le passé avec Air-Canada. Toutefois, notre plan prévoit la retraite à un âge relativement peu avancé. Je demanderais à M. Harvey de nous lire l'article qui se rapporte à ce sujet. Je crois, cependant, que la règle n'est pas flexible.

M. W. S. HARVEY (Vice-président (Finances) et contrôleur d'Air-Canada): Monsieur le président, je cite la Règle 30(1) du plan de pension d'Air-Canada «Retraite à un jeune âge»

Tout employé participant autre qu'un pilote, un navigateur ou un mécanicien naviguant qui a atteint l'âge de 64 avec au moins 21 années de service admissible, ou 63 avec au moins 22 années de service admissible, ou 62 avec au moins 23 années de service admissible, ou 61 avec au moins 24 années de service admissible, ou 60 avec au moins 25 années de service admissible, ou 59 avec au moins 26 années de service admissible, ou

M. MCGREGOR: Pour abréger, disons que le nombre requis est 85; si le service et l'âge donnent 85 l'employé est admissible.

M. HARVEY: Oui. L'âge le plus jeune est 55 ans avec au moins 30 années de service admissible, de sorte que 85 est le chiffre magique.

M. PRITTIE: Quelles dispositions sont prises si les participants répondent à ces conditions?

M. HARVEY: Ils peuvent se retirer tôt.

M. RIDEOUT: Mais avec une réduction de 25 p. 100 dans leur chèque de pension?

M. MCGREGOR: Celui-ci serait réduit.

M. FISHER: Quelle est la situation dans le cas d'un employé qui décide de quitter la société en 1966 et qui reste à Winnipeg s'il a 20 ans de service et s'il ne peut satisfaire aux conditions stipulées dans cette règle? Reçoit-il seulement le remboursement de ses contributions?

M. MCGREGOR: Plus les intérêts, oui.

M. FISHER: Ces conditions pourraient-elles être négociées.

M. MCGREGOR: Oui, je crois que, dans les négociations mentionnées dans la déclaration que j'ai lue, il sera question de la séparation d'avec l'employeur lorsqu'elle se fait dans des conditions autres que celles où s'appliquent les dispositions normales de retraite.

M. FISHER: Il est clair que nous évoluons vers un régime de retraite transférable. Le gouvernement d'Ontario en a fait un sujet d'actualité dans notre province et le gouvernement fédéral étudie présentement des propositions à ce sujet. J'aimerais vous soumettre le problème. Comme vous le savez, il faudra peut-être un certain nombre d'années pour implanter ce programme et j'espère qu'Air-Canada se souviendra, lors des négociations en cours, que la tendance va dans cette direction. Cela devrait stimuler toutes les mesures qui sont à l'étude, parce que, si un régime national de retraite doit être mis en vigueur d'ici 1967, il arrivera peut-être trop tard pour que ces gens puissent en bénéficier.

M. MCGREGOR: Oui.

M. RIDEOUT: Les retraites sont transportables, actuellement, dans d'autres services du Gouvernement.

M. MCGREGOR: En effet.

M. RIDEOUT: Dans le National-Canadien et dans le service civil?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FISHER: Mais il est peu probable que beaucoup de gens soient mutés d'Air-Canada à d'autres services.

Je veux profiter de la circonstance pour féliciter M. McGregor pour le passage suivant de sa déclaration:

L'administration s'est rendue à l'évidence que son personnel à Winnipeg pourra prendre des décisions beaucoup plus intelligentes à l'égard des problèmes nombreux et variés qui se présenteront si la compagnie leur fait connaître au préalable la date la plus probable à laquelle on discontinuera l'emploi du Viscount.

J'aimerais à faire remarquer à tous les membres du Comité que c'est là le reproche fondamental que j'adresse aux Chemins de fer nationaux du Canada. Ils ne fournissent à leurs employés aucune chance de faire preuve d'initiative. Bien que cela ne se rapporte pas à Air-Canada je suis heureux de constater qu'un organisme du Gouvernement qui, comme le National-Canadien, affronte en quelque sorte la concurrence et doit faire face à beaucoup de difficultés est en mesure de fournir cet avantage à ses employés alors que le National-Canadien n'a jamais voulu le faire.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur Fisher, nous sommes bien aise que vous en soyez heureux.

M. MCGREGOR: Je vous remercie. Je suppose que les conditions d'exploitation des lignes aériennes sont bien différentes de celles des autres modes de transport; mais, s'il est possible de fournir à l'avance et avec une certitude raisonnable, certains renseignements, tel l'abandon du service d'un avion donné, il n'y a aucune raison de cacher ces renseignements.

M. FISHER: L'attitude de M. Gordon à cet égard est que l'on s'attire des ennuis en communiquant ces renseignements. Il est préférable d'asséner le coup de massue quand tout est réglé.

M. McDONALD: Combien d'employés Air-Canada a-t-il?

M. MCGREGOR: A peu près 11,500.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, les méthodes dont se servent les National-Canadien et Air-Canada ont fait l'objet de beaucoup de comparaisons odieuses

et je trouve le parallèle injuste. Les chemins de fer ont beaucoup plus d'intérêts en jeu. La situation est beaucoup plus compliquée et des problèmes de toutes sortes se présentent, mais tout le monde a l'air de penser qu'Air-Canada est mieux administré que le National-Canadien. Tel n'est pas le cas.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est aussi mon avis, monsieur le président. Le fait que M. Gordon a le don d'irriter M. Fisher, n'excuse pas celui-ci de prendre position comme il le fait.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): M. Fisher pourrait attendre que M. Gordon soit ici pour faire ces remarques désobligeantes.

M. FISHER: M. Gordon ne m'impressionne pas et je n'ai jamais eu peur de lui.

Le PRÉSIDENT: Un moment, messieurs.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je le répète, monsieur le président, M. Fisher pourrait attendre que M. Gordon soit ici quand il veut faire ces remarques désobligeantes.

M. FISHER: L'analogie est parfaite.

Le PRÉSIDENT: M. Smith a bien raison. Les séances portant sur les Chemins de fer nationaux du Canada ont eu lieu et je crois que M. Gordon a fourni des renseignements très élaborés. Il me semble qu'il a développé plus qu'il n'était nécessaire les réponses aux questions qu'on lui a posées et qu'il n'a pas ménagé ses explications. Comme ces discussions en comités ont pris fin, les comparaisons sont maintenant hors de propos.

M. LAING: M. McGregor n'osera plus agir de la sorte.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, maintenant qu'on a soulevé la question dans les journaux de l'Ontario ainsi que dans ceux du Québec, à ce qu'il me semble, plusieurs députés et certains membres du Comité ne semblent pas vouloir attendre que le rapport du Comité soit prêt. J'aimerais donc à proposer que nous demandions au National-Canadien de présenter avant la fin des audiences un rapport concernant les emplois semblables à celui qu'a fourni hier M. McGregor, en vue d'établir une juste comparaison entre les deux plutôt que de les opposer d'une façon plus ou moins boiteuse en ce qui a trait au nombre d'employés d'origine canadienne-française et d'autres origines au service des deux compagnies.

M. FISHER: Voilà une intéressante proposition.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Smith a tout à fait raison cette fois. A mon avis, il est injuste à l'égard du National-Canadien et injuste à l'égard du Comité qu'un de ses membres sorte, alors que les délibérations sont en cours, qu'il accorde des entrevues aux journaux, de toute évidence à des fins politiques, et accuse le président ou d'autres fonctionnaires du National-Canadien ainsi que l'a fait M. Grégoire hier soir.

Dans une déclaration au Comité, hier, M. Grégoire m'a demandé s'il pouvait, dans une déclaration aux journaux, blâmer l'administration des Chemins de fer nationaux du Canada et demander toutes sortes de mesures, y compris la démission du président et de cet organisme. Je lui ai dit que, d'après moi, il valait mieux apporter cette déclaration au Comité pendant que nous préparions le rapport en vue de le soumettre aux Communes.

Je dirais que c'est là un outrage à l'égard du Comité ou peu s'en faut.

M. FISHER: Existe-t-il un délit qu'on pourrait appeler un outrage à l'égard du Comité?

Le PRÉSIDENT: Si la chose existe, je crois que le membre en question est coupable d'avoir pris l'initiative d'agir comme il l'a fait hier soir quand il a fait cette déclaration aux journaux. Je trouve heureuse la proposition de M. Smith par laquelle le Comité demande à M. Gordon de produire une déclaration semblable à celle qu'a faite M. McGregor à l'égard des employés des Chemins de fer nationaux du Canada qui sont de langue française.

M. RIDEOUT: Je propose que cette déclaration fasse aussi mention des Acadiens français.

M. FISHER: La proposition est heureuse, en effet, mais le rapport ne devrait-il pas être adressé au Comité plutôt que de ramener M. Gordon ici?

Le PRÉSIDENT: Je ne conseillerais pas de ramener ici M. Gordon. Je crois tout simplement qu'on devrait lui demander de nous faire parvenir une déclaration qui servirait à la préparation de notre rapport final.

M. FISHER: Nous aurions sans doute une nouvelle guerre des Deux roses s'il revenait ici.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur le président, demanderiez-vous aussi à M. Gordon combien d'Écossais sont employés par le National-Canadien.

M. RIDEOUT: Il me semble que nous ramenons la discussion sur les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: De toute façon, il y a assez d'Écossais autour de cette table.

M. MCGREGOR: Permettez-moi d'interrompre pour préciser la réponse que j'ai donnée à M. McDonald. Le 31 décembre 1961 Air-Canada comptait un total de 11,548 employés.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, nous sommes retournés un peu en arrière et avons repris la discussion sur les chemins de fer. Sans reprendre la question en entier, j'aimerais à poser une question que j'avais à l'esprit hier.

Le PRÉSIDENT: Avant que vous ne posiez votre question, monsieur Rideout, le Comité voudra peut-être approuver une requête en vue d'obtenir cette déclaration de M. Gordon? (Assentiment).

M. FISHER: Je suppose que cette déclaration sera consignée au compte rendu du Comité.

Le PRÉSIDENT: Nous étudierons cette question plus tard, monsieur Fisher.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, il serait intéressant d'avoir, en plus du nombre de Canadiens français, le nombre d'Acadiens français qu'on trouve à l'emploi des chemins de fer.

M. RINFRET: Le rapport pour indiquer aussi les services respectifs où travaillent ces employés.

Le PRÉSIDENT: Franchement, je n'avais pas pensé aux Acadiens de langue française à ce sujet.

M. RIDEOUT: Ils constituent un élément très important.

L'HON. BALCER: Oui, dans la région de Moncton, surtout en temps d'élection.

M. LAING: Je suppose qu'on n'a qu'à en faire la demande.

Le PRÉSIDENT: Nous y verrons.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, j'aimerais à poser une question au sujet d'un point dont on a parlé tantôt. Je n'ai pas jusqu'ici abusé du temps du Comité. C'est une question qui m'est venue à l'idée lorsque M. Laing a parlé d'un déficit à l'égard du parcours Vancouver-Victoria. Vous n'ignorez pas que la ligne aérienne Moncton-Charlottetown a entre ces deux villes un service qui réussit très bien, semble-t-il. Ne s'agit-il pas d'une ligne analogue, sinon, quelle est la différence?

M. MCGREGOR: Ces deux lignes ont sans doute beaucoup de choses en commun.

M. RIDEOUT: Sauf erreur, la ligne aérienne Moncton-Charlottetown serait donc assez rentable?

M. MCGREGOR: J'ignore, cependant, si la compagnie est rentable comme telle ou à l'égard de cette ligne, étant donné qu'elle exploite plusieurs autres services.

M. RIDEOUT: Oui, mais il s'agit là de leur service original et la compagnie a toujours grandi depuis.

M. MCGREGOR: C'est exact; mais, à mon avis, sa plus grande source de revenus provient de ce service.

M. RIDEOUT: J'ai parlé de ce service pour plusieurs raisons. M. le ministre et vous-même, vous êtes sans doute au courant des démarches qui ont eu lieu en vue de prolonger les pistes d'envol à Moncton. Il y a eu beaucoup de correspondance à ce sujet.

Un article du *Transcript* de Moncton, en date du 17 novembre 1962, sous la manchette «Un des aéroports les plus affairés» déclare entre autres choses, ce qui suit.

Quant au nombre d'atterrissages et de décollages, l'aéroport de Moncton s'est classé au huitième rang des transporteurs aériens qui emploient l'aéroport.

L'article fournit en outre de nombreuses données statistiques, mais je voulais surtout vous signaler, si vous ne le saviez pas déjà, que l'activité de l'aéroport de Moncton le place au huitième rang au Canada.

Si j'ai abordé la question du prolongement des pistes d'envol à l'égard du service de la ligne aérienne Charlottetown-Moncton, c'est que Charlottetown a été le berceau de la nation, si vous vous souvenez bien de l'histoire du Canada. Cette région attirera une foule de personnes pendant l'année du centenaire. Nous avons très bien collaboré avec le reste du pays et nous comptons bien qu'on nous rende la pareille.

Mon autre question s'adresserait plutôt au ministre qu'à M. McGregor.

Le Conseil du Trésor a signalé que certaines modifications seront apportées à l'aéroport de Moncton. Pourriez-vous nous dire quelle somme a été prévue à cette fin?

M. BALCER: Je ne saurais vous en fournir le chiffre au pied levé.

M. RIDEOUT: Se propose-t-on de dépenser cet argent pour rénover les salles d'attente et les restaurants et pour modifier l'architecture du terminus afin de le mettre sur le même pied que les édifices des autres aéroports du Canada?

M. MCGREGOR: Si c'est à moi que vous posez cette question, monsieur Rideout, je puis vous dire qu'Air-Canada n'a rien à voir à cela. Les modèles de terminus ne relèvent pas de nous, ni les prolongements de pistes d'envol. C'est le ministère des Transports qui s'occupe de cela. Nous collaborons avec ce ministère sur demande et lui donnons notre avis sur le volume de tarif prévu pour l'avenir. Autrement dit, nous fournissons tous les renseignements possibles sur les questions d'architecture, le reste ne nous regarde pas.

M. RIDEOUT: Cela devrait vous intéresser n'est-ce pas? Lorsqu'une personne ne sait où garer sa voiture, elle doit y voir. Vu que cet aéroport occupe le huitième rang en importance au Canada et se classe même avant plusieurs autres centres comme Victoria, Saskatoon, Saint-Jean (N.-B.) et Regina, avant même l'aéroport international de Gander ou celui d'Halifax, nous sommes d'avis que le terminus aurait dû être établi à Moncton plutôt qu'à Halifax, et c'est là l'opinion générale.

M. MCGREGOR: Je le regrette, cela ne m'avait pas frappé.

M. RIDEOUT: On ne peut arriver à Halifax. J'aimerais à savoir si des crédits ont été votés à cette fin et si ce projet doit se réaliser bientôt.

M. BALCER: Je ne me souviens pas des chiffres exacts, mais il n'y a aucun doute que nous considérons Moncton comme une ville importante du Canada et, pour le ministère des Transports l'aéroport de Moncton est l'un des principaux aéroports. L'allongement des pistes dépend entièrement du genre d'avions qui devront s'y poser. En 1964, date où les Canadiens sont invités à visiter Charlottetown en passant par Moncton, la question de la longueur des pistes ne se posera pas; la distance qui sépare Moncton et Charlottetown est si courte qu'il n'est pas nécessaire d'employer des gros avions et je suis certain que les pistes actuelles suffisent.

La longueur des pistes en fonction des autres services dépend du genre d'avions qui se poseront à l'aéroport de Moncton.

Le ministère des Transports fait de son mieux pour s'assurer que les aéroports soient munis de pistes qui conviennent aux avions qu'emploient les lignes aériennes.

Je pense que l'importance même de Moncton est une garantie que Moncton sera munie d'installations satisfaisantes. Je ne me rappelle pas des chiffres pertinents, mais je vous assure que nous nous rendons compte que l'aéroport de Moncton est l'un de nos aéroports importants.

M. RIDEOUT: Diriez-vous qu'il répond au plan des autres aéroports au Canada, comme les aéroports d'Ottawa et d'Halifax?

M. BALCER: Je ne suis pas trop certain.

M. RIDEOUT: Je parle des plans des nouvelles installations à Moncton.

M. BALCER: Il me faudra vérifier.

M. RIDEOUT: Nous pourrions étudier cette question plus tard. Je pourrais vous recommander, pour vous impressionner davantage au sujet de l'affaire de Charlottetown, de vous rendre à cet endroit.

M. BALCER: J'y suis allé très souvent.

M. RIDEOUT: Avez-vous vu la pièce où Sir John A. MacDonald a donné son métier comme étant ébéniste ou bâtisseur de cabinets (cabinet maker)?

M. BALCER: J'ai souvent rendu hommage à Sir John A. MacDonald en sa qualité de bon conservateur.

M. FISHER: Maintenant faites l'éloge de John Brown.

M. RIDEOUT: Actuellement, la province s'occupe de la question d'un autre passage sur le détroit de Northumberland. Je vous dis cela pour vous montrer l'importance de l'endroit et la situation telle qu'elle apparaîtra en 1967. Pensez à Moncton comme la huitième aéroport du Canada par ordre d'importance.

M. LAING: Comme nous traitons encore du même sujet, je désire parler de la gratitude que M. Fisher a exprimée à M. McGregor pour ses prédictions exactes. Toutefois, j'ajouterais que le président d'Air-Canada peut proposer, mais que d'autres personnes disposent. Je reviens à la question du service reliant Victoria à Vancouver où, il y a quelques années, l'emploi des DC-3, qu'on disait désuets, a provoqué un tollé général. La Chambre de commerce de Victoria et d'autres organismes se sont récriés « Nous voulons un avion moderne et convenable sur ce parcours ». Je pense que vous les avez remplacés par des Viscounts, n'est-ce pas? On a allongé la piste au coût de \$7,500 ou \$8,000; ensuite notre province a décidé d'établir un service de transbordeurs entre Tsawwassen et Sydney pour lequel elle a contracté une dette de 37 ou 38 millions de dollars....

M. FAIRWEATHER: ...franche d'impôt.

M. LAING: Il en résulte que, depuis 1960, les recettes brutes de ce service ont diminué de moitié. Je me demande combien de temps on pourra poursuivre cette exploitation qui rapporte des recettes de \$890,000 mais accuse une perte de \$912,000. Il me semble qu'il y a des éléments extérieurs qui vous forcent la société Air-Canada à faire des choses qui échouent misérablement. C'est une mauvaise situation. J'aimerais savoir de combien le coût de ce service a été augmenté par la substitution des DC-3; à mon avis le service des DC-3 était très satisfaisant.

M. MCGREGOR: Par des Viscounts? Je ne pense pas qu'il soit plus élevé. Évidemment la fréquence des vols a diminué. Sur ce parcours, on employait des DC-3 de 28 sièges; le mécontentement provenait en partie de ce fait. On a remplacé ces DC-3 par des Viscounts à 54 sièges, ce qui a amené une diminution des vols. Je croirais donc que les frais d'exploitation des Viscounts et des DC-3 sont analogues.

M. LAING: Étant donné ce qui est arrivé, les frais d'allongement de la piste n'étaient pas justifiés.

M. MCGREGOR: Les modifications n'ont pas été faites à cause de l'emploi des Viscounts. De fait, on se servait de Viscounts et même d'appareils North Star à Pat Bay avant que ces modifications ne soient apportées.

M. LAING: Pourquoi l'a-t-on donc construite?

M. MCGREGOR: Je crois savoir que la CPA fait passer par Victoria certains de ses vols transpacifiques en direction de l'Orient.

M. BALCER: M. Laing a fait remarquer que l'on force Air-Canada à adopter certains parcours. Préconisez-vous la discontinuation du service qui relie Vancouver à Victoria?

M. LAING: Je ne pense pas qu'on puisse la discontinuer; je me demande toutefois si cette situation où les recettes ne comblent pas les pertes peut durer bien longtemps.

M. BALCER: C'est une ligne « sociale », s'il en fut jamais.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas censé vous parler de cette question, étant donné que je suis votre président, mais il me semble que, dans le cas du National-Canadien et d'Air-Canada, l'exploitation présente un élément de service social. Tous ont parlé des pertes qu'accusent certaines lignes. Dans un pays aussi vaste que le Canada il y a tendance à établir de ces lignes « sociales » dans le cas des chemins de fer. J'ai voyagé sur quelques-unes dans certaines parties du Canada où il n'y avait que deux ou trois wagons; et cependant, dans les régions isolées, les services sont encore nombreux. Je ne parle pas de votre région, monsieur Laing, car c'est une région importante. Dans les régions où on exploite des mines, par exemple, mais où il y a peu de voyageurs, il est essentiel à l'essor de notre pays, des chemins de fer et de la société Air-Canada d'assurer ce service, qui est, de plusieurs façons, plus utile que les recettes provenant des milles parcourus en avion.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Cet état de chose découle de notre situation géographique.

Le PRÉSIDENT: Nous devons envisager la question indépendamment du volume de la circulation.

M. LAING: La façon dont parle notre président est un des grands indices de l'évolution de notre pays. Je partage son opinion, mais j'aimerais à signaler qu'il s'agit d'une société de la Couronne qui demande des sommes supplémentaires et énormes du trésor public par l'entremise d'un autre gouvernement d'une autre région. Si, au sujet de la question des transports, les provinces et les organismes comme Air-Canada et les sociétés ferroviaires en venaient à une entente, nous ne perdrons pas les fonds que nous perdons maintenant à un rythme accéléré. Je pense que, si la société Air-Canada avait pu compter sur l'apport du gouvernement provincial au sujet de ce service de transbordement, service magnifique mais coûteux, elle n'aurait pas fait certaines choses.

M. BALCER: Pour sa part, le ministère des Transports a une couple de fois modifié les plans de l'aéroport de Pat Bay à cause de cette situation, ce qui a provoqué beaucoup de mécontentement à Victoria. Nous exerçons une surveillance étroite sur tous les autres genres de transport aérien et leur effet sur le trafic aérien à un point donné. C'est pourquoi nous avons dû réduire les plans de l'aéroport de Pat Bay.

M. LAING: N'avez-vous pas diminué les vols de moitié?

M. MCGREGOR: A peu près.

M. PRITIE: Je désire poser une question au sujet de l'aéroport de Pat Bay. Le 2 novembre, alors que je me rendais en avion vers la côte, j'ai remarqué que le départ de Toronto a été retardé de 14 heures parce qu'il y avait du brouillard à Vancouver. L'aéroport de Pat Bay est-il en mesure de recevoir les DC-8 ou le sera-t-il bientôt afin que ce genre de retard ne se produise plus?

M. BALCER: Je ne connais pas la longueur exacte des pistes non plus que la longueur projetée des pistes.

M. PRITTIE: Vancouver reste donc le seul endroit où les DC-8 pourront atterrir sur le littoral?

M. MCGREGOR: Si les avions ne peuvent atterrir à Vancouver, deux autres endroits s'offrent à leur choix; l'un est situé aux États-Unis, l'autre, au Canada. Si les conditions atmosphériques sont mauvaises à Vancouver, elles le seront vraisemblablement à Victoria. Je demanderais à M. Seagrim de nous parler des endroits où les avions peuvent atterrir au lieu de Vancouver et du nombre de fois qu'ils sont employés.

M. SEAGRIM: L'aéroport de Pat Bay ne se prête pas à l'agrandissement que nécessiterait l'emploi des avions DC-8. Il est physiquement impossible de l'élargir. De plus, comme l'a dit M. McGregor, les conditions météorologiques sont semblables à Pat Bay et à Vancouver. Dans les circonstances, il faut un endroit intérieur.

M. PRITTIE: Seattle sera-t-il brumeux en même temps?

M. SEAGRIM: Cela pourrait bien arriver. Parfois la brume couvre tout le littoral.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur McGregor, permettez-moi de vous poser une question au sujet du matériel et des installations. Je n'emploie pas le terme juste, mais je veux parler du compilateur central du système de réservations qui, je crois, est installé à Toronto.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Il y a un an, certains membres du Comité ont fait l'éloge de votre service aérien, mais ils ont été un peu sévères au sujet de votre service terrestre. Je sais que cette question vous intéresse vivement, vu qu'à maintes occasions vous avez dit que la société Air-Canada s'efforcera d'améliorer la méthode de réserver les places afin de remplir les avions.

Puis-je vous demander si vous êtes convaincu, depuis la mise en service du système, je veux dire le système «Reservec», que ce système répond aux objections que vous avez vous-même formulées dans le passé. Je désire aussi poser une deuxième question.

Il me semble que vous avez mentionné de temps à autre que vous examineriez de nouveau la possibilité d'imposer une sanction aux voyageurs coupables de «défection au départ». C'est un contretemps fâcheux quand on tente de louer toutes les places d'un avion; après tout c'est le seul moyen d'exploiter un service avec succès. Ce doit être bien décevant de constater que les voyageurs ne tiennent pas leur engagement et qu'ils ne sont pas dans l'avion. Auriez-vous l'obligeance de nous faire vos observations à ce sujet?

M. MCGREGOR: En réponse à votre première question, je vous dirai que le système «Reservec» est un système très compliqué et que le personnel qui y est préposé doit avoir reçu une longue formation, car il a recours à des méthodes bien différentes tant dans les bureaux des réceptionnistes-téléphonistes à travers le pays qu'au centre Reservec. Alors on a décidé il y a très longtemps que le système serait mis en service progressivement; c'est-à-dire qu'on ne l'installerait pas immédiatement et qu'on n'enlèverait pas immédiatement le système manuel pour le remplacer du jour au lendemain par un système automatique. Les premiers services qui ont été munis du système automatique de réservations sont les services qui assurent la liaison avec New York; ils jouissent du système Reservec depuis le début de l'année. Puis, les services desservant la région des contreforts des Rocheuses en a été dotée et finalement un parcours du service transcontinental en a bénéficié. L'installation du système est terminée dans une proportion de 65 p. 100.

Je puis vous donner les dates de la mise en service du système. Le 5 juillet, le système a commencé à fonctionner sur les services de New York; le 20 septembre sur les services des contreforts des Rocheuses, c'est-à-dire sur la ligne Edmonton-Calgary-Lethbridge, et sur les services du littoral, soit le parcours Vancouver-Victoria-Seattle, et enfin le 1^{er} novembre, pour les vols transatlantiques en direction de l'Est. En ce qui regarde le reste des lignes paires, soit les services transcontinentaux, les services vers le Sud, les services d'outre-mer et autres

services du même genre, le système fonctionne depuis le 15 novembre; la dernière étape de l'installation du système se fera avant la fin de l'année, quand les lignes impaires en seront munies; alors tout le réseau d'Air-Canada bénéficiera du système Reservéc. Je pourrais ajouter que la mise en œuvre du système Reservéc et son fonctionnement sur les parcours qui en sont déjà dotés ne nous donne que des motifs de féliciter les personnes qui ont conçu le système. Nous en sommes très satisfaits et nous sommes certains qu'il a accéléré la vitesse avec laquelle on peut faire les réservations. On peut assurer les voyageurs qu'ils auront une place à bord de l'avion.

Quant à la deuxième partie de votre question, qui se rapporte à la sanction imposée pour défection au départ, je ne sais pas pourquoi vous croyez que nous examinons de nouveau la question. Nous avons étudié au moins quinze fois cette méthode ou la possibilité de l'appliquer au cours des dernières années et chaque fois nous l'avons rejetée et chaque fois nous nous sommes félicités de ne l'avoir pas mise en vigueur. On a tenté d'appliquer cette méthode aux États-Unis; mais les résultats ont été désastreux. De fait, on a tenté d'envoyer une facture aux voyageurs qui se rendent coupables de défection au départ. Nous avons certaines données relatives à l'acquittement de ces factures: les résultats sont à peu près nuls.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous dites donc que vous croyez que l'installation du système Reservéc sur tout le réseau résoudra en grande partie le problème fondamental et que vous n'avez pas l'intention d'accepter une recommandation portant sur cette sanction. Est-ce la réponse que vous faites publiquement?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous dites que vous êtes content; je le suis aussi. Mais je parle en ma qualité d'usager de l'avion et il arrive souvent qu'on me dise que mon nom figure sur la liste d'attente et ensuite, lorsque je monte dans l'avion, je remarque qu'il y a un grand nombre de sièges vacants. J'espère que par suite de l'installation du système Reservéc, et je songe ici à la rentabilité de votre service, qu'il sera possible de confronter très rapidement les renseignements et d'indiquer aux voyageurs s'il y a des sièges libres dans tel ou tel avion, car sûrement tous les voyageurs inscrits ne se présentent pas au départ.

M. MCGREGOR: La situation que vous venez de décrire s'explique de plusieurs façons. Je vous en ai déjà parlé. Si les vols des services de correspondance n'arrivent pas à temps pour permettre que se fasse la correspondance, l'avion sera vide ou à peu près; mais le système Reservéc ne peut tromper au sujet du nombre de sièges disponibles dans un avion.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous dites qu'il y en a 65 p. 100 de terminé. Auriez-vous l'obligeance de nous dire ce qu'il reste à achever?

M. MCGREGOR: Je l'ai déjà dit.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourriez-vous le répéter s'il vous plaît.

M. MCGREGOR: Les envolées transcontinentales de nombre impair n'ont pas encore été inscrites au Reservéc. Ce sont les envolées vers l'Ouest.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous comptez sur cette méthode pour régler vos problèmes de relations extérieures?

M. MCGREGOR: Non. Je compte que le système électronique sera d'un immense secours pour activer les réservations, mais il ne peut être parfait ni au point de vue des voyageurs ni des défections au départ. Il ne peut évidemment donner la perfection dans un domaine qui ne se prête pas à la perfection.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Songez-vous à quelque moyen d'approcher davantage de la perfection?

M. MCGREGOR: Je n'en connais pas parmi ceux qui traitent les réservations.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Trouvez-vous que vous avez fait tout ce qui est possible dans les circonstances?

M. MCGREGOR: En tenant compte des progrès accomplis, je crois que oui.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Où se trouve le terrain d'atterrissage de second choix pour l'aéroport de Toronto-Hamilton?

M. MCGREGOR: C'est d'abord celui de Buffalo, mais il y en a d'autres.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Les avions doivent-ils souvent opter pour l'aéroport de Buffalo à cause du brouillard à Toronto?

M. MCGREGOR: Pas trop. Cela arrive en certaines saisons, mais pas trop souvent.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Est-ce qu'on a déjà songé à aménager un terrain d'atterrissage secondaire à l'aéroport municipal d'Hamilton ou à Mount-Hope pour suppléer à celui de Malton?

M. MCGREGOR: Nous ne saurions y songer dans son état actuel.

M. LAING: Monsieur le Président, avant de laisser tomber le sujet du matériel et des installations, j'aurais une question à poser au sujet de la construction des aéroports et en particulier des terminus. C'est un sujet qui m'intéresse à cause des dépenses que cela entraîne. Vous avez déjà répondu à M. Fisher, je crois, que ce n'était pas une dépense importante en réalité, mais à mon avis ce qui entraîne des dépenses appréciables c'est la somptuosité, la beauté des établissements et que sais-je. Un certain nombre de Canadiens estiment que nous nous sommes engagés dans un concours d'excellence en ce qui concerne ces immeubles et qu'un immeuble plus simple aurait été aussi convenable comme terminus. Je me souviens que lorsque l'aéroport International de Vancouver a été approuvé par le Ministère, l'un des arguments en sa faveur était le fait que nous étions prêts à construire une gare de 18 ou 16 millions de dollars dans un avenir rapproché.

M. BALCER: Excusez-moi, je lisais. Je n'ai pas saisi la dernière partie de votre question.

M. LAING: L'une des perspectives intéressantes était que le Ministère construirait immédiatement une gare de 16 millions?

M. BALCER: Oui.

M. LAING: Pourquoi cela? Pourquoi pas 8 millions ou 24 millions? Quel est le but?

M. BALCER: Cela se rapporte à l'étendue et à l'importance de la ville de Vancouver, en même temps qu'aux perspectives du trafic aérien pour les dix prochaines années.

M. LAING: Mais les charges imposées aux compagnies aériennes qui s'en servent ne sont-elles pas proportionnées à la valeur immobilière des gares?

M. BALCER: Non pas à la valeur de chaque aérogare en particulier.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Comment aimeriez-vous être pourvu d'une gare moins belle que celle d'Ottawa?

M. LAING: Pardon?

M. BALCER: Les charges ne vont pas de pair avec la grandeur de l'édifice terminus de tel ou tel aéroport; des droits d'atterrissage ont été fixés pour tout le Canada mais ils ne le sont pas selon l'importance de l'édifice servant d'aérogare à un endroit donné.

M. LAING: Une personne de l'assistance m'a demandé si Vancouver serait bien aise d'avoir une gare moins belle que celle d'Ottawa. Nous sommes-nous engagés dans un concours de somptuosité et de beauté qui se reflète sur le coût du transport?

M. BALCER: Voici ce que j'en pense. Vancouver est la porte de l'Orient. C'est un terminus international d'envergure et une grande ville que nous voulons doter d'un terminus convenable et pratique.

M. LAING: Je veux savoir quelle est l'utilité par rapport au coût. Quel est ce rapport?

M. BALCER: Si l'on considère le trafic qui passe par Vancouver, je suis persuadé que l'établissement répondra parfaitement bien aux besoins des dix années à venir.

M. LAING: Mais on n'habite pas dans un aéroport; on y passe le plus rapidement possible.

M. BALCER: Certaines personnes avaient prétendu que l'aéroport de Montréal serait trop vaste; vous devriez y aller un vendredi soir quand c'est bondé de monde. Les besoins de ce terminus ont été prévus pour les 12 prochaines années.

M. LAING: Je ne parle pas des services ou de la grandeur de l'édifice mais du marbre.

M. FISHER: Oui, de son aspect grandiose.

Le PRÉSIDENT: Évidemment, le Gouvernement a une très haute opinion de Vancouver.

M. PRITTE: Quant à l'aérogare de Vancouver, je dois dire que c'est un bel édifice. Il se trouve dans la circonscription de Burnaby-Richmond que je représente.

M. RIDEOUT: Mais en ce qui concerne l'extrême somptuosité des établissements, quel est le rapport entre les frais et l'espace occupé? Vous avez dit à M. Fisher qu'il n'y en avait guère.

M. MCGREGOR: Il n'y a pas de doute que le loyer par pied carré d'espace loué par les lignes aériennes a un certain rapport avec le coût d'ensemble du terminus; d'autre part, je doute que ces loyers puissent compenser même légèrement les frais d'exploitation ou d'entretien de ces grands terminus. De toute façon ils sont très élevés.

M. LAING: Vous ne croyez pas qu'ils puissent compenser?

M. MCGREGOR: Je sais que les frais sont très onéreux. Un pied carré nous coûte plus cher à Dorval qu'un pied carré sur la Cinquième Avenue à New-York.

M. LAING: On me dit que les frais s'élèvent à \$3.00 aux États-Unis comparativement à \$15.00 en certains endroits du Canada. Est-ce exact?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que cette comparaison soit juste. Puisque nous parlons des États-Unis, savez-vous que les Américains se sont engagés dans un projet fabuleux à l'aéroport d'Idlewild à New-York? Les principales lignes aériennes y construisent leurs propres terminus à un coût dépassant 10 millions de dollars.

M. LAING: A-t-on l'intention d'utiliser le marbre dans la construction de ces terminus?

M. MCGREGOR: J'ignore si l'on se servira de marbre.

M. LAING: Je pense à tous les beaux bois de la Colombie-Britannique, et je ne crois pas que le danger de feu soit un facteur dans la construction des terminus.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur le président, j'aurais une question à poser dans le même sens.

Le PRÉSIDENT: Puisque M. Laing semble s'être égaré nous pourrions peut-être lui permettre de se retrouver.

M. LAING: Je ne me suis pas égaré.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Vous compariez le coût au pied carré?

M. LAING: Je m'efforce d'établir un rapport entre l'espace, l'utilisation et la commodité d'une part et l'excellence des services et la somptuosité de l'autre. A mon avis il doit être possible de donner un service excellent sans appareil. Je ne crois pas être le seul Canadien à douter de la nécessité de tout cet appareil dans nos nouvelles aérogares.

M. FISHER: Êtes-vous déjà allé à Gander, monsieur Laing?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Êtes-vous déjà allé à Idlewild?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé, monsieur Laing?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je comprends. Mais y a-t-on déjà songé, comme il en avait été question dans les journaux il y a plusieurs années, alors qu'on avait proposé d'y établir un terrain d'atterrissage d'urgence en cas d'accident ou de brouillard à Malton?

M. MCGREGOR: Je pense que ce serait là un service d'urgence bien coûteux s'il fallait agrandir les pistes pour recevoir les avions transcontinentaux.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Voulez-vous dire qu'il faudrait aménager des pistes d'atterrissage de 10,000 au lieu de 6,000 pieds?

M. MCGREGOR: Disons 8,000 pieds pour l'atterrissage d'urgence; je veux dire 8,000 pieds. Mais n'oublions pas que pour être utile en cas d'urgence l'aéroport secondaire doit être assez éloigné de l'aéroport principal; autrement les conditions météorologiques seraient probablement les mêmes et le résultat serait nul. Je pense qu'à cette fin Hamilton est un peu trop près de Malton pour être utile.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je me suis renseigné auprès du bureau météorologique et on m'a affirmé que lorsque le brouillard qui plane sur le lac se répand vers la terre, Hamilton reste à découvert parce que la ville est située plus haut et qu'elle est beaucoup plus éloignée. Je connais ce terrain d'atterrissage avec ses pistes de 6,000, 4,000 et 3,000 pieds, et je sais qu'il est situé à 40 milles de Malton. Un voyageur en route pour Toronto qui serait forcé de faire un détour par Buffalo aurait sans doute des difficultés à faire la correspondance; je me demandais par conséquent si en vue de ces changements d'itinéraire, Air-Canada ne pourrait pas examiner les facilités qui existent déjà à cet endroit, et si le ministère des Transports ne pourrait pas y aménager des pistes supplémentaires, ce qui, je crois, était son intention depuis quelques années? J'en ai parlé avec M. Baldwin et je me demandais si vous y aviez songé ou si vous aviez fait de tels projets.

M. MCGREGOR: M. Seagrim pourrait sans doute nous dire si Air-Canada a fait des projets de cette nature.

M. H. SEAGRIM (*Vice-président, exploitation, Air-Canada*): Oui, nous avons examiné ces possibilités à maintes reprises. Le fait est que ces deux aéroports sont trop rapprochés l'un de l'autre pour que les différences atmosphériques soient sensibles. Bien sûr, il arrive de temps en temps que le ciel soit découvert à Hamilton quand le brouillard enveloppe Toronto, mais d'ordinaire quand le ciel est bas, situation occasionnée par les changements atmosphériques, le temps est presque le même aux deux endroits. Je suis sûr que le nombre de fois que nous serions forcés d'utiliser l'aéroport d'Hamilton parce que celui de Toronto serait fermé ne justifierait pas les améliorations majeures requises pour recevoir les grands avions tels que les avions à réaction qui demandent des pistes d'au moins 7,000 pieds, sans compter les services connexes.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Si un transporteur étranger demandait une licence pour atterrir à Hamilton, je suppose qu'Air Canada s'y opposerait à cause du manque de trafic.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Fisher a des questions à poser.

M. FISHER: Mes questions peuvent attendre que nous arrivions au chapitre des perspectives d'avenir.

M. RIDEOUT: En ce qui concerne les défections au départ, la médaille a deux côtés. Il arrive parfois que c'est l'avion qui ne part pas. La défection lui serait alors imputable. J'ai eu une aventure de ce genre l'autre jour. Je ne connais pas grand'chose en fait d'aviation, mais en me rendant à l'aéroport je doutais que l'avion puisse décoller. Quarante-huit heures plus tard je descendais du train à Moncton. Le personnel du Château n'a-t-il aucun moyen de savoir si les avions peuvent partir ou non? Quelle est la règle en pareille situation?

M. MCGREGOR: Vous savez sans doute ce que l'on autorise comme conditions de plafond et la visibilité peut devenir nulle d'une minute à l'autre. Cela arrive parfois. En matière de prédictions, on peut pécher par excès de prudence en disant aux voyageurs que l'avion ne partira pas, et quelques minutes plus tard la situation est renversée. Cela s'est produit une fois déjà quand nous avions voulu transporter les membres du comité par avion. On conviendra que les conditions atmosphériques ont un effet marqué sur la régularité du service, moins de nos jours qu'autrefois, mais elles affectent quand même la décision du départ.

M. RIDEOUT: Le préposé m'a dit que jusqu'au matin le temps avait été incertain. A ce moment là il pouvait se prononcer, mais pas une heure plus tôt. Le brouillard, a-t-il dit, était en mouvement et atteindrait un certain endroit à un moment donné.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): N'est-ce pas le pilote qui a le dernier mot à dire à ce sujet?

M. MCGREGOR: Jusqu'à un certain point, oui. Il y a des limites de plafond et de visibilité au-delà desquelles il lui est interdit de décoller.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je crois que votre record de sécurité atteste de votre bon jugement.

M. RIDEOUT: Je ne voulais pas dire qu'il s'était trompé. Ce n'est pas ce que je voulais laisser entendre.

M. BADANAI: J'ai une question à poser au Ministre. Je voudrais savoir quand vous allez commencer les travaux d'amélioration de l'aéroport à la tête des Lacs. Vous vous souvenez sans doute de ce que vous avez dit devant la Chambre de Commerce de Fort-William à ce sujet, à savoir que les plans seraient achevés et que les soumissions demandées à l'automne de 1961. A l'heure qu'il est, les voyageurs qui descendent d'avion doivent s'occuper eux-mêmes de leurs valises en dehors de l'édifice. En outre, la *North Central Airline* se sert de cet aéroport et trouve à s'en plaindre. Cette compagnie relie la tête des Lacs à Duluth et certaines autres villes à l'Ouest. Le Ministre pourrait-il me dire quand les travaux vont commencer?

L'hon. LÉON BALCER (*Ministre du Transport*): Il faudrait que je m'informe. Je ne suis pas à même de répondre tout de suite. Je ne risquerais pas une réponse en ce moment parce que je voudrais vous donner une réponse exacte.

M. BADANAI: J'ai eu connaissance de demandes répétées de la part de diverses personnes et de la Chambre de Commerce de la ville de Fort-William au sujet de ces travaux de rénovation parce qu'ils sont vraiment nécessaires.

M. BALCER: Je vous donnerai ce renseignement.

M. BADANAI: Merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT: C'est au tour de M. Laing. Avez-vous terminé votre interrogatoire, monsieur Badanai?

M. BADANAI: Oui.

M. LAING: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McDonald, vous êtes le suivant.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur le président, je n'ai qu'une autre question à poser.

Monsieur McGregor, vous avez dit que le prix des installations d'aéroport, au pied carré, est très élevé au Canada. Pourriez-vous établir une comparaison quant au prix par pied carré, disons, entre l'aéroport de Malton et celui d'Air-Canada à Idlewild?

M. MCGREGOR: Non, je ne saurais faire de comparaison directe, parce que les installations qu'utilise Air-Canada à Idlewild se trouvent dans un vieil immeuble et le loyer est

proportionné à l'âge de l'immeuble. J'ai fait une assez mauvaise comparaison entre le prix que nous payons au pied carré à Dorval et celui que nous payons sur la Cinquième avenue, à New-York, au pied carré, pour un bureau de billets.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): La différence ne provient-elle pas du fait que les frais exigés des compagnies américaines pour des installations au Canada sont presque identiques à ceux qui sont exigés en sens inverse?

M. MCGREGOR: Oui, c'est peut-être la raison et peut-être aussi qu'une meilleure comparaison pourrait être établie entre Dorval et Chicago où nous sommes installés dans des locaux relativement neufs. Je ne sais pas si je pourrais retrouver les chiffres à ce sujet.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je n'ai vraiment pas besoin des chiffres. J'ai simplement voulu laisser entendre que cette discussion au sujet du marbre, du bois et de la pierre pourrait se poursuivre indéfiniment. Nous sommes dans la même situation en ce qui a trait aux écoles publiques et aux écoles secondaires. Je suis d'avis que ceux qui voyagent par avion exigent ce genre d'installations et qu'il faut les leur fournir.

M. MCGREGOR: Il ne fait aucun doute là-dessus, mais c'est une autre affaire s'il faut aller jusqu'à l'embellissement des abords.

M. RIDEOUT: Y a-t-il encore des municipalités qui possèdent leur propre aéroport?

M. MCGREGOR: Il y a encore le cas de Calgary que vous connaissez peut-être ou dont vous avez entendu parler.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Merci, monsieur McGregor.

M. MCGREGOR: Je pense que c'est le seul cas du genre qu'il y ait maintenant.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président je veux poser une question sur le même sujet et peut-être devrais-je m'adresser au ministre plutôt qu'à M. McGregor.

Il y a quelques années, le Gouvernement encourageait les municipalités à posséder leur propre aéroport. L'avantage qu'il y a dans ce cas, c'est que la municipalité peut considérer l'affaire comme une exploitation et en retirer des revenus. Comme M. McGregor l'a déclaré, cet état de choses a changé et il n'y a plus que Calgary qui possède son aéroport, Vancouver et Edmonton étant les deux dernières villes à avoir rompu avec cette coutume. Le ministère des Transports a fait l'acquisition des autres aéroports et les villes ont perdu ces revenus. Quoi qu'il en soit, par le fait même elles ont obtenu ces magnifiques aéroports tout neufs.

Je pense qu'en définitive Calgary y a perdu à ne pas accepter la proposition du ministère des Transports. Calgary a construit son propre terminus avec l'aide du ministère des Transports. Du point de vue utilitaire, la ville a un immeuble bien pratique, mais on n'y voit pas de marbre du tout, monsieur Laing. Il résulte de tout cela que l'on exerce dans la ville—et je vous en donne avis dès maintenant—une forte pression pour que le ministère des Transports construise un terminus du même genre que celui de Regina, d'Ottawa et d'autres villes. Et voici ce que je veux vous demander. Serait-il logique d'encourager les municipalités à posséder leur propre aéroport, non seulement du point de vue du prix que cela peut coûter au gouvernement fédéral, mais aussi pour encourager les municipalités à avoir la fierté de leur aéroport et à participer plus activement à l'industrie de l'aviation.

M. BALCER: Nous n'avons jamais exercé de pression sur les municipalités pour qu'elles gardent leur aéroport ou qu'elles le vendent au ministère des Transports. Prenons Vancouver, par exemple. Il y a eu plusieurs référendums et nous n'avons exercé aucune pression. Il ne fait aucun doute là-dessus et, si vous observez par tout le Canada, vous verrez que, dans la plupart des grandes villes, on est content et que l'on n'y a pas l'impression de pouvoir administrer un aéroport aussi bien que le ministère des Transports.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Nous vous avertissons dès maintenant que nous voulons être les premiers sur la liste.

M. LAING: J'aimerais bien que vous considériez que Vancouver a le premier droit à ce que vous y rendiez convenable l'accès à l'aéroport. On y a accès à l'heure actuelle au moyen d'un pont tournant. Beaucoup de voyageurs ont manqué leur avion à cause de ce pont.

M. FISHER: Nous n'aurons pas terminé à onze heures, monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT: Non. C'est précisément ce que j'allais dire. C'est ici même que doit avoir lieu le «caucus» conservateur.

M. BALCER: Vous n'êtes pas obligé de rester, monsieur Fisher.

Le PRÉSIDENT: Je sais qu'il faut laisser aux employés le temps de déplacer les tables. J'allais courir le risque de recommander—à notre partie—nous avons ces jours-ci peu de problèmes à régler—que nous continuions à siéger. Je leur dirais de se réunir cet après-midi. J'ai pensé que nous pourrions ainsi gagner au moins dix minutes. Le «caucus» doit commencer à onze heures. Je pense que vous aussi vous avez des «caucus» à onze heures.

M. RIDEOUT: Nous n'avons pas de problèmes à résoudre et nous n'avons pas besoin de «caucus».

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Avant de terminer les délibérations, le ministre des Transports pourrait-il nous expliquer comment l'on s'y prend pour négocier les accords aériens avec l'étranger. Pourrait-il nous dire de quelle façon on procède? Cela est-il possible?

M. BALCER: Voulez-vous préciser davantage?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Disons, par exemple, un accord ou des négociations avec les États-Unis concernant les droits d'atterrissage. Qui y participe?

M. BALCER: Les deux ministères.

Le PRÉSIDENT: Hier soir, M. Fisher a indiqué quelles étaient les questions qu'il entendait poser et cela fait épargner du temps, car M. McGregor prépare la réponse à donner. Si M. Fisher ou M. Prittie ou quelqu'un d'autre ont quelque chose de bien important à demander plus tard, dans la journée, ils pourraient peut-être le mentionner dès maintenant. Je pense que cela ferait avancer les délibérations.

M. FISHER: Quand nous en serons arrivés à l'étude des «Perspectives», j'ai l'intention de revenir sur les points qu'a soulevés hier M. Smith à propos des déficits et des surplus que nous aurons à l'avenir.

M. RIDEOUT: Un député m'a parlé d'un voyage qu'il a fait à bord d'un avion d'Air-Canada et il a dit qu'il avait eu tout le mal du monde à avoir une place. Je veux parler de cette affaire.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'ai des questions à poser, mais je ne suis pas sûr que les réponses à ces questions sont prêtes.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons de nouveau à trois heures ou après l'appel de l'ordre du jour.

A 10 h. 55, la séance du Comité est suspendue.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Mercredi 28 novembre 1962.

1 h. 45 de l'après-midi

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Je m'excuse de vous avoir retardés.

M. PRITTIE: Nous en sommes toujours à l'article «Matériel et installations», monsieur le Président?

Le PRÉSIDENT: Allez-y, monsieur Prittie. J'ai ici une lettre de M. Donald Gordon faisant suite au questionnaire dont a parlé M. Smith, hier, et je veux en prendre connaissance d'abord.

M. PRITTIE: Je n'ai qu'une remarque à faire qui est également destinée au Ministre. Il s'agit du déménagement de Winnipeg à Dorval et aussi des problèmes d'emploi qui en découlent. Je sais que vous ne pouvez rien faire dans ce cas particulier, car l'affaire a été projetée, il y a longtemps, et elle est déjà en voie d'exécution. Cependant, la semaine dernière, nous avons eu une délégation de Windsor, à propos d'importantes exploitations commerciales privées qui déménageaient à Toronto et aussi à propos de la concentration sans cesse grandissante d'entreprises commerciales, publiques et privées à Toronto et à Montréal, ce qui crée des problèmes d'emploi en d'autres régions. Il me paraît un peu paradoxal que le Parlement, un de ces jours, ait à examiner la situation économique de certaines régions, alors qu'au même moment nous voyons des organismes publics qui sont la cause de ces difficultés par les déplacements qu'ils entreprennent. L'industrie qui quitte Winnipeg est considérable.

M. BALCER: En parlant de compagnies d'aviation, la surprise a été grande à Montréal quand le contrat de réapprovisionnement de la ligne DEW a été transporté de Montréal à Winnipeg. La population de Montréal en éprouve une grande déception, car ce changement a une répercussion sur l'économie et la vie du Canada. J'admets que le Gouvernement doit exercer une certaine surveillance afin de s'assurer que tout ne soit pas concentré dans nos deux grandes villes. Dans le cas du contrat de la ligne DEW, il s'agissait d'une grande entreprise, fort importante pour plusieurs lignes d'aviation. Auparavant le contrat était réparti entre Vancouver, Winnipeg et Montréal. Maintenant, toute l'affaire se trouve à Winnipeg.

M. PRITTIE: J'ai l'impression que, si l'on continue à transporter des industries à Montréal ou à Toronto, on ne fait qu'enrichir ceux qui sont déjà riches bien qu'il y ait eu échange dans le cas de la ligne DEW. Ce n'est là qu'une simple remarque que j'ai voulu faire.

M. CHEVRIER: Puis-je demander au Ministre, à la suite de sa déclaration d'hier au sujet de la route des Prairies, si l'on a l'intention de prendre une décision du même genre ailleurs au sujet des autres routes au Canada? Je songe particulièrement à la Côte Nord, dans le Québec. Le ministre comprend ce que je veux dire.

M. BALCER: Non, monsieur le président. Il s'agit d'une décision annoncée hier et qui avait trait uniquement aux routes des Prairies. Il n'est nullement question en ce moment de faire la même chose ailleurs.

M. CHEVRIER: Il n'y a pas de situation analogue?

M. BALCER: Je ne le crois pas.

M. CHEVRIER: En ce qui concerne la région de Québec, pour m'exprimer plus clairement?

M. BALCER: Non. Là-bas, tout est totalement différent.

M. CHEVRIER: A-t-on l'intention d'accorder une subvention à la région de Québec?

M. BALCER: Non, pas pour le moment.

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

M. CHEVRIER: Je veux poser une question à M. McGregor à propos du matériel et des installations; mais, si elle l'a déjà été, je vais la retirer. Je veux parler des avions DC-8. Toute la commande a-t-elle été remplie?

M. MCGREGOR: Non, nous en aurons quatre autres.

Il y a, voyez-vous une différence entre les 11 premiers appareils et les quatre autres que nous avons commandés. Dans le premier cas, ce sont des avions DC-8 alors que les quatre autres sont des DC-8-F

M. CHEVRIER: En quoi consiste la différence?

M. MCGREGOR: L'avion DC-8-F peut facilement servir au transport des marchandises et à celui des voyageurs, en utilisant la cabine de façon appropriée. Cet avion peut transporter des voyageurs seulement ou des marchandises seulement ou bien les deux à la fois. Les moteurs sont différents et ils ont une portée plus étendue.

M. CHEVRIER: Quand attendez-vous la livraison des autres avions?

M. MCGREGOR: Au cours des quatre premiers mois de l'an prochain.

M. CHEVRIER: Et les Viscounts, les avez-vous tous reçus?

M. MCGREGOR: Oui, sauf un Vanguard, qui a été délibérément laissé chez Vickers afin que l'on fasse des expériences quant à la synchronisation de l'hélice.

M. CHEVRIER: Avez-vous disposé de tous les appareils North Star?

M. MCGREGOR: Oui, sauf trois Super-Constellations.

M. CHEVRIER: J'ai une question à poser au sujet du CL-44 de Canadair.

M. MCGREGOR: Nous en avons parlé assez longuement hier, après-midi.

M. PASCOE: Pourrais-je demander à M. McGregor si les avions DC-8 ont besoin d'une piste d'envol aussi longue?

M. MCGREGOR: Oui.

M. PASCOE: Quelle peut être la longueur minimum?

M. MCGREGOR: Je n'aime pas à parler de la longueur, car, en certains cas d'urgence, elle peut se réduire, mais nous voulons qu'elle soit de 10,000 pieds. Quoi qu'il en soit, les appareils peuvent fort bien fonctionner sur une piste moins longue.

M. CHEVRIER: Toujours sur la question du service, songez-vous à un prolongement des services internationaux, par exemple, de Paris en direction de l'Allemagne ou de Dusseldorf ou de Bruxelles vers l'est.

M. MCGREGOR: Non, il n'est pas question de prolongements de ce genre, cependant nous projetons des vols plus fréquents sur les routes où le trafic le demande.

M. CHEVRIER: Air-Canada a-t-il l'intention d'aller aux États-Unis jusqu'à des villes telles que Seattle, Los Angeles et Miami?

M. MCGREGOR: De Victoria, nous nous rendons maintenant jusqu'à Seattle. Au moyen de négociations aériennes entre les deux gouvernements, nous entretenons toujours l'espoir d'obtenir de nouvelles routes et nous en avons mentionné un certain nombre que nous voudrions établir.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous faire quelque chose dans le travail qu'accomplit l'équipe de négociateurs, au nom du Canada, pour conclure un accord bilatéral avec les États-Unis?

M. MCGREGOR: Nous ne pouvons pas engager des négociations directes, mais nous pouvons signaler les avantages aux dirigeants de nos services aériens et leur présenter les analyses de trajet que nous avons effectuées en ce qui concerne le trafic éventuel qui existe sur ces parcours.

M. CHEVRIER: Au cours de ces négociations ou discussions avec les États-Unis la ligne Air-Canada est-elle représentée?

M. MCGREGOR: Non.

M. CHEVRIER: Puis-je demander au ministre, à condition évidemment qu'il puisse donner ces renseignements au Comité, quels ministères étaient représentés dans la délégation?

M. BALCER: On m'a appris que le ministère des Transports, la Commission des transports aériens, le ministère des Affaires extérieures, le ministère du Commerce et le ministère des Finances étaient représentés, mais je ne suis pas certain que le ministère des Finances y était. Cependant, j'ai cru comprendre que, lorsque notre délégation est allée à Washington en juin 1961, non, avant cela, pour les négociations antérieures, les membres de notre délégation ont beaucoup insisté auprès de la délégation américaine pour discuter tous les points de transbordement entre les deux pays. A cette occasion, les Américains ont accepté de discuter les points de transbordement qui sont de petites routes; mais, pour ce qui est des longs parcours, ils devaient attendre le rapport de la commission présidentielle que le président Kennedy avait nommée.

Ils attendent ce rapport. Cependant, je sais qu'à cette occasion, mon sous-ministre, M. Baldwin, chef de la délégation, a exposé le point de vue du Canada avec beaucoup de force. Il a déclaré que nous sommes mécontents de l'entente bilatérale et que nous voulons une nouvelle négociation le plus vite possible, parce que nous ne sommes pas satisfaits de l'accord actuel. Les Américains croient qu'Air-Canada pourrait effectuer des vols directs de Toronto et de Montréal à Miami et à d'autres grandes villes des États-Unis.

M. CHEVRIER: Los Angeles, par exemple.

M. BALCER: Et d'autres villes sur la côte du Pacifique. Il faut se rappeler, lorsque nous discutons avec des hauts fonctionnaires américains, que nos grandes villes sont situées le long de la frontière, tandis que les leurs sont éparpillées dans tout le pays.

M. CHEVRIER: Quand les négociations reprendront-elles?

M. BALCER: Nous attendons encore le rapport présidentiel.

M. CHEVRIER: Avons-nous négocié avec le Royaume-Uni?

M. BALCER: Oui. M. Thorneycroft est venu au Canada au printemps.

M. CHEVRIER: S'agissait-il de négociations entre ministres ou entre délégations?

M. BALCER: C'était une négociation entre ministres au sujet de la *Canadian Pacific Airlines* qui va à Londres à partir de la côte du Pacifique.

M. CHEVRIER: A-t-on l'intention de négocier un accord bilatéral avec le Royaume-Uni?

M. BALCER: Pas en ce moment.

M. BENIDICKSON: Mais ces négociations, entre le gouvernement canadien et un autre gouvernement, comme par exemple le Royaume-Uni ou les États-Unis, ne signifient pas nécessairement que vous discutez une route pour Air-Canada; il pourrait s'agir d'une autre ligne aérienne du Canada, n'est-ce pas?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourriez-vous dire ce que vous espérez obtenir des États-Unis au moyen de notre accord bilatéral avec ce pays?

M. BALCER: Il s'agit d'un long parcours.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Chicago-Montréal?

M. BALCER: Montréal-Toronto-Calgary-Vancouver.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Et de Vancouver-San Francisco?

M. BALCER: Oui; Vancouver-San Francisco, Vancouver-Los Angeles-Dallas et Miami et Washington, et toutes ces grandes villes.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Lorsque vous discutez un point particulier, c'est-à-dire, lorsqu'il s'agit de relier une ville canadienne et une ville dans un des deux autres pays, avez-vous établi d'avance la ligne aérienne que vous représentez? C'est-à-dire, obtenez-vous une décision de la Commission des transports aériens avant de commencer les négociations?

M. BALCER: La décision relève du Gouvernement. Depuis que je suis ministre des Transports, je n'ai jamais participé à un accord bilatéral. Je sais que nous en avons conclu un avec le Mexique et un avec l'Italie, que j'ai signé, mais je ne faisais pas partie de la délégation. Nous savons très bien qu'Air Canada s'intéresse à certaines villes des États-Unis et, naturellement, mon ministère communique constamment avec Air-Canada à ce sujet.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Avant de rencontrer un autre gouvernement, la Commission des transports aériens vous a-t-elle dit quelles lignes aériennes vous représentiez et quelles lignes devraient obtenir la concession, si l'accord est conclu?

M. BALCER: Pas nécessairement. Présentement, nous avons le droit d'aller à Boston avec nos avions, mais nous ne nous servons pas de ce droit.

M. CHEVRIER: Probablement parce que c'est trop profitable. La *Canadian Pacific Airlines* essaye-t-elle d'obtenir d'autres aéroports dans d'autres pays le long de sa route qui part de la côte du Pacifique?

M. BALCER: Vous voulez dire en Asie?

M. CHEVRIER: Oui.

M. BALCER: Pas à ma connaissance.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous dire au Comité si cette ligne aérienne a fait des demandes au Gouvernement en vue d'obtenir une route qui ferait le tour du monde?

M. BALCER: Il en a été question, mais il n'y a rien de définitif.

M. CHEVRIER: Le gouvernement du Canada a-t-il fait des demandes à une compagnie de l'Inde à part le droit au cinquième dont la *Canadian Pacific Airlines* jouit présentement?

M. BALCER: Je ne le crois pas.

M. CHEVRIER: . . . sur le continent asiatique?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur Balcer, vous avez dit que la délégation, d'après ce que j'ai cru comprendre, était sous la direction de votre sous-ministre, M. Baldwin.

M. BALCER: La dernière fois, oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Cela reprend notre discussion antérieure où nous avons reconnu que votre ministère devait se charger des négociations en vue des accords bilatéraux. Peut-on supposer que l'importance de votre ministère est assurée par le fait que le sous-ministre est en tête de la délégation?

M. BALCER: Oui, mais les premières opinions sont d'abord échangées par l'entremise des membres du corps diplomatique. Ainsi, par exemple, notre ambassadeur dans un pays comme la Thaïlande discutera du problème avec le gouvernement du pays et l'ambassadeur de ce pays en discutera ici avec le gouvernement canadien. Après ce premier échange, nos dirigeants du ministère des Affaires extérieures, du ministère du Commerce, du ministère des Finances et de la Commission des transports aériens tiendront des consultations en vue de déterminer s'il serait à l'avantage du Canada de poursuivre des discussions avec le pays qui s'est montré intéressé à un accord bilatéral. Ensuite, nous consultons la ligne aérienne en cause.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je comprends.

M. BALCER: Ensuite, l'organisme gouvernemental, en collaboration avec la ligne aérienne, prépare les renseignements sur l'économie et le trafic pour que la délégation soit bien renseignée. Il y a ensuite, des négociations par diverses voies, selon les circonstances. On échange des opinions soit par voie diplomatique ou au cours de rencontres entre les représentants des gouvernements en cause, et les conseillers des lignes aériennes qui sont prêts à aider les délégués, s'il y a lieu. J'ai appris que, dans certains pays, comme par exemple

l'Italie, il n'y a qu'une seule ligne aérienne, ce qui rend la tâche plus facile; cette unique ligne aérienne appartient au gouvernement et le délégué chargé de discuter l'accord bilatéral représente à la fois la ligne aérienne et le gouvernement. Au Canada, la situation est différente et les lignes aériennes sont habituellement représentées.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): M. McGregor semble quelque peu en faveur de cette façon de procéder.

M. BALCER: Je ne veux pas donner l'impression que les lignes aériennes ne participent pas aux accords bilatéraux. Au Mexique, pour le dernier accord bilatéral, la *Canadian Pacific Airlines* était là tout le temps, fournissant des renseignements et participant aux discussions.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je conclus donc que, quoique le ministère des Transports participe naturellement aux discussions, l'initiative des discussions relève essentiellement du ministère des Affaires extérieures.

M. BALCER: C'est exact.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Êtes-vous absolument satisfait de cette situation, monsieur le ministre?

M. BALCER: Je ne veux pas me prononcer. Je ne sais vraiment pas. Tout dépend du résultat.

M. CHEVRIER: J'hésite à poser au ministre une question embarrassante, mais il a parlé d'une seule ligne aérienne en Italie. Que pense-t-il d'une seule ligne aérienne au Canada?

M. BALCER: Est-ce cela que vous appelez une question embarrassante?

M. CHEVRIER: J'ai dit que j'hésitais à poser une question embarrassante.

M. BALCER: Cela relève de la ligne de conduite du gouvernement qui sera annoncée en temps et lieu.

M. FISHER: Hier, j'ai cru que le Comité pourrait peut-être faire une recommandation en vue des critiques exprimées de l'extérieur par M. McConachie et de l'intérieur par M. McGregor, mais il semble que nous n'avons vraiment pas obtenu les renseignements qui nous permettraient de faire une recommandation intelligente.

Sur le même sujet, je voudrais signaler au ministre que, durant les quatre ou cinq dernières années, nous avons remarqué, semble-t-il, dans le domaine des affaires publiques aussi bien qu'à la Chambre des communes, dans les journaux financiers et dans les revues sur l'aviation, diverses déclarations insinuant que le Canada avait vendu tous ses intérêts dans le domaine des traités sur les droits aériens. Si j'ose dire, le ministre devrait songer à examiner de nouveau toute la situation. Je ne prétends pas que la critique s'adresse exclusivement au gouvernement actuel et aux gouvernements antérieurs, mais à l'attitude générale du Canada à ce sujet. Nous ne pouvons pas laisser cette situation continuer, étant donné toutes les critiques que notre ligne de conduite suscite.

On nous a dit que d'autres nations moins importantes ont été plus réalistes et, en conséquence, ont conclu des ententes plus avantageuses. À cause de la générosité des Canadiens, les autres nations, et surtout les Américains, ont tendance à nous prendre pour des poires. J'aimerais à signaler cette situation au ministre.

M. BALCER: Je ne sais pas; je ne le crois pas. En ce moment, les Américains ont présenté deux demandes en vue d'obtenir la permission d'atterrir à Toronto; ce sont la *Eastern Air Lines* et la *Mohawk Air Lines* qui ont présenté ces demandes. Je ne crois pas que nous leur facilitons la situation outre mesure et je peux vous assurer qu'ils n'auront pas une victoire facile.

M. FISHER: Je veux parler de la situation en général.

M. BALCER: Ces accords bilatéraux sont très variés; tout dépend du pays avec qui l'accord est conclu. Cette situation a changé très rapidement depuis la guerre. Prenez l'avia-

tion, par exemple. Pendant les premières années après la guerre, les lignes aériennes des États-Unis transportaient près de 85 p. 100 des voyageurs qui traversaient l'Atlantique; aujourd'hui, ce chiffre a beaucoup baissé.

M. MCGREGOR: Oui, en effet.

M. FISHER: Y a-t-il dans ces accords une disposition qui prévoit que l'accord peut être renouvelé n'importe quand afin d'entreprendre de nouvelles négociations?

M. BALCER: Non, pas n'importe quand. Habituellement les accords sont conclus pour quelques années, mais le nombre d'années varie avec les divers pays.

M. FISHER: Pouvez-vous répondre aux questions qui ont été posées à la Chambre au sujet de chacun de ces accords sans repasser tous les traités.

M. CHEVRIER: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur le président. Il y a un avis de motion de la part de M. Lamoureux demandant tous les accords bilatéraux entre le Royaume-Uni, les États-Unis, et ainsi de suite.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur le matériel et les installations?

M. LAING: J'ai une question à poser, monsieur le président.

Quel rang de priorité accorderiez-vous à une ligne nord-sud qui irait de Vancouver à San Francisco et à Los Angeles? La priorité serait-elle assez élevée? Comme vous le savez, ce parcours est très profitable pour la *United Air Lines*.

M. MCGREGOR: Nous accorderions une priorité élevée; ce n'est pas la route que nous désirons le plus, mais presque.

M. LAING: Comme vous le savez, une bonne part de ce trafic est composée de Canadiens qui se rendent là-bas pour les vacances.

M. MCGREGOR: Oui, et faire des emplettes.

M. LAING: Et ils se rendent à Seattle en voiture et ensuite prennent un avion.

M. MCGREGOR: Oui.

M. LAING: Donc, puisque nous fournissons le trafic, je crois que nous devrions le partager.

M. MCGREGOR: Je suis d'accord.

Le PRÉSIDENT: Malgré la dévaluation du dollar?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous avez mentionné ce matin le loyer à Dorval par rapport à celui de vos bureaux de New York. Comment le loyer que vous payez à ces deux endroits se compare-t-il à celui que vous payez à la Place Ville-Marie.

M. MCGREGOR: Nous payons un loyer plus élevé au terminus de Dorval qu'à la Place Ville-Marie.

M. CARTER: Monsieur le président, avant d'abandonner l'étude du matériel et des installations, M. McGregor pourrait-il nous dire s'il envisage des changements soit dans le service ou dans les installations à Terre-Neuve.

M. MCGREGOR: Il y aura l'augmentation normale des vols, aussi vite que le permettra le volume du trafic. Nous espérons pouvoir justifier une envolée directe entre Terre-Neuve et Vancouver et nous croyons pouvoir réaliser ce projet bientôt.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, j'aimerais à poser une question au ministre. Peut-on espérer que l'on pourra fournir bientôt au ministère et à Air-Canada, aussi bien qu'à tout autre transporteur canadien qui arrive à New York, une aérogare pour remplacer ce déplorable amas de taudis?

M. MCGREGOR: Oui. En ce moment, nous engageons des négociations avec deux transporteurs américains et un autre transporteur. Toutes ces lignes construisent elles-mêmes leurs propres aérogares. Nous ne voulons pas trop en parler maintenant, mais nous nous rendons compte que les jours de cet édifice temporaire sont comptés. Nous comprenons très bien que nous n'avons pas le droit d'obliger le gouvernement canadien à nous fournir des aérogares en sol étranger.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Benidickson.

M. BENIDICKSON: On a mentionné l'utilisation prolongée par Air-Canada d'une partie de l'Édifice de l'aviation, comme on l'a appelé. N'est-ce pas là un édifice gouvernemental érigé aux frais du gouvernement à la condition que l'OACI établisse son siège social mondial à Montréal?

M. MCGREGOR: Sa construction et son administration relèvent du National-Canadien. Comme vous le savez, cet édifice est attenant à la gare centrale. Il a tout d'abord été érigé pour loger l'ACIO et l'IATA, en plus des lignes aériennes qui en manifesteraient le désir. Vous savez probablement que nous n'occupons plus cet édifice. Nous avons abandonné nos locaux l'été dernier à la demande du National-Canadien qui, je crois, ne faisait qu'obéir au Gouvernement soucieux de remédier au manque d'espace de l'ATIO.

M. BENIDICKSON: Devez-vous payer plus cher pour chaque pied carré que vous occupez?

M. MCGREGOR: Oui, nous payons un peu plus par pied carré. Ce déménagement a été toutefois très avantageux pour nous, parce que l'espace que nous occupions l'Édifice de l'aviation était devenu insuffisant. Nos bureaux étaient dispersés en quatre endroits et, heureusement, nous sommes revenus enfin tous au même endroit.

M. BENIDICKSON: J'aimerais à revenir à une des questions de M. Smith, de Calgary. Il était question de ceux qui prenaient l'initiative de ces ententes internationales et on a répondu, je pense, que, en ce qui concerne le Canada, les négociations se font par l'entremise du ministère des Affaires extérieures. Est-ce bien la réalité? L'initiative ne viendrait-elle pas d'une compagnie commerciale consentante à entreprendre un nouveau service, qu'elle appartienne à la Couronne ou qu'elle soit une société privée? Cette compagnie cherche un peu partout dans le monde un parcours qu'elle aimerait à exploiter. N'est-ce pas elle qui fait tout le travail? Il y a quelques années, j'ai eu l'honneur de représenter M. Chevrier à l'ouverture d'un parcours de la *Canadian Pacific Airlines* au Pérou. Ce voyage m'a appris que cette compagnie avait passé des mois, peut-être des années, en négociations avec le gouvernement en question et, bien avant qu'un organisme du gouvernement canadien n'ait demandé des droits par traité. Je suppose, et je veux en avoir l'assurance, qu'Air-Canada consent aussi à entamer des négociations de ce genre et que nous ne devons pas attendre qu'une personne des Affaires extérieures engage la discussion pour nous.

M. MCGREGOR: Ce que vous dites est assez juste, monsieur Benidickson. Comme c'est le cas pour les ententes bilatérales avec les États-Unis et le Royaume-Uni, la compagnie aérienne étudie l'état du trafic et dit à l'autorité concernée, le ministre ou la Commission des transports, selon le cas: «Nous aimerions que vous repreniez les négociations ou que vous demandiez un amendement à l'entente pour nous permettre de faire telle ou telle chose». En règle générale, il s'agit de pourparlers officieux. On peut ensuite vous demander: «En échange, seriez-vous prêts à céder certaines lignes? Ainsi, par exemple, seriez-vous prêts à soutenir la concurrence entre Chicago et Toronto?» Après y avoir réfléchi, on accepte habituellement, comme ce fut le cas ici. Par conséquent, la compagnie aérienne est ordinairement la promotrice de l'étude du trafic éventuel, pour reprendre vos propres termes. Une des raisons, je crois, de l'échec des négociations bilatérales du Canada avec les États-Unis git dans le fait qu'on n'encourage pas assez les transporteurs des États-Unis à venir au Canada et précisément pour la raison que le ministre a donnée.

M. BENIDICKSON: Dès que vous voyez une ligne prometteuse, vous devez, selon vous, faire preuve d'initiative pour vous gagner ce commerce; vous ne laissez pas le soin des négociations, d'après les journaux d'hier, à des représentants incompetents et peut-être inactifs du ministère des Affaires extérieures.

M. MCGREGOR: Non. Dans bien des cas, ces ententes bilatérales existaient déjà. Ainsi, par exemple, nous desservons depuis les six ou sept dernières années, en plus de Paris, en Europe, quatre autres pays.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous nommer ces endroits?

M. MCGREGOR: Je pensais à Bruxelles, à Zurich (Suisse), à Dusseldorf (Allemagne) et à Vienne (Autriche).

M. BENIDICKSON: Je crois que, dans le cas des compagnies de navigation privées, ce sont elles qui font tout le travail fondamental. Ces compagnies envoient des représentants pour étudier d'avance les dispositions d'un gouvernement étranger à l'égard de leurs demandes. Ces représentants essaient de découvrir si ce dernier a l'intention d'offrir des solutions de rechange pour remplacer les services que le gouvernement canadien ne peut pas fournir, comme les transports postaux, par exemple, et d'autres services de ce genre. Ces représentants ont presque tout réglé avant même que le ministère des Transports ou le ministère des Affaires extérieures n'entre en jeu ou ne soit invité à assister à une des réunions des hauts fonctionnaires.

M. MCGREGOR: Monsieur Benidickson, la société Air-Canada fait peut-être preuve de trop de délicatesse, mais elle a toujours considéré que la dernière chose à faire serait de s'immiscer dans les négociations extérieures du Gouvernement.

M. BENIDICKSON: C'est ce que je pense aussi. J'ai l'impression que, à titre de compagnie de la Couronne, vous n'osez pas entamer des négociations sur une base commerciale, ce que, j'en suis sûr, la *Pacific Airlines* ne craint pas de faire, tout comme quelques-unes des compagnies secondaires de l'Ouest central, la *TransAir*, par exemple, et d'autres compagnies qui ont des parcours internationaux. Si je comprends bien, ces compagnies font presque tout le travail et demandent ensuite aux deux ministères de ratifier ces ententes.

M. MCGREGOR: Oui, elles doivent obtenir une ratification.

M. BENIDICKSON: J'ai toujours pensé qu'Air-Canada s'abstenait peut-être de prendre part à certaines de ces questions vu qu'elle est une compagnie de la Couronne. Je me demande si les ministères du Gouvernement empêchent de quelque façon Air-Canada d'agir à cet égard.

M. MCGREGOR: Je ne dirais pas cela, monsieur Benidickson. Nous avons toujours pensé que nous empièterions sur les fonctions du Gouvernement en engageant ces négociations et je déclare catégoriquement que ces démarches embarrasseraient souvent le Gouvernement comme ç'a été parfois le cas dans le passé.

M. PUGH: Quand Air-Canada veut établir un service aérien, et je pense à la côte du Pacifique surtout, se heurte-t-il à l'octroi d'une compensation fournie par la *Canadian Pacific Airlines* à l'égard de son projet ou vice-versa.

M. MCGREGOR: La chose ne s'est jamais produite exactement de cette façon. Je me souviens d'un cas où la *Canadian Pacific Airlines* essayait d'obtenir un certain privilège de l'Australie et qu'Air-Canada a dû payer ce que vous appelez avec raison une compensation. Nous nous y sommes vivement opposés.

M. PUGH: Oui, vous vous y êtes opposés, mais je me demande si la Commission des transports n'entre pas en jeu lorsque les choses en viennent à ce point et, pour aller plus loin, accorde-t-elle des subventions pour le transport du courrier et autres subventions de ce genre?

M. MCGREGOR: La Commission des transports ne s'occupe pas du transport du courrier.

M. PUGH: Oui, mais on y fait allusion, je suppose?

M. FISHER: Vous parlez de quelle allusion?

M. MCGREGOR: A quoi faites-vous allusion exactement?

M. PUGH: Je vais m'exprimer autrement. Prenons le même point de départ. Vous voulez établir une certaine ligne et les négociations peuvent impliquer la *Canadian Pacific Airlines*. A ce point, qui décide de l'établissement du service?

M. MCGREGOR: Les faits n'ont pas toujours corroboré ce que je pensais; mais, à mon avis, les prérogatives de la Commission du transport aérien quant à l'examen des routes, et au choix des transporteurs s'arrêtent aux frontières du Canada; à partir de là, ce privilège appartient au ministre des Transports.

M. CHEVRIER: Ce privilège appartient au gouverneur en conseil.

M. MCGREGOR: Oui.

M. PUGH: Après avoir décidé d'établir une certaine route, vous considérez que votre rôle dans les négociations se borne à présenter votre cause et à laisser le Gouvernement poursuivre les négociations?

M. MCGREGOR: En ce qui concerne les routes internationales, oui.

M. CHEVRIER: Monsieur McGregor, vous avez dit plus tôt que vos routes internationales sont rentables. Cette assertion s'appliquait-elle aussi à la route Paris-Bruxelles?

M. MCGREGOR: Non, pas comme service distinct.

M. CHEVRIER: Cette route n'est pas rentable?

M. MCGREGOR: Je parlais de tout le service transatlantique. A vrai dire, nous n'assurons plus le service jusqu'à Bruxelles.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous me dire si vos lignes qui rejoignent Dusseldorf, Vienne et Zurich sont rentables?

M. MCGREGOR: Pour Dusseldorf, oui; pour Vienne, non; pour Paris, et pour les Îles britanniques, y compris Prestwick, Londres et Shannon, je dirais que oui.

M. CHEVRIER: La ligne qui se rend à Vienne est-elle rentable?

M. MCGREGOR: A l'heure actuelle, cette ligne n'est pas rentable. Après la première escale, les longues envolées transatlantiques ont peu de voyageurs pour ces points particuliers. L'envolée complète rapporte, parce que les avions sont remplis pour la traversée de l'océan; mais, au-delà de ce parcours principal, ces avions, les mêmes gros avions évidemment, transportent peu de voyageurs, ce qui n'est pas rentable, même si toute l'envolée l'est.

M. CHEVRIER: Prévoyez-vous des extensions?

M. MCGREGOR: Pas en ce moment, non.

M. CHEVRIER: Avez-vous déjà songé à desservir Rome?

M. MCGREGOR: Oui, beaucoup.

M. CHEVRIER: Vous ne songez pas à réaliser ce projet dès maintenant?

M. MCGREGOR: A notre avis, il est inutile de vouloir réaliser ce projet maintenant, parce que le gouvernement italien, en vertu de l'entente bilatérale, a restreint le nombre des envolées et que le Pacifique-Canadien assure toutes ces envolées.

M. PUGH: Monsieur le président, une dernière question. Combien de compagnies aériennes offrent l'aubaine d'effectuer différents voyages après être parvenu à la première destination? Je suppose que cette aubaine y est pour beaucoup dans votre désir d'obtenir des extensions?

M. MCGREGOR: En effet.

Avant de terminer le sujet des routes internationales, j'aimerais à faire une brève déclaration.

J'ai déclaré hier que deux transporteurs étrangers ont le droit de relier Montréal et Chicago sans arrêt et j'ai nommé Air-France et la Lufthansa. Cette déclaration est vraie; mais, en réalité, la Lufthansa, qui a le droit d'assurer le transport de Montréal à Chicago, a discontinué ce service en 1960 et se rend maintenant en Europe directement de Chicago. Je ne voudrais pas donner l'impression que la Lufthansa assure actuellement le transport entre Montréal et Chicago. Comme je l'ai dit hier, il en a toutefois le droit.

Je voudrais ajouter, même si ce n'est pas compris dans le rapport, que l'Alitalia est le troisième transporteur qui possède des droits de trafic; il s'en sert pour relier Montréal et Chicago sans arrêt. Je ne voulais pas vous induire en erreur à ce propos.

M. CHEVRIER: La Lufthansa fait-elle un arrêt à Montréal?

M. MCGREGOR: Non, pas sur l'envolée de Chicago. Elle le fait, bien entendu, pour d'autres envolées.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Smith (Simcoe-Nord) a mentionné ce matin une déclaration d'un des membres de notre Comité, M. Grégoire, qui a paru dans les journaux et qui, selon lui, était injuste. Je pense que les membres de ce Comité ont plus ou moins admis que le président du National-Canadien, M. Gordon, devrait faire connaître le nombre d'employés canadiens-français au National-Canadien, comme l'a fait M. McGregor.

La déclaration de M. Grégoire prétendait que M. McGregor avait été plus juste que M. Gordon en donnant une liste des employés canadiens-français d'Air-Canada. A mon avis, il n'était pas juste qu'un membre de notre Comité fasse ce genre de déclaration à la presse.

M. Fisher m'a demandé ce qu'est un outrage aux privilèges de notre Comité. Je lui ai répondu que je ne le savais pas, mais que, si une telle chose existe, la conduite de M. Grégoire constituerait un tel outrage.

De toute façon, M. Gordon a fait parvenir un message et a demandé de l'incorporer aux délibérations du Comité. Je ne veux pas lire toute la lettre ni m'étendre longuement sur ce sujet, mais M. Gordon dit bien que M. McGregor a soumis une liste qui, selon lui, énumère d'une façon assez complète les emplois détenus par des Canadiens français dans cette compagnie.

M. Gordon fait remarquer que tout le réseau du National-Canadien comporte approximativement 1,000 postes à l'échelon supérieur et moyen de l'administration. M. Gordon a joint une liste de 132 postes ou 13 p. 100 de ce groupe administratif. Autrement dit, 13 p. 100 des postes à l'échelon supérieur de l'administration du National-Canadien sont occupés par des Canadiens français.

Il poursuit ainsi:

... nos dossiers de base du personnel ne révèlent pas l'origine ethnique, vu que la Loi sur les justes méthodes d'emploi défend spécifiquement d'obliger une personne qui demande un emploi de divulguer son origine ethnique, sa religion, son origine raciale.

Pour dresser cette liste, par conséquent, nous avons eu recours aux dossiers qui renferment des renseignements supplémentaires et qui mentionnent, entre autres choses, que tel ou tel employé parle couramment le français. Nous avons choisi dans cette liste les noms qui indiquaient une origine française. En conséquence, la liste ci-jointe n'est pas exhaustive; elle ne comprend pas, par exemple, les noms de certains employés qui sont nés dans la province de Québec et qui sont bilingues. La liste comprend des fonctionnaires supérieurs de l'administration chargés de la production, des hommes versés dans les domaines techniques et professionnels et des spécialistes au niveau de la consultation, embrassant toute l'activité sur le plan de la direction. Ainsi, par exemple, le directeur régional, à Québec, est chargé, en général, de toutes les formes d'activité de la compagnie de chemin de fer dans son territoire et c'est à lui qu'il appartient, en premier lieu, de veiller à l'efficacité des modes d'exploitation des ventes, de l'expansion industrielle, de la comptabilité et de la gestion du personnel.

Le directeur général de la région du Saint-Laurent, dirige l'activité des quatre secteurs qui composent la région et c'est à lui que revient, en premier lieu, la responsabilité des frais d'exploitation qui, au cours de l'année, dépassent cent millions de dollars.

La liste des fonctionnaires établie dans le rapport annuel de l'année 1961 ne donne pas une juste idée de la responsabilité et des pouvoirs qui sont attribués en vertu du nouveau genre d'organisation. On tâchera de faire voir cet aspect dans le rapport annuel de l'année 1962.

J'ose croire que les renseignements qui précèdent se révéleront utiles au Comité.

Je ne donnerai pas lecture de la liste suivante, mais je vous demanderai de me permettre de la verser au compte rendu, car on y a consigné un certain nombre des emplois occupés par des Canadiens français dans la région du Saint-Laurent.

RÉGION DU SAINT-LAURENT

Poste	Localité
Directeur général	Montréal
Adjoint au vice-président et au directeur général	Montréal
Directeur de l'expansion industrielle	Montréal
Directeur de la propriété immobilière	Montréal
Directeur des relations extérieures	Montréal
Adjoint au directeur des relations extérieures	Montréal
Agent général adjoint des réclamations	Québec
Directeur associé des ventes, service des voyageurs	Montréal
Surintendant général adjoint, service des transports	Montréal
Agent régional du courrier et des bagages	Montréal
Adjoint au service des transports	Montréal
Ingénieur des projets spéciaux et de la formation	Montréal
Ingénieur des projets	Montréal
Agent de stimulation des ventes	Montréal
Directeur adjoint des ventes, service des marchandises	Montréal
Agent des services analytiques	Montréal
Directeur de secteur	Québec
Directeur adjoint de secteur	Québec
Directeur des services de bureau	Québec
Avocat	Québec
Directeur de l'exploitation	Québec
Surintendant des transports	Québec
Surintendant adjoint	Québec
Chef du mouvement des trains	Québec
Surintendant adjoint	Jonquière
Maitre-mécanicien	Québec
Agent du service industriel	Québec
Agent des transports	Québec
Chef de train	Joffre
Chef du mouvement des trains	Lévis
Chef du mouvement des trains	Senneterre
Surintendant adjoint	Senneterre
Ingénieur adjoint de secteur	Québec
Ingénieur adjoint, entretien de la voie	Québec
Ingénieur adjoint, entretien de la voie	Québec
Surintendant de l'outillage	Québec
Surintendant adjoint de l'outillage des voitures	Québec
Directeur des ventes d'un secteur	Québec
Directeur des ventes, service des voyageurs	Québec
Contrôleur de secteur	Québec

RÉGION DU SAINT-LAURENT—Fin

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Surveillant, relations entre employés	Québec
Agent du service industriel	Québec
Surintendant adjoint	Québec
Contremaître du service des locomotives en service et chef de train	Montréal
Sous-chef du mouvement des trains	Montréal
Chef du mouvement des trains	Montréal
Surintendant adjoint	Montréal
Surintendant du matériel	Montréal
Chef de train	Montréal
Agent des services routiers	Montréal
Chef de train	Montréal
Chef du mouvement des trains	Montréal
Premier contremaître de l'outillage des wagons	Montréal
Chef de train	Montréal
Directeur des relations ouvrières	Montréal
Sous-directeur de secteur	Montréal
Surintendant de la gare de triage de Montréal	Montréal
Agent général des messageries	Québec
Agent des relations ouvrières	Montréal
Adjoint du directeur du personnel	Montréal
Directeur du traitement électronique des données sur les marchandises	Montréal
Directeur adjoint de l'outillage des wagons	Montréal
Inspecteur de l'entretien des voies	Montréal
Contremaître d'atelier d'outillage	Montréal

RÉGION DE L'ATLANTIQUE

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Adjoint spécialisé dans les services de voirie	Moncton
Surintendant adjoint, service du matériel	Moncton
Directeur de secteur	Campbellton
Surintendant du transport	Campbellton
Surintendant adjoint	Lévis
Chef de train	Edmundston
Surintendant adjoint	Rivière-du-Loup
Chef de train	New-Carlisle
Sous-chef du mouvement des trains	Campbellton
Directeur des ventes	Campbellton
Contrôleur de secteur	Campbellton

RÉGION DES GRANDS LACS

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Inspecteur des biens immobiliers	Toronto
Analyste des méthodes de travail	Toronto
Directeur d'exploitation	Capreol
Chef de service de voirie	Cochrane
Instructeur de mécaniciens	Le Pas

BUREAU PRINCIPAL

CONTENTIEUX

Poste	Localité
Avocat général	Montréal
Avocat régional	Montréal
Avocat	Montréal
Avocat général adjoint	Montréal
Directeur des indemnités relatives aux accidents du travail	Montréal

RECHERCHE ET PERFECTIONNEMENT

Poste	Localité
Directeur des projets spéciaux	Montréal
Premier analyste des méthodes de travail	Montréal
Premier analyste des méthodes de travail	Montréal
Premier analyste des méthodes de travail	Montréal
Premier analyste des recherches en exploitation	Montréal
Ingénieur adjoint des recherches	Montréal
Agent spécialisé	Montréal

RELATIONS EXTÉRIEURES

Poste	Localité
Directeur des affiches de publicité	Montréal
Traducteur en chef et rédacteur des publications françaises	Montréal
Directeur des services de langue française	Montréal

HÔTELS

Poste	Localité
Directeur de l'hôtel Charlottetown	Charlottetown

GÉNIE

Poste	Localité
Premier aide-mécanicien	Montréal
Aide-mécanicien	Montréal
Dessinateur de travaux d'architecture	Montréal
Adjoint expert en mécanique	Montréal
Architecte adjoint	Montréal
Aide-électricien	Montréal
Premier architecte adjoint	Montréal
Ingénieur constructeur	Montréal

TRACTION ET MATÉRIEL ROULANT

Poste	Localité
Premier ingénieur mécanicien	Montréal
Ingénieur mécanicien	Montréal

VENTES

Poste	Localité
Directeur des ventes, service des marchandises	Montréal
Directeur de la statistique, service des marchandises	Montréal

BUREAU PRINCIPAL—Fin

VENTES—Fin

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Directeur de l'expansion agricole	Montréal
Directeur adjoint de la publicité du service-voyageurs	Montréal
Directeur général des ventes—Service-voyageurs	Montréal
Directeur—Service du courrier et des bagages	Montréal

COMPTABILITÉ ET FINANCE

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Directeur de la comptabilité	Montréal
Premier analyste des méthodes	Montréal
Premier analyste des méthodes	Montréal
Surveillant de la vérification interne	Montréal
Premier analyste des méthodes	Montréal
Directeur des projets—traitement des données	Montréal
Analyste, traitement des données	Montréal

SERVICES MÉDICAUX

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Médecin de la gare	Dorval
Médecin	Montréal

BUREAU DU PRÉSIDENT

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Adjoint général	Montréal

PERSONNEL ET RELATIONS OUVRIÈRES

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Adjoint de l'agent du personnel	Montréal

SERVICE DES ENQUÊTES

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Inspecteur des enquêtes	Montréal

SERVICES ROUTIERS

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Adjoint spécial	Montréal

TÉLÉCOMMUNICATIONS

<i>Poste</i>	<i>Localité</i>
Surintendant	Montréal
Directeur régional des ventes	Montréal
Comptable, revenu	Montréal
Surintendant adjoint (Exploitation)	Montréal
Surveillant de l'atelier	Montréal
Surintendant	Toronto
Directeur, service des télécommunications	Québec

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si cette liste était déposée et faisait partie du compte rendu elle nous serait plus utile.

M. RIDEOUT: Avez-vous la liste relative à la région de l'Atlantique?

Le PRÉSIDENT: Je crois que oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Voilà qui est satisfaisant. Voyons à ce qu'elle soit déposée.

Le PRÉSIDENT: Je désire que vous soyez convaincus que les Canadiens français ont vraiment toute la vedette. Je crois, en toute justice pour M. Gordon, que cette liste devrait être versée au dossier.

M. FISHER: Y a-t-il des Écossais?

Le PRÉSIDENT: On n'accepte pas les Écossais, sauf M. Gordon et vous-même.

M. BEAULÉ: Je désire poser une question. La semaine dernière, M. Gordon a dit qu'il n'y avait pas de Canadiens français qui soient aptes à occuper le poste de vice-président, puis il nous fournit cette liste de Canadiens français.

Le PRÉSIDENT: En toute justice pour M. Gordon, cette liste devrait être incluse dans le compte rendu.

M. BEAULÉ: Je le veux bien, mais M. Gordon nous a dit qu'il ne voyait personne qui soit apte à occuper le poste de vice-président du National-Canadien et il a déposé la liste des membres qui ne pouvaient pas occuper ce poste.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si la liste figure dans le compte rendu, lorsqu'il sera imprimé nous pourrions voir ce qu'a dit M. Gordon et ce qu'ont dit d'autres personnes; ainsi notre rapport aura beaucoup plus de sens.

Le PRÉSIDENT: Cela prouve certainement que les dirigeants du National-Canadien pensent que les Canadiens français sont aussi compétents que les employés de langue anglaise pour assumer des fonctions d'administration et d'autres postes.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je propose que nous incluions les remarques qu'a faites M. Gordon.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai jamais pensé que les Canadiens français dussent souffrir d'un complexe d'infériorité; lorsque je faisais du maquignonnage avec les Canadiens français je me suis rendu compte qu'ils étaient beaucoup plus avisés que moi.

M. CHEVRIER: Comment avez-vous réussi avec les harnais?

M. CARTER: Monsieur le président, la liste doit-elle être insérée dans le procès-verbal d'aujourd'hui ou dans le procès-verbal de nos rencontres avec M. Gordon?

Le PRÉSIDENT: Elle doit être consignée au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui. Lors de la réunion du comité ce matin, on nous a accordé le privilège d'insérer la liste dans le rapport.

Passons maintenant à la question «du matériel et des installations».

M. CHEVRIER: Je pensais que nous avions vidé la question «du matériel et des installations»?

Le PRÉSIDENT: Vous l'avez traitée assez à fond. Êtes-vous d'accord sur toute l'affaire? Je ne veux interrompre personne. M. Fisher, vous ne parlez pas trop mais vous êtes passablement loquace.

M. FISHER: Je veux seulement parler sur «des perspectives».

Le PRÉSIDENT: Pourvu que vous n'omettiez rien.

M. BENIDICKSON: Je crois savoir que les administrateurs ne voient plus d'avantages à exploiter les DC-3. Ne nous a-t-on pas dit ce matin qu'on les avait mis en vente? Ces changements ralentiraient-ils la vente? A-t-on recommandé à Air Canada de ralentir la vente des DC-3?

M. MCGREGOR: Tous les DC-3 qui appartenaient à Air Canada ont été vendus il y a plus d'un an, à l'exception de deux.

M. BENIDICKSON: Tenterez-vous de les vendre à tout prix ou essaieriez-vous de les conserver?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Au sujet de la question qu'a posée M. Benidickson, l'affaire a été longuement discutée hier. Je ne désire pas interrompre M. Benidickson, mais je pense que cette question a été examinée. Nous revenons sur un sujet qui a déjà été étudié.

M. BENIDICKSON: A-t-on bien précisé qu'on est toujours aussi pressé de supprimer les DC-3 et de les vendre?

M. MCGREGOR: Nous conserverons les deux qui restent parce que nous ne pouvons employer aucun autre avion sur le parcours où ils sont actuellement en service.

M. BENIDICKSON: Telle n'était pas ma question. J'ai dit que j'étais au courant, que je me suis donné pour tâche de confirmer, bien que je n'aie pas été ici à ce moment-là, que deux de ces avions sont encore employés et que vous désirez vous en défaire. J'ai demandé si vous preniez des dispositions aussi énergiques qu'auparavant, étant donné votre nouvelle ligne de conduite?

M. MCGREGOR: Cela n'a rien à voir à la nouvelle ligne de conduite, s'il y en a une. Nous les conservons simplement parce que nous exploitons un service entre Winnipeg et Lethbridge sur le parcours duquel se trouvent cinq aéroports où il serait impossible à de plus gros porteurs d'atterrir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, dois-je lire maintenant la partie qui se rapporte aux «perspectives»?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'aimerais poser une question au sujet du personnel.

M. CHEVRIER: Je croyais que nous avions adopté cette rubrique.

Le PRÉSIDENT: Moi aussi, mais selon toute apparence, M. Smith ne s'en est pas rendu compte.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je regrette, monsieur le président. M. McGregor a déclaré qu'à quelques exceptions près le personnel de la société se compose de Canadiens; il y a deux ans il fut assez aimable de m'indiquer le pourcentage des hôtesses de l'air européennes que la société employait. Je crois que vous avez très bien expliqué pourquoi la société les engageait.

M. MCGREGOR: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je suppose que cette partie de la liste se rapporte à ce groupe,

M. MCGREGOR: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Encouragez-vous ou accélérez-vous de quelque façon cette méthode d'engager des étrangères comme hôtesses de l'air?

M. MCGREGOR: Non, c'est le seul groupe qui compte des employés qui ne sont pas Canadiens de naissance et cela pour la raison déjà donnée: la société désire que ses employés en service sur certains parcours, par exemple à destination de l'Allemagne ou d'autres pays européens, soient polyglottes.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): S'agit-il des lignes transatlantiques?

M. MCGREGOR: Oui.

M. PRITIE: Vous ne voulez pas dire des Canadiens de naissance?

M. MCGREGOR: Non. J'ai dit que nous nous appliquons à engager des Canadiens de naissance, sauf dans ce secteur en particulier.

M. PRITIE: Voulez-vous dire qu'un Canadien de naissance a plus de chances d'être employé qu'un Canadien par naturalisation?

M. MCGREGOR: Non. Je veux dire que normalement la société n'engagerait pas un étranger pour un emploi au Canada, mais qu'elle l'engagerait pour affectation sur les vols transatlantiques.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Parce que ces personnes parlent plusieurs langues?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Tandis que bien souvent les Canadiens ne parlent pas trois langues.

Le PRÉSIDENT: Certains n'en savent pas même deux.

M. CHEVRIER: Je vois que vous vous tirez très bien d'affaire.

Le PRÉSIDENT: Bien, je sais l'anglais et je connais quelques jurons. Je regrette de ne pas connaître davantage le français, car j'aimerais vous parler en français. Je regrette de ne pas savoir mieux votre langue. Mais maintenant étudions-nous la question des «perspectives»?

M. FISHER: Je désire poser une question. Aux États-Unis on a beaucoup parlé de certaines photographies qui ont été prises dans des cabines d'avions. La société Air Canada a-t-elle l'habitude de surveiller ses employés à cet égard ou de faire une vérification de ce genre?

M. MCGREGOR: Vous voulez parler de l'emploi d'appareils photographiques dissimulés? Nous vérifions, mais non pas de la même façon.

M. FISHER: Oui. Mais ce n'est pas moi qui, hier, discutais des charmes et de la vertu des hôtesses de l'air. Toutefois, je désire poser une question au sujet des «perspectives».

Le PRÉSIDENT: La question des hôtesses ne se rapporte pas aux «perspectives».

M. FISHER: Pas du tout.

M. CHEVRIER: Il y a peut-être là quelque perspective pourtant.

M. FISHER: La question que je désire poser au sujet des «perspectives» a trait aux questions que M. Smith a posées hier et qui semblent avoir créé de l'incertitude ou soulevé certains doutes au sujet de l'exploitation future de la ligne aérienne du Pacifique-Canadien et d'Air Canada ainsi qu'à la possibilité que ces sociétés réalisent des surplus. M. Smith ne partage peut-être pas mon avis, mais il me semble que les questions qu'il a posées, les réponses qu'il a obtenues et le fait de verser au dossier une déclaration faite par le vice-président des CPA, laissent entendre que d'ici un an l'exploitation de la ligne du Pacifique-Canadien se solderait par un excédent; vous avez reconnu que les choses s'amélioreraient, que vous vous attendiez à ce que bientôt la société n'exploiterait plus à perte. Votre exposé au sujet de la concurrence de la part du Pacifique-Canadien était compliqué.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur Fisher, vous me prêtez des intentions que je n'ai pas.

M. FISHER: Je ne doute pas de votre bonne foi, monsieur Smith. Mais je désire obtenir des renseignements plus précis de la part du président au sujet de cette question des perspectives parce que j'avais supposé, d'après certains énoncés antérieurs, qu'un des éléments servant de base à toute cette question était l'impossibilité de la part de la société Air Canada

de s'occuper d'un plus grand nombre de parcours ou de certains de ses parcours, connus sous le nom de parcours non rentables, parce que le Pacifique-Canadien lui livre concurrence en tant que service public. J'aimerais que vous m'expliquiez davantage cette affaire.

M. MCGREGOR: Merci. J'aimerais encore parler de ce sujet. Si l'on a conservé cette impression, je pense devoir en assumer la responsabilité, mais pour moi l'affaire est bien simple. Je ne sais pas si l'exploitation des lignes du Pacifique-Canadien se soldera par un excédent en 1963; je sais que M. McConachie l'a dit, mais je sais aussi qu'il a exprimé le même avis au sujet de certaines autres années et qu'en fin de compte sa société était déficitaire.

Air Canada pourrait exploiter à profit en 1963 mais à cette condition, qui est des plus importantes, qu'on n'empiète pas davantage sur son domaine du transport. Le Pacifique-Canadien a présenté une demande au sujet de trois ou quatre parcours; j'aimerais donc faire valoir que nos calculs visant le résultat de notre exploitation en 1963 se fondent entièrement sur le postulat que notre position concurrentielle reste inchangée.

Plusieurs parcours dits non rentables sont exploités par Air Canada. Que son exploitation se solde par un excédent ou par un déficit, cela n'a réellement pas une grande importance. Si l'exploitation, y compris celle des parcours non rentables, se solde par un excédent, elle se solderait par un excédent plus élevé si la société n'avait pas à assurer ces parcours. Il serait plus facile à la société de diminuer ses tarifs si elle n'avait pas ces parcours non rentables qui restreignent ses recettes nettes.

Je me suis rendu compte qu'un grand nombre de ces routes non rentables doivent être desservies d'une façon ou d'une autre. En ce qui a trait au transport aérien, on ne peut priver un endroit d'un service aérien pour la seule raison qu'il ne peut fournir un nombre suffisant de voyageurs pour rendre cette ligne rentable, surtout s'il s'agit d'un endroit isolé, séparé par une étendue d'eau ou tout autre endroit du même genre. Je crois qu'il faut admettre que le maintien des routes non rentables comme telles épuise les finances de la ligne aérienne. Toutefois si le rapport financier des routes rentables permet le financement des routes dites à but social sans accuser un déficit, tout le monde est satisfait. Je sais que je serais heureux si certaines n'existaient pas. Ai-je élucidé la question?

M. FISHER: Oui. Je désire savoir si vous êtes prêt à donner des renseignements, non pas en réponse aux questions qui sont posées ici, mais aux questions qui sont inscrites au Feuilleton, qui nous indiqueraient lesquelles de vos routes sont désignées sous le nom de routes non rentables et lesquelles sont rentables, j'entends des renseignements détaillés. Je vous pose la question parce que lorsqu'il s'agit des demandes de renseignements de ce genre, le problème de savoir si ces renseignements peuvent être divulgués se pose invariablement. J'aimerais bien obtenir ces renseignements parce que cette situation se présente en rapport avec les chemins de fer et aussi parce que le rapport de la Commission MacPherson semble avoir posé comme principe la nécessité d'examiner ses routes, surtout dans la région du Canada où s'exerce la concurrence, examen qui permettra de déterminer si ces routes sont rentables ou non.

J'aimerais qu'on applique ce même principe aux lignes aériennes afin que l'on se fasse une idée plus précise de toute la situation. Il me semble que c'est un principe qui peut être tout aussi utile aux lignes aériennes qu'il l'est ou qu'il semble l'être aux sociétés ferroviaires.

M. MCGREGOR: Je vous répondrai que certaines routes qui ne sont pas rentables aujourd'hui le seront peut-être demain. Il me semble qu'hier M. Chevrier a exprimé la même idée. J'aimerais rayer celles-ci de la liste que vous avez mentionnée. Il y a des routes qui, à notre avis et pour autant que nous puissions le prévoir, ne pourront pas devenir rentables. Je crois que ces routes devraient faire l'objet d'un rapport. Mais je ferais remarquer, comme je l'ai fait mardi, que l'étude d'une route, l'étude d'une route rentable, comporte des calculs extrêmement compliqués; la faire par sections constitue une tâche gigantesque qui pourrait provoquer des inexactitudes. C'est pourquoi nous faisons une analyse d'ensemble de nos routes. Il serait très injuste de dire que le parcours London-Windsor, qui fait partie d'un ensemble, n'est pas rentable parce que l'ensemble ne l'est pas. Il importe donc de faire une analyse très minutieuse. J'aimerais que les cas vraiment sérieux, tels que le service local des

Prairies et le parcours Vancouver-Victoria, soient connus. On m'a demandé quelle était la différence entre le service reliant Vancouver et Victoria et le service reliant Charlottetown et Moncton. J'ai répondu que je ne le savais pas parce que je n'étais pas au courant de la rentabilité de ce tronçon de la ligne aérienne. Il est possible qu'il n'y ait pas de véritable différence entre les deux.

Nous mettrons volontiers à la disposition du gouvernement tous les renseignements que possède Air Canada, qui pourraient l'aider à prendre une décision au sujet des routes dites non rentables.

M. FISHER: Je demanderais au ministre si après l'exposé de M. McGregor, il verrait à remettre les questions de ce genre aux soins d'Air Canada.

M. BALCER: Oui. Je les lui enverrai certainement. C'est d'ailleurs ainsi que nous procédons.

M. BENIDICKSON: L'affaire est plus importante lorsqu'il s'agit de tracer les grandes lignes d'un programme.

M. BALCER: Je ne suis pas d'accord avec M. Fisher lorsqu'il dit que le principe énoncé dans le rapport McPherson peut s'appliquer littéralement à Air Canada.

M. FISHER: C'est ce que j'ai dit. Je ne vous oblige pas à être d'accord avec moi.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je tiens à vous dire, monsieur le ministre et monsieur McGregor, que vous n'avez réellement ajouté rien de neuf à la réponse que vous aviez donnée hier à ma question. M. Fisher n'a peut-être pas compris, mais les autres membres du Comité semblent avoir compris. J'ai demandé si les mêmes principes fondamentaux existent et si vous espérez pouvoir un jour réaliser un profit et éliminer votre déficit. Vous avez employé des termes beaucoup moins pittoresques que ceux que M. Harvey avait employés l'an dernier à la page 516. Si la concurrence est encouragée « nous serions coulés. » Cela se comprend très facilement.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Fisher et M. Smith demandaient ce qu'étaient les prétendus trajets sociaux. Après tout, si le National-Canadien et Air Canada exploitaient seulement les lignes qui sont vraiment profitables, ils ne serviraient pas les intérêts de toute la nation.

M. FISHER: Je suis tout à fait d'accord sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous cherchons parfois un profit à réaliser grâce à des services que, dans un pays comme le Canada, pays très grand et où il y a beaucoup de régions écartées, il faut fournir pour les gens qui travaillent au développement du Grand Nord et de certains endroits où il n'y a peut-être même pas de routes. Ce principe s'applique aux chemins de fer. Si nous considérons exclusivement les lignes profitables et ne tenions compte que du dollar, nous n'aurions jamais accompli des progrès comme nous l'avons fait. Le même principe s'applique aux lignes aériennes. J'aimerais bien que les lignes aériennes éliminent leur déficit, mais je me demande si elles peuvent ou doivent le faire.

M. FISHER: C'est là une opinion très intéressante.

Le PRÉSIDENT: Vous me suivez.

M. FISHER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Cette situation surgit dans le cas des chemins de fer qui pénètrent dans les régions minières et des avions d'Air Canada qui font le service dans le Grand Nord pour l'exploitation des puits de pétrole, des mines et autres ressources. Le nombre de voyageurs qui utilisent ces lignes ne justifie peut-être pas l'existence de la route; mais, s'il n'y avait pas de services, il n'y aurait pas non plus de progrès dans ces régions.

M. BALCER: En fait, il nous faudrait plus de lignes sociales. Air Canada devrait avoir assez d'argent pour établir plus de lignes sociales.

M. BENIDICKSON: Monsieur le président, cette discussion a beaucoup de mérite, mais il faut se rappeler que nous agissons ici de deux façons différentes. L'opération appartient au Gouvernement et nous parlons d'une route sociale, mais on ne nous dit pas s'il s'agit d'une route économique ou d'une route sociale. C'est cela que M. Fisher veut savoir. Lorsque des entreprises privées exploitent certaines routes, nos estimations budgétaires contiennent des crédits en vertu desquels des subsides sont accordés précisément pour une fin sociale. S'il s'agit d'une route aérienne, nous avons la Commission des transports aériens; s'il s'agit d'une route maritime, nous avons les estimations de la Commission maritime. Si on prétend avoir besoin de certains services maritimes, nous les approuvons. Mais le problème que nous discutons actuellement est différent. Un organisme du Gouvernement, critiqué à cause du mauvais état de son bilan, nous demande de continuer certains trajets sociaux, et il s'agit d'une opération que l'administration leur a peut-être ordonné de faire sans tenir compte du bilan.

M. PRITTE: La société Air Canada serait plus en mesure d'entreprendre cette opération si elle ne perdait pas de revenus de certaines autres sources.

M. LAING: J'aimerais à revenir aux perspectives concernant les Prairies. N'est-il pas vrai que jusqu'à présent nous discutons la décision qui établissait que la route de Prince Albert à Edmonton serait abandonnée à ce stade? J'aimerais à demander à M. McGregor une explication sur la situation réelle. Est-ce que M. McGregor ne sait pas dans quelles circonstances il se chargera de la route de Regina à Prince Albert en attendant une déclaration du ministre en Chambre concernant le tronçon de Winnipeg à Lethbridge. Est-ce là la vraie situation? Est-il vrai qu'en attendant on demandera au perdant, la P.W.A., d'effectuer le service jusqu'à ce que vous puissiez le faire et que la date où vous pourrez le faire dépend à son tour de la déclaration que le ministre fera au sujet du tronçon de Winnipeg à Lethbridge? Est-ce là le problème?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. Premièrement, Air Canada a toujours considéré que le tortillard est le parcours Winnipeg, Yorkton, Brandon, Regina, Medicine Hat et ainsi de suite. Il ne faut pas nécessairement identifier ce parcours à celui que nous discutons maintenant, à savoir Regina, Saskatoon, Prince Albert. Les deux parcours se rejoignent naturellement à Regina, mais je crois qu'ils constituent deux problèmes complètement distincts. J'ai dit hier que l'on demanderait à Air Canada de s'assurer que le service le long de ce parcours ne soit pas suspendu à cause de la menace d'abandon du service de la P.W.A. Nous avons accepté de faire cela et nous avons communiqué avec la P.W.A. Le reste de votre déclaration est tout à fait exact; je ne sais pas en ce moment à quoi les négociations aboutiront. En ce moment, je ne sais pas si la meilleure solution à ce problème est ou n'est pas la fusion de ces deux routes et l'intégration du service.

M. LAING: Mais ce problème dépend entièrement de vous.

M. MCGREGOR: En ce moment.

M. LAING: Pourquoi le ministre a-t-il dit qu'il ferait une déclaration au sujet de la route Winnipeg-Lethbridge? Quand la fera-t-il?

M. BALCER: Air Canada nous a dit au cours de l'année dernière que le service du tortillard ne les intéresse pas. Ils nous ont demandé de solliciter des propositions, ou plutôt ils ont sollicité des propositions de la part des autres transporteurs régionaux afin de découvrir s'il y a une autre. Ces propositions ont été présentées à la Commission des transports aériens et Air Canada s'occupe présentement de l'affaire. La société connaît tous les faits et elle doit décider maintenant si elle va continuer le service comme elle le fait maintenant ou si elle fera autre chose.

M. LAING: A-t-elle songé à garder ses 48 employés?

M. BALCER: C'est à elle que nous nous adressons; nous lui avons proposé de les garder.

M. LAING: Oui, mais sans subvention.

M. BALCER: Oui, mais elle a refusé. C'est elle qui nous a demandé d'être débarrassée de cette route. Nous lui accordions une subvention de \$25,000 par mois et elle perdait de l'argent.

M. LAING: Mais, sous la direction d'Air Canada, ne serait-elle pas une route sociale?

M. BALCER: Oui, mais elle serait moins coûteuse, Air Canada possède essentiellement un caractère national.

M. BENEDICKSON: Mais comment savons-nous que la route sera moins coûteuse?

M. BALCER: C'est là ma supposition. Air Canada possède des bureaux de réservations à Regina aussi bien qu'à Saskatoon et, puisqu'il s'agit d'un tortillard, je crois qu'il se peut que la route soit moins coûteuse. La P.W.A. a un bureau à Vancouver, tandis que celui d'Air Canada est à Winnipeg.

M. LAING: Si une entreprise privée pouvait conclure une entente avec Air Canada, vous n'auriez pas d'objection, je suppose?

M. BALCER: Non, j'en serais très heureux. Nous nous sommes efforcés d'aider les transporteurs régionaux et nous avons essayé à cette fin toutes sortes de méthodes. Nous voulons être utiles aux transporteurs régionaux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-ce que le tortillard contribue de quelque façon au surplus de beurre canadien?

Le PRÉSIDENT: Est-ce que les membres du Comité ont eu assez de liberté dans leurs questions?

Vous voulez poser une question, monsieur Prittie?

M. PRITIE: Tout d'abord, monsieur le président, je voudrais savoir si on pourrait nous donner une idée des opérations de 1962. M. McGregor pourrait-il nous donner actuellement une idée du montant du déficit pour les opérations de 1962?

M. MCGREGOR: Le ministre m'a demandé la même chose en août dernier et je lui ai répondu à cette époque, avec sa permission, que j'étais certain que le déficit ne dépasserait pas \$4,500,000. Si l'on juge d'après le trafic que nous avons effectué depuis... Évidemment nous sommes encore bien loin de la fin de l'année financière, nous n'avons pas encore établi définitivement les résultats d'octobre, nous n'avons pas encore ceux de novembre et je ne sais pas quels seront les résultats de décembre.

Je crois que je peux dire que notre déficit de 1962 sera une amélioration par rapport au montant de \$4,500,000 que j'avais prédit au ministre en août.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire plus ou moins élevé?

M. MCGREGOR: Moins élevé.

M. PRITIE: J'aimerais à poser une autre question. Nous vous avons demandé cette année, tout comme l'an dernier, la fraction du revenu qui avait été consacrée à la ligne transcontinentale de la *Canadian Pacific Airlines* et vous avez répondu que le déficit de 1961 serait d'environ un million ou \$1,200,000, compte tenu de la perte de revenu qui est allée à la CPA.

M. MCGREGOR: Votre question est un peu embrouillée, si je vous comprends bien.

M. PRITIE: Vous avez dit en 1961 que vous croyiez que la ligne avait perdu sur ce parcours un montant d'environ \$5,300,000 qui est allé à la *Canadian Pacific Airlines*. Quelle fraction de cette somme aurait été le profit?

M. MCGREGOR: 90 p. 100.

M. PRITIE: Donc votre déficit serait...

M. MCGREGOR: \$1,100,000. Je crois que nous l'avons calculé.

M. PRITTE: Donc en 1962 arriveriez-vous presque juste ou réaliseriez-vous un profit?

M. MCGREGOR: Nous réaliserions un profit si ce n'était de la C.P.A. Le montant qui est allé à la C.P.A. en 1962 a dépassé celui de 1961, car elle a utilisé des DC-8s toute l'année. La C.P.A. nous a dit que son revenu brut pour une année d'exploitation, d'après son trafic de 1962, approchait 8 millions de dollars.

M. SMITH (Calgary-Sud): Votre estimation de l'an dernier ne nous donnait pas ce renseignement, mais peut-être que vous n'étiez pas au courant.

M. MCGREGOR: Et que vous ne saviez pas qu'elle allait profiter de l'avantage d'une différence de prix.

M. SMITH (Calgary-Sud): Était-ce 5.3 et 5.8?

M. MCGREGOR: Oui, et nous n'avions pas prévu la différence de prix.

M. SMITH (Calgary-Sud): La concurrence est dure.

M. MCGREGOR: Oui, la concurrence est dure.

M. SMITH (Calgary-Sud): C'est la meilleure chose du monde.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous posé assez de questions? Si oui, il nous faut une motion proposant l'approbation du rapport.

M. Chevrier appuyé par M. Laing, propose que le rapport soit approuvé.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Un membre devra proposer et appuyer le budget des dépenses, que voici:

AIR-CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS

1962

(En milliers de dollars)

Emploi des fonds:	
Immeubles et matériel (détail ci-joint).....	\$25,300
Augmentation des matériaux et fournitures (par suite de la mise en service de nouveaux appareils).....	7,800
	<hr/>
	\$33,100
Source des fonds:	
Revenu net.....	\$ —
Provision pour amortissement.....	23,000
	<hr/>
	23,000
Vente d'appareils et de bâtiments.....	300
	<hr/>
	23,000
Fonds fournis par les Chemins de fer Nationaux.....	\$9,800
	<hr/>
	\$32,800

AIR-CANADA

BUDGET DES IMMEUBLES ET DU MATÉRIEL

1962

Dépenses pour 1962

	Projets, budget courant	Projets autorisés, budgets antérieurs	Total*
(En milliers de dollars)			
Avions et parties constituantes			
Avions.....	\$1,990**	\$14,764	\$16,754
Projets d'amélioration.....	678	229	907
Moteurs de rechange.....	500	—	500
Total.....	3,168	14,993	18,161
Installations au sol et parties constituantes			
Services des vols.....	969	104	1,073
Entretien et révision.....	408	166	574
Fournitures de bureau (opérations commerciales et service des passagers).....	764	132	896
Divers.....	1,153	224	1,377
Total.....	3,294	626	3,920
Immeubles et améliorations.....	660	2,259	2,919
Fonds pour frais imprévus.....	300	—	300
Total—Immeubles et matériel.....	\$7,422	\$17,878	\$25,300

Les dépenses des années subséquentes à cause d'engagements contractés en vertu du budget de 1962 et des budgets antérieurs sont ainsi qu'il suit:

	1963	1964	Total
4 réactés à long rayon de transport.....	\$19,191	\$ —	\$19,191
3 réactés à long rayon de transport.....	4,489	16,740	21,229
8 moteurs de rechange.....	1,500	—	1,500
	\$25,180	\$16,740	\$41,920

* Les dépenses relatives à chacun des postes ci-dessus peuvent dépasser le montant indiqué d'au plus 10 p. 100 sans qu'il soit nécessaire de recourir à une autorisation supplémentaire, à condition que la totalité des dépenses à l'égard desdits postes ne dépasse pas \$25,300,000.

** Les paiements initiaux relatifs à trois autres réactés à long rayon de transport requis pour 1964. Les paiements ne seront versés en 1962 que si, en ne les faisant pas, on retardait la livraison au-delà de la date où le service est requis en 1964; autrement ces sommes seront ajoutées aux dépenses de 1963.

Il est proposé par M. Pascoe, appuyé par M. Smith (*Simcoe-Nord*) que le budget des immobilisations soit approuvé.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Le rapport du vérificateur suit.

J. A. DELALANNE

comptable agréé

507 Place d'Armes, Montréal

le 22 février 1962.

A l'honorable Ministre des transports,

Ottawa, Canada.

Monsieur,

A titre de vérificateur d'Air-Canada, je sou mets au Parlement, par votre entremise, mon rapport sur la vérification des comptes pour l'année terminée le 31 décembre 1961.

Le rapport annuel de la compagnie comprend, outre les états financiers, mon rapport signé reproduit ci-après.

«J'ai examiné le bilan d'Air-Canada au 31 décembre 1961» et l'état des revenus pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des méthodes comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, le bilan précité et l'état des revenus s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter, selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente, l'état véritable et exact des affaires de la compagnie au 31 décembre 1961, et les résultats de son exploitation pour l'année terminée à cette date, selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres de la compagnie.

De plus, à mon avis, je déclare que les livres de comptabilité requis ont été tenus par la compagnie, et que les transactions dont j'ai pris connaissance ont été effectuées dans les limites de ses pouvoirs.»

Je désire fournir les observations supplémentaires suivantes:

IMMOBILISATIONS

Immeubles et matériel

Le montant net capitalisé en immeubles et en matériel a augmenté au cours de l'année de \$65,706,172, comme on peut le constater dans le tableau ci-dessous:

	<i>Acquisitions</i>	
	Avions et parties constituantes—y compris 4 «DC8» et 17 «Vanguard».....	\$80,204,461
	Installations au sol et composant—y compris la base d'entretien de Vancouver.....	6,611,442
		86,815,903
	<i>Moins: Désaffectations—y compris 1 «Super Constellation», 21 «North Star», 5 «DC3» et 1 hangar à Vancouver</i>	23,763,587
		63,052,316

Diminution de l'amortissement accumulé—après avoir affecté la somme de \$21,648,357 aux immeubles et au matériel désaffectés au cours de l'année..... 2,653,856

Augmentation nette en immeubles et en matériel..... \$65,706,172

La provision pour amortissement a été calculée à un taux annuel uniforme s'appliquant au coût comme il suit:

Avions—De façon à atteindre leur valeur résiduelle après un certain nombre d'années à compter de leur mise en service régulier.

«DC3» —ces appareils ont atteint leur valeur résiduelle au cours des années antérieures

«Super Constellation» —sur une période de sept ans

«Viscount» —neuf ans

«DC8» —période augmentée de dix à douze ans commençant avec l'année 1961

«Vanguard» —dix ans

Installations au sol—De façon à répartir l'amortissement sur la durée estimative du service, laquelle varie selon le genre d'installation.

Tous les appareils de la flotte des «Super Constellation» ont été retirés au service régulier après le 31 décembre 1961.

Paievements provisoires

Ces avances se chiffrent à \$12,191,885 au 31 décembre 1961 représentent une diminution de \$46,345,332 sur celles de l'année précédente et ont été imputées sur les engagements suivants, y compris l'intérêt capitalisé:

Avions—

3 «Vickers Vanguard» pour livraison en 1962..... \$ 4,799,490

4 «Douglas DC8F» pour livraison en 1963..... 2,744,241

Immeubles et Système automatique de réservations..... 4,648,154

\$12,191,885

Il reste un montant global de 33 millions de dollars à verser lors de l'exécution complète des présents contrats ou auparavant.

Comme les avions à pistons de la flotte ont maintenant presque tous été remplacés par une flotte d'appareils entièrement à turbines, le tableau suivant (en millions de dollars) peut présenter de l'intérêt, vu qu'il indique les acquisitions d'immeubles et de matériel effectuées progressivement au cours de la période de transformation.

	<i>Acquisitions y compris les paiements provisoires</i>	<i>Ventes et désaf- fectations</i>	<i>Acquisition à la fin de l'année</i>	<i>Dépréciation accumulée</i>
			<i>Coût</i>	
1954.....			57.7	28.0
1955.....	16.4	1.9	72.2	31.5
1956.....	10.4	1.6	81.0	37.0
1957.....	26.0	1.5	105.5	42.4
1958.....	36.3	3.2	138.6	49.9
1959.....	60.7	1.8	197.5	61.0
1960.....	82.3	4.2	275.6	72.5
1961.....	40.5	23.8	292.3	69.9
Tota.—7 ans.....	<u>\$272.6</u>	<u>\$ 38.0</u>		
Augmentation en 7 ans....			<u>\$234.6</u>	<u>\$ 41.9</u>

Le programme a été financé avec les fonds obtenus de l'exploitation de la compagnie et de la vente d'actifs ainsi que par des emprunts et des obligations qui ont augmenté, durant la période de sept ans, de \$204,571,000.

EMPRUNTS ET OBLIGATIONS

Les emprunts payables aux Chemins de fer Nationaux du Canada ont augmenté de \$18,571,000 au cours de l'année. Il n'y a pas eu de changement enregistré dans les obligations échues.

Au 31 décembre 1961 ces billets et ces obligations se détaillent comme il suit:

Billets

A demande.....	\$27,000,000
Échéant en 1962, et sujets à des renouvellements....	18,571,000

Obligations

Échéant le 15 décembre 1964 mais échangeables au choix du détenteur le ou avant le 15 juin 1964 pour des obligations de la même émission échéant en 1971.....	34,994,000
Échéant en 1967-1987.....	147,106,000
	<hr/>
	\$227,671,000

MATÉRIAUX ET FOURNITURES

Au cours de l'année, les inventaires des appareils à pistons de la flotte ont été réduits d'un montant d'environ 3 millions de dollars en raison de la désaffectation progressive de ce genre d'avions.

Par contre, le ravitaillement des flottes de «DC8» et de «Vanguard» a exigé une dépense additionnelle de dix millions de dollars environ en matériaux et en fournitures.

FRAIS NON AMORTIS RELATIVEMENT À L'ACQUISITION D'AVIONS

Des dépenses supplémentaires ont été différées sous ce rapport pendant l'année 1961 conformément à la ligne de conduite adoptée en 1960. Le solde non amorti s'élevait au 31 décembre 1961 à \$3,047,765.

FONDS D'ASSURANCE ET RÉSERVE

Le fonds a été augmenté de \$2,672,290 au cours de l'année et a représenté des intérêts sur valeurs d'un montant de \$297,288 et des crédits accumulés de \$2,375,002 imputés sur les opérations.

Aucun frais n'a été imputé sur le fonds en 1961.

À la fin de l'année ces postes s'établissaient comme il suit:

Valeurs—au prix coûtant.....	\$8,262,712
En caisse et intérêt accumulé.....	99,645
	<hr/>
	\$8,362,357

Le cours de ces valeurs au 31 décembre 1961 était de 7 p. 100 moindre que leur coût, comparativement à 13.5 p. 100 à la fin de l'année précédente.

RÉSERVE POUR PROPRIÉTÉS, INSTALLATIONS ET MATÉRIEL

En considération du retrait des flottes de DC3 et de North Star, la somme de \$2,602,963 a été portée à la réserve, laissant un solde de \$4,238,705 dans la réserve au 31 décembre 1961.

ÉTAT DU FONDS DE ROULEMENT

Au cours de l'année, le fonds de roulement a diminué de \$5,056,073, ce qui est imputable aux facteurs que voici—

Source des fonds

Amortissement.....		\$19,921,497
Augmentation des avances consenties par les Chemins de fer Nationaux du Canada....		18,571,000
Actifs désaffectés—Immeubles et matériel....	\$23,763,587	
Moins: Montant imputé sur l'amortissement accumulé.....	21,648,357	2,115,230
		<u>\$40,607,727</u>

Emploi des fonds

Acquisitions d'immeubles et de matériel y compris avances.....	40,470,571	
Frais de mise en service d'avions et amortissement.....	2,070,643	
Ajustement de la valeur des matériaux et fournitures à l'égard des avions désaffectés—		
Imputé sur le fonds de réserve.....	3,122,586	45,663,800

Diminution du fonds de roulement\$ 5,056,073

ÉTAT DU REVENU

Le revenu d'exploitation, moins la provision pour amortissement, s'élevait à \$7,341,659 de plus qu'en 1960, les recettes accusant une augmentation de 11 p. 100 comparativement à 7 p. 100 seulement pour les dépenses d'exploitation moins l'amortissement.

Cette augmentation a été contrebalancée par l'amortissement accru et les intérêts sur la livraison progressive et la mise en service de nouveaux appareils turbo-propulsés et les services connexes vers la fin de l'année 1960 et au cours de l'année 1961, les augmentations étant imputables comme il suit:

Amortissement.....	\$6,250,194
Intérêt sur emprunts et obligations.....	2,413,867

En outre, selon la coutume établie, la capitalisation des intérêts a cessé sur réception et mise en service de ces avions et installations, ce qui a eu pour résultat une diminution notable dans la somme globale des intérêts capitalisés. L'effet de cette diminution sur les recettes nettes pour l'année 1961 se manifeste sous forme de diminution dans le revenu net provenant d'autres sources, comme il appert à l'état du revenu.

GÉNÉRALITÉS

Chaque fois qu'il s'agit de monnaies étrangères, celles-ci ont été converties au 31 décembre 1961 aux mêmes taux que les années précédentes, à savoir dollars des États-Unis au pair et sterling au taux de \$2.80 la livre.

Je désire profiter de l'occasion pour exprimer ma sincère appréciation à la direction et au personnel de la compagnie pour leur aide et leur collaboration tout au cours de l'année.

Votre tout dévoué,

J.-C. deLalanne,

Comptable agréé.

M. FISHER: Monsieur le président, monsieur deLalanne est ici présent. Il est resté ici pendant plusieurs jours et si nous ne lui posons pas de questions il sera peut-être offusqué. Il aurait peut-être lui-même une question à poser au sujet du Midland Superior.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il sera offusqué si nous ne lui posons pas de questions; je crois même qu'il sera plutôt flatté, bien qu'il aime assez à faire des discours.

M. FISHER: J'ai une question à poser.

M. MCGREGOR: Monsieur Fisher, permettez-moi d'abord de vous faire remarquer qu'à cause de la méthode adoptée au début de cette audience le rapport n'a pas été versé au compte rendu des délibérations. Je me permets de proposer qu'il soit remis aux sténographes. (Assentiment)

Voici le rapport:

CONSEIL D'ADMINISTRATION*

Nommé par le Gouverneur-en-Conseil

G. R. Hackett, Vancouver.

J. Campbell Haig, C.R., Winnipeg.

A/V/M C. M. McEwen, C.B., M.C., D.F.C., LL.D., Toronto.

G. R. McGregor, O.B.E., D.F.C., F.R.Ae.S., Montréal.

Élus par les actionnaires

R. A. Brown, fils, Calgary.

Donald Gordon, C.M.G., LL.D., Montréal.

J. L. Levesque, Montréal.

H. I. Price, Toronto.

W. G. Stewart, C.R., Moncton.

*au 31 décembre, 1961.

Direction

Président: G. R. McGregor, O.B.E., D.F.C., F.R.Ae.S.

Vice-président, exploitation: H. W. Seagrim.

Vice-président, ventes: W. G. Wood.

Contrôleur: W. S. Harvey.

Directeur général,

Achats et magasins: H. C. Cotterell.

Secrétaire: R. H. Tarr.

Chef du contentieux: H. C. Friel, C.R.

Siège social

Édifice de l'Aviation Internationale, Montréal, Québec.

SOMMAIRE DE L'ANNÉE

	1961	1960	% de différence
Sièges-milles occupés (en milliers).....	2,481,122	2,050,600	+21%
Tonnes-milles transportées (en milliers)....	278,455	233,401	+19%
Recette moyenne par voyageur-mille.....	5.81c.	6.25c.	- 7%
Recette moyenne par tonne-mille payante.	58.73c.	63.16c.	- 7%
Coefficient d'utilisation en passagers payants	64.1%	66.0%	
Coefficient d'utilisation en charge payante	53.4%	57.9%	
Frais d'exploitation par tonne-mille disponible.....	31.30c.	36.72c.	-15%
Déficit.....	\$6,450,082	\$2,607,350	

REVUE FINANCIÈRE

Résultats comparés de l'exploitation 1961-1960

	1961	1960	Différence
Revenu d'exploitation.....	\$22,065,540	\$14,723,881	+\$7,341,659
Provision pour amortissement.....	19,921,497	13,671,303	+ 6,250,194
	\$2,144,043	\$ 1,052,578	+\$1,091,465
Revenu net d'autres sources.....	1,917,208	4,437,538	- 2,520,330
Revenu avant déduction des intérêts	\$ 4,061,251	\$ 5,490,116	-\$1,428,865
Intérêts sur emprunts et obligations	10,511,333	8,097,466	+ 2,413,867
Déficit.....	\$(6,450,082)	\$(2,607,350)	+\$3,842,732

RAPPORT ANNUEL MONTRÉAL, LE 28 FÉVRIER 1962

A l'honorable ministre des transports, Ottawa.

Monsieur le ministre,

Le Conseil d'administration d'Air Canada a l'honneur de vous présenter son rapport pour l'année civile 1961.

Revue financière

La période se révèle paradoxale en ce qu'elle a été marquée à la fois par une hausse sans précédent du volume de trafic et par le déficit le plus considérable de l'histoire de la Société. Les nouveaux tarifs domestiques ont été extrêmement populaires et le nombre des passagers a accusé une forte hausse. Simultanément, toutefois, les voyageurs ont montré une préférence très nette pour la classe économique, au point que le revenu moyen de la Société par voyageur-mille est tombé de 6.25c. en 1960 à 5.81c. en 1961. La classe économique représentait 44% du trafic de voyageurs de la Société en 1960 et l'on avait prévu qu'elle augmenterait à 69% en 1961, mais la proportion s'est établie en réalité à 79%. Ce changement radical dans notre façon de voyager a plus qu'absorbé les économies substantielles réalisées par la Société et dont témoigne la réduction très satisfaisante des frais d'exploitation par tonne-mille disponible, soit de 36.72c. à 31.30c. De toute évidence, il faut corriger cet écart entre le revenu et les dépenses.

Le déficit de l'année se chiffre par \$6,450,082.

L'acquisition d'appareils plus gros et plus rapides a augmenté de 24% la capacité de sièges-milles. Quand on songe qu'un seul appareil de la rapidité et des dimensions d'un CD-8 peut accomplir le travail de quatre Super Constellation, on peut mieux apprécier l'accroissement de productivité qu'a valu à la Société l'adoption du matériel moderne.

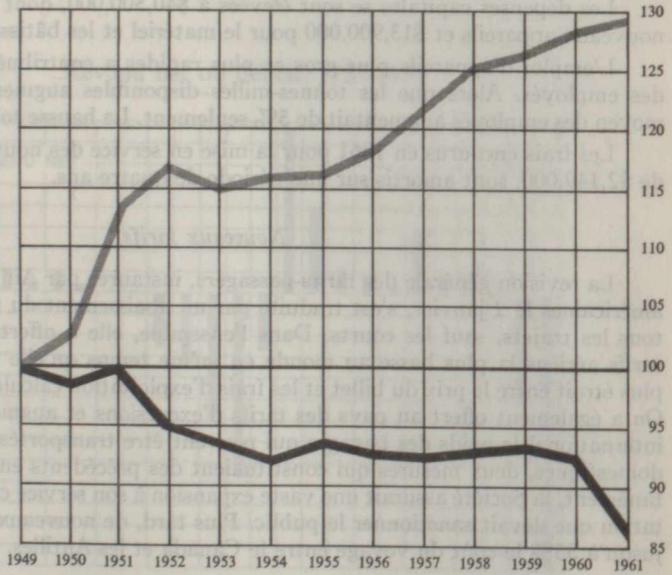
Les voyageurs-milles ont augmenté de 21%, ce qui se compare avantageusement à la situation des grandes lignes américaines, dont le trafic total n'a accusé qu'une hausse de 1% en 1961. En raison de la capacité sensiblement accrue, le coefficient d'utilisation en passagers est passé de 66% en 1960 à 64%.

Autre effet remarquable des tarifs révisés, dont les avantages sont particulièrement évidents sur les longs trajets, la longueur moyenne du voyage-passager au pays a augmenté de 498 milles en 1960 à 556 milles en 1961.

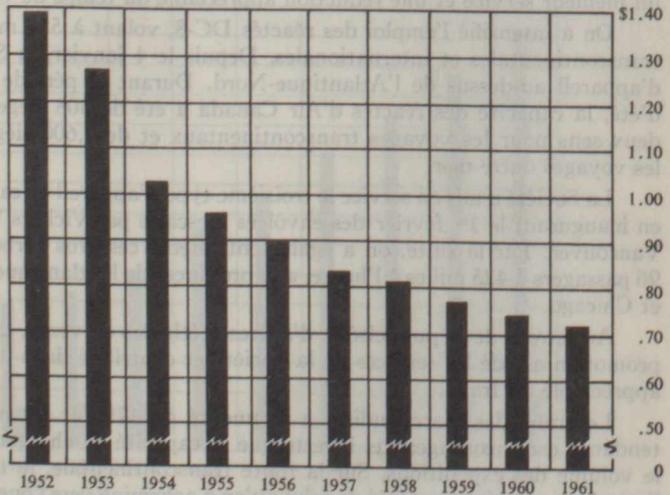
Le revenu avant les dépenses d'intérêt a été de \$4,061,251.

Tarifs
d'Air Canada
en regard
de l'indice
des prix
de détail
1949-1961
(Année 1949=100)

■ Tarifs
d'Air Canada
■ Indice des
prix de détail



Revenu par
tonne-mille
de courrier,
service
nord-américain
1952-1961



La formation d'une flotte plus efficace s'est traduite par une hausse considérable des frais relatifs à l'achat et à la propriété. Les dépenses de dépréciation ont augmenté de \$6,200,000; l'intérêt net sur les emprunts de capitaux, de \$4,800,000; et les déboursés d'assurance, de \$1,700,000. Ces trois postes réunis ont représenté une hausse de 67% des frais de propriété.

Les dépenses capitales se sont élevées à \$40,500,000, dont \$26,600,000 pour l'achat de nouveaux appareils et \$13,900,000 pour le matériel et les bâtisses appropriés.

L'emploi d'appareils plus gros et plus rapides a contribué à accroître la productivité des employés. Alors que les tonnes-milles disponibles augmentaient de 29%, le nombre moyen des employés augmentait de 5% seulement. La hausse totale des salaires a été de 7%.

Les frais encourus en 1961 pour la mise en service des nouveaux appareils, au montant de \$2,149,000, sont amortis sur une période de quatre ans.

Nouveaux tarifs

La révision générale des tarifs-passagers, instaurée par Air Canada sur ses routes nord-américaines le 2 janvier, s'est traduite par un abaissement du prix des voyages aériens sur tous les trajets, sauf les courts. Dans l'ensemble, elle a offert aux Canadiens l'échelle de tarifs aériens la plus basse au monde en même temps qu'elle tentait d'établir un rapport plus étroit entre le prix du billet et les frais d'exploitation calculés en fonction de la distance. On a également offert au pays des tarifs d'excursions et augmenté au niveau du standard international le poids des bagages qui peuvent être transportés gratuitement sur les routes domestiques, deux mesures qui constituaient des précédents en Amérique du Nord. Simultanément, la Société assurait une vaste expansion à son service classe économique, une orientation que devait sanctionner le public. Plus tard, de nouveaux tarifs excursion réduisaient jusqu'à 35% le coût du voyage entre le Canada et les Antilles.

Accroissement du trafic et du service

La livraison d'autres appareils modernes a permis d'améliorer encore sensiblement la qualité du transport aérien sur tout le réseau d'Air Canada. En 1961, le matériel à turbines a accumulé 89% du total de la distance parcourue, en comparaison de 61% en 1960. En décembre, la proportion atteignait 95%. Pour les voyageurs et les expéditeurs cela signifie un meilleur service et une réduction appréciable du temps de vol.

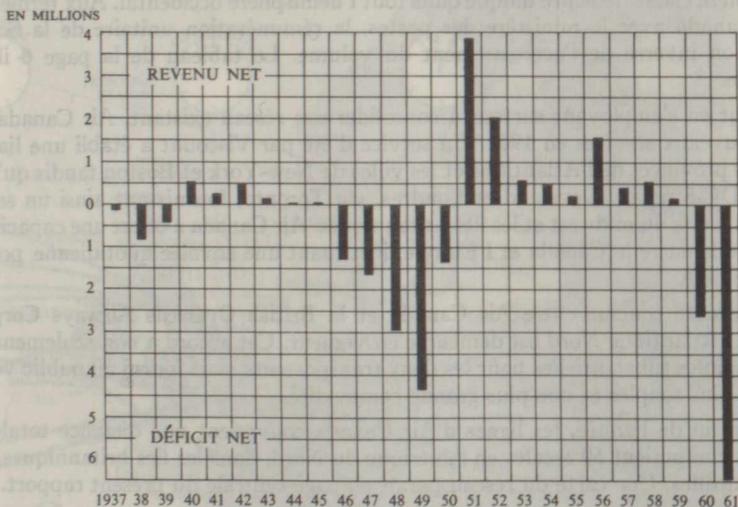
On a intensifié l'emploi des réactés DC-8, volant à 550 milles à l'heure sur les routes transcontinentales et internationales. Depuis le 4 janvier, la Société n'utilise que ce type d'appareil au-dessus de l'Atlantique-Nord. Durant la période d'intense activité des mois d'été, la capacité des réactés d'Air Canada a été de 508 sièges quotidiennement dans les deux sens pour les voyages transcontinentaux et de 2,600 sièges hebdomadairement pour les voyages outre-mer.

La Société a mis en service le troisième type d'appareil de sa flotte projetée tout-turbines en inaugurant le 1^{er} février des envolées à escales par Vickers Vanguard entre Montréal et Vancouver. Par la suite, on a également affecté ces gros turbo-propulsés, pouvant porter 96 passagers à 425 milles à l'heure, aux provinces de l'Atlantique et aux routes de New-York et Chicago.

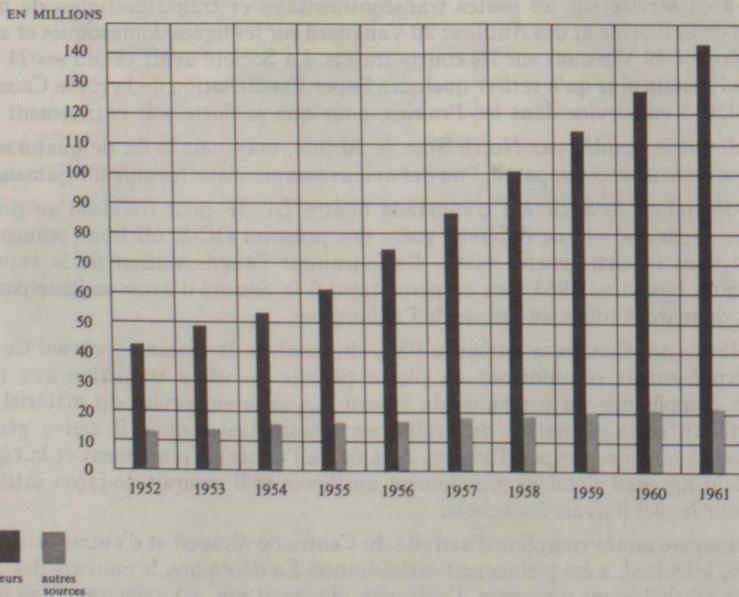
Au moyen de la publicité et d'autres méthodes de vente, une dynamique campagne de promotion a aidé les services de la Société et contribué dans une large mesure à la hausse appréciable du trafic.

Le trafic des marchandises a augmenté de 17% et les messageries de 7%. Si cette tendance est encourageante, il reste que la capacité de chargement dépassait de beaucoup le volume des expéditions. Sur la route transcontinentale, le trafic des marchandises vers l'est n'a pas atteint la moitié de celui qu'on a acheminé vers l'ouest, déséquilibre qui provient de la concentration de l'industrie au centre du Canada. Heureusement, la mise en service des appareils Vanguard, très souples quant au chargement de passagers et de marchandises, a énormément contribué à atténuer les graves problèmes économiques que comporte présentement le transport tout-cargo. On a aboli le service transcontinental tout-cargo assuré

Revenu net ou déficit, 1937-1961



Sources de revenu du réseau d'Air Canada 1952-1961



par les North Star, mais les dimensions et la vitesse des gros appareils à turbines ont augmenté la capacité de transport des marchandises au pays par rapport à 1960. Un vigoureux programme de promotion a incité, avec un appréciable succès, l'industrie canadienne à expédier davantage par la voie des airs. Air Canada, à l'instar d'autres transporteurs internationaux, a réduit considérablement ses tarifs transatlantiques de cargo aérien à partir du 1^{er} septembre. Il en a résulté un accroissement de trafic.

Le volume du courrier transporté par Air Canada a augmenté de 3%. Le gros de ce transport s'est effectué à l'intérieur du pays. Ce système de porter par avion tout le courrier de première classe demeure unique dans tout l'hémisphère occidental. Aux termes du contrat d'Air Canada avec le ministère des postes, la rémunération unitaire de la Société est en proportion inverse de l'accroissement du volume. Le tableau de la page 6 illustre cette tendance.

Tout en s'employant surtout à consolider son réseau existant, Air Canada a inauguré deux nouveaux services en 1961. Un service d'été par Viscount a établi une liaison directe entre les provinces de l'Atlantique et les villes de New-York et Boston tandis qu'un nouveau service DC-8 reliait Cleveland et Londres, via Toronto, fournissant ainsi un service direct entre les États du midwest et les îles britanniques. Air Canada a offert une capacité beaucoup plus grande entre le Canada et l'Europe, instituant une envolée quotidienne pour Paris au cours de l'été.

L'entente conclue entre Air Canada et la British Overseas Airways Corporation au sujet de l'Atlantique-Nord est demeurée en vigueur. Cet accord a non seulement représenté des économies substantielles pour les deux transporteurs mais fourni au public voyageur des horaires plus souples et une plus grande commodité.

A la fin de l'année, les lignes d'Air Canada couvraient une distance totale de 39,519 milles et comptaient 59 escales en Amérique du Nord, dans les îles britanniques, en Europe et aux Antilles. Une carte du réseau paraît en page centrale du présent rapport.

Matériel et installations

Au cours de l'année, on a pris livraison régulièrement de nouveaux DC-8 et Vanguard et retiré à mesure les Super Constellation et North Star. En décembre, Air Canada comptait dix DC-8 en service sur les routes transcontinentales et transatlantiques de même qu'en direction de la Floride et des Antilles; 20 Vanguard sur les lignes domestiques et au-dessus de la frontière, et 49 Viscount sur les courts trajets. La Société avait vendu ses 21 North Star et il ne lui restait plus qu'à retirer quelques Super Constellation de la route Canada-Antilles et deux DC-3 en service dans les Prairies, pour que sa flotte soit entièrement à turbines.

La dernière envolée par North Star, le 30 juin, marquait la fin de quatorze années de précieux service pour cet appareil, l'un des avions commerciaux les plus sûrs jamais construits.

En décembre, la Société a commandé quatre DC-8F pour livraison au printemps de 1963. Ces appareils, qui ne diffèrent guère des présents DC-8, offriront beaucoup plus de souplesse dans le chargement mixte. Ils fourniront l'augmentation de la capacité-sièges dont on aura besoin en 1963 tout en permettant à la Société d'avoir sa juste part du trafic croissant de marchandises au-dessus de l'Atlantique.

En 1961, Air Canada a parcouru 98% du total de la distance prévue. Ce résultat a été particulièrement réconfortant en pleine période de vaste transition aux turbines et atteste la compétence du personnel du réseau. La mise en service du matériel Vanguard a présenté un certain nombre de problèmes mécaniques comme il arrive généralement dans le cas de nouveaux types d'avions. A la fin de l'année, le rendement et la régularité de cet excellent appareil s'étaient grandement améliorés et il assurait de façon satisfaisante le service pour lequel il avait été acheté.

La première année complète d'activité du Centre de révision et d'entretien des appareils à turbines, à Dorval, a été pleinement satisfaisante. En décembre, le ministre des Transports inaugurerait officiellement un centre d'entretien plus modeste, à Vancouver. Une installation semblable est en voie de réalisation à Halifax.

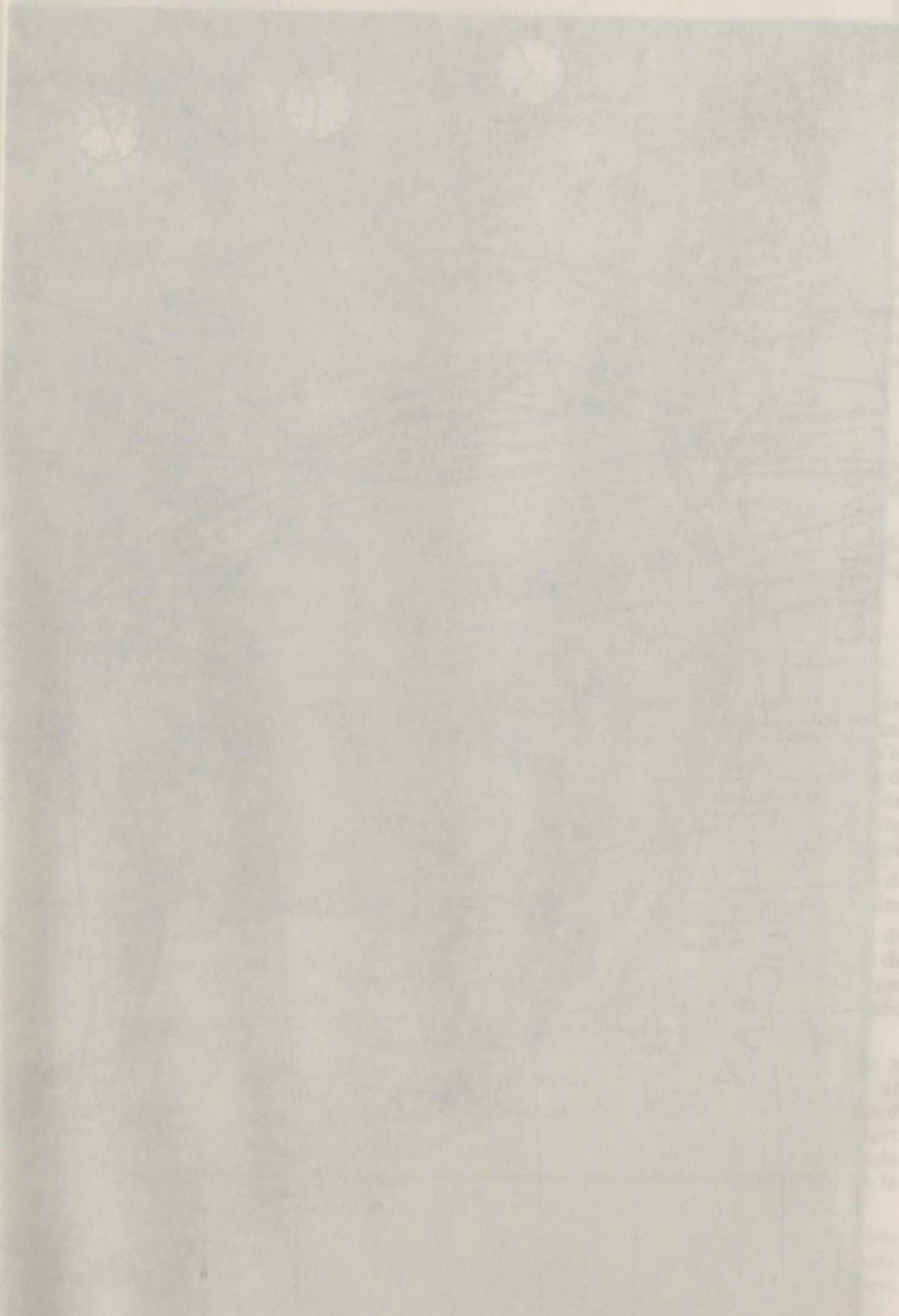


RÉSEAU D'AIR CANADA

SERVICES TCA
CORRESPONDANCES



RESEAU D'AIR



PACIFIC

OCCUPY

Vertical text on the right edge of the page, including the words 'PACIFIC' and 'OCCUPY'.

En août, la Société déménageait ses services de Sault-Ste-Marie, Michigan, à Sault-Ste-Marie, Ontario, à la suite de l'ouverture du nouvel aéroport dans cette dernière ville.

Le Haut Commissaire du Canada en Grande-Bretagne a inauguré officiellement, en mars, le nouveau bureau d'affaires d'Air Canada de la rue Regent à Londres.

Les rapports cordiaux et fructueux que la Société maintient avec le ministère des Transports ont de nouveau contribué à l'amélioration du service aérien et des aéroports au Canada. La construction d'aérogares, de pistes et de repères est un gage de qualité accrue pour l'avenir.

Conseil d'administration

Les administrateurs déplorent vivement la disparition de M. E. W. Bickle et de M. R. A. C. Henry. M. Bickle faisait partie du Conseil au moment de sa mort et M. Henry avait résigné depuis peu son poste d'administrateur après de nombreuses années de précieux services.

M. Wilfrid Gagnon et M. J. A. Northey, qui ont apporté leur concours entier pendant de nombreuses années à Air Canada, ont quitté le Conseil en 1961. La Société tient à leur exprimer toute sa reconnaissance.

Ont été nommés au Conseil en 1961: M. R. A. Brown, fils, de Calgary, M. J. Campbell Haig, C.R., de Winnipeg, M. J.-L. Lévesque, de Montréal, et M. H. I. Price, de Toronto.

Personnel

Le personnel de la Société, qui s'établissait à 11,548 à la fin de l'année, se compose d'effectifs hautement qualifiés, familiers avec tous les aspects du transport aérien. A quelques exceptions près, les employés de la Société sont canadiens et la plupart comptent des années d'expérience dans l'industrie. Parmi eux se trouvent beaucoup d'employés de la première heure, les pionniers du réseau aérien en 1937-38.

Les exigences du changement de matériel, l'adoption de nouvelles méthodes et installations et une forte hausse du trafic constituaient un défi pour tous les employés en 1961. Leur rendement a été cependant à la hauteur et le Conseil d'administration profite de l'occasion pour leur exprimer sa vive appréciation.

Sur le plan syndical, les rapports sont demeurés satisfaisants. Les hôtesses et les commissaires de bord ont menacé de se mettre en grève au mois de juin, à la suite d'un différend occasionné par la mise en service des réactés, mais on en vint à un règlement à l'amiable.

Perspectives

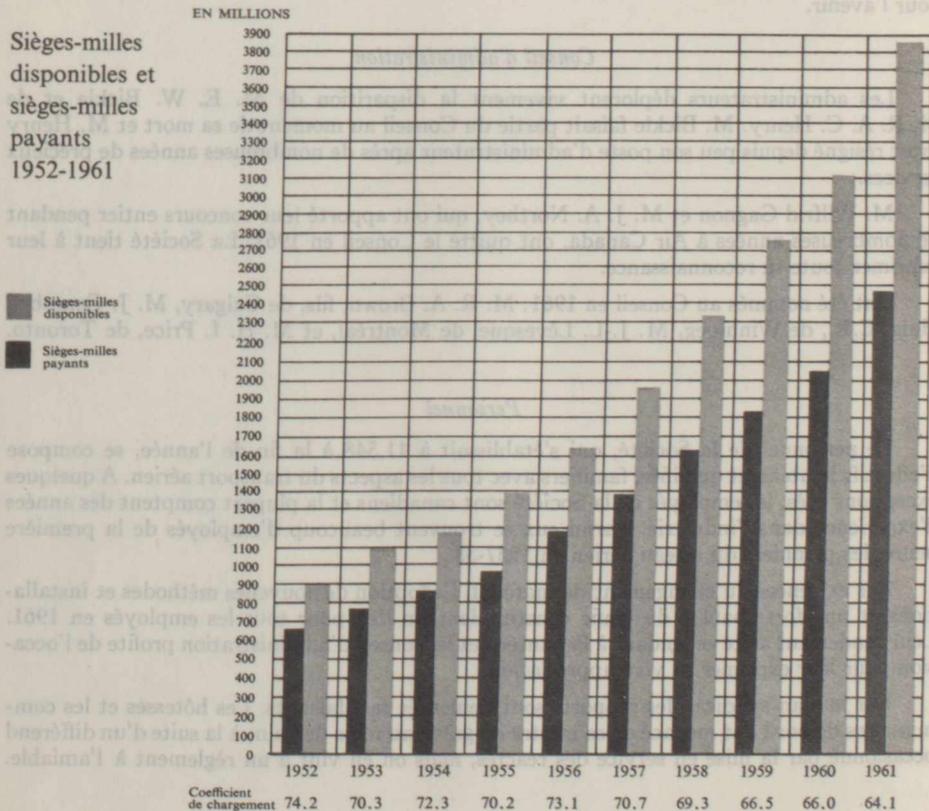
En 1962, Air Canada aura servi le pays depuis un quart de siècle. Il est normal qu'en cette année anniversaire, Air Canada, disposant maintenant d'une flotte équilibrée d'appareils les plus modernes, servie par de bonnes installations et un personnel compétent puisse offrir une capacité sans précédent aux voyageurs. Alors que 1961 a été une période parfois laborieuse d'ajustement, la Société devrait être en mesure, au cours de la présente année, de concentrer ses efforts sur l'amélioration du rendement et l'accroissement de l'efficacité.

Une fois que le compilateur central de son nouveau système électronique de réservations sera installé à Toronto, la Société espère pouvoir en faire profiter sa clientèle en 1962. On a terminé les essais du matériel dans 38 villes du Canada et des États-Unis et les employés s'initient aux nouvelles méthodes destinées à améliorer sensiblement la précision et la vitesse du service des réservations.

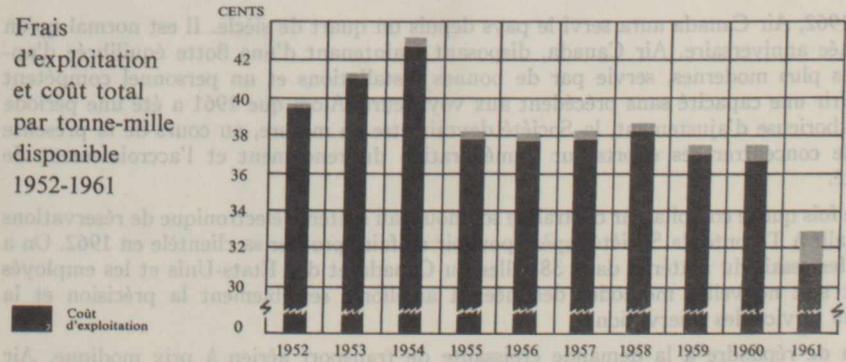
Afin de répondre à la demande croissante de transport aérien à prix modique, Air Canada redistribuera les sièges de sa flotte en 1962 et assurera une plus grande capacité en classe économique.

En 1961, la Société démantelait ses services de Sault-Saint-Marie, Michigan, à Sault-Saint-Marie, Ontario, à la suite de l'ouverture du nouvel aéroport dans cette dernière ville. Le Haut Commissaire du Canada en Grande-Bretagne a inauguré officiellement, en mai, le nouveau bureau d'affaires d'Air Canada de la rue Regent à Londres. Les rapports cordiaux et fructueux que la Société maintient avec le ministre des Transports ont de nouveau contribué à l'amélioration du service aérien et des aéroports au Canada. La construction d'aéroports, de plans et de reports est un gage de qualité accrue pour l'avenir.

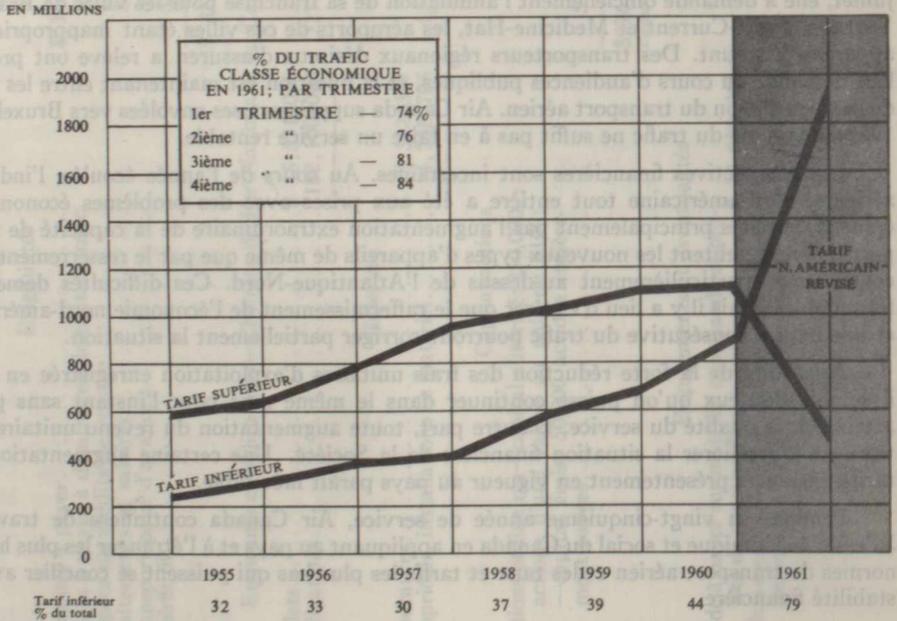
Sièges-milles disponibles et sièges-milles payants 1952-1961



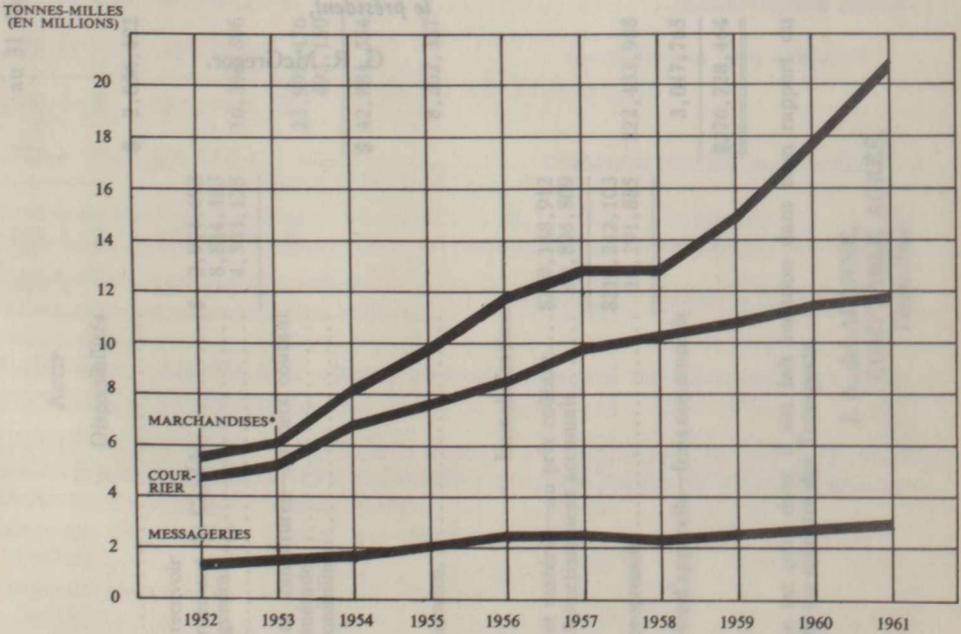
Frais d'exploitation et coût total par tonne-mille disponible 1952-1961



Voyageurs-milles payants par classe, 1955-1961



Croissance du trafic du courrier, des marchandises et des messageries 1952-1961



*noisements compris

La Société n'envisage aucune extension importante de ses lignes pour l'instant. Elle s'emploiera plutôt à améliorer la qualité des services existants tant du point de vue des horaires et de la fréquence des envolées que de l'utilisation des nouveaux appareils. Le 14 juillet, elle a demandé officiellement l'annulation de sa franchise pour les villes de Brandon, Yorkton, Swift-Current et Medicine-Hat, les aéroports de ces villes étant inappropriés aux appareils Viscount. Des transporteurs régionaux désireux d'assurer la relève ont présenté leur demande au cours d'audiences publiques, et la question est maintenant entre les mains de la Commission du transport aérien. Air Canada supprimera ses envolées vers Bruxelles en 1962; le volume du trafic ne suffit pas à en faire un service rentable.

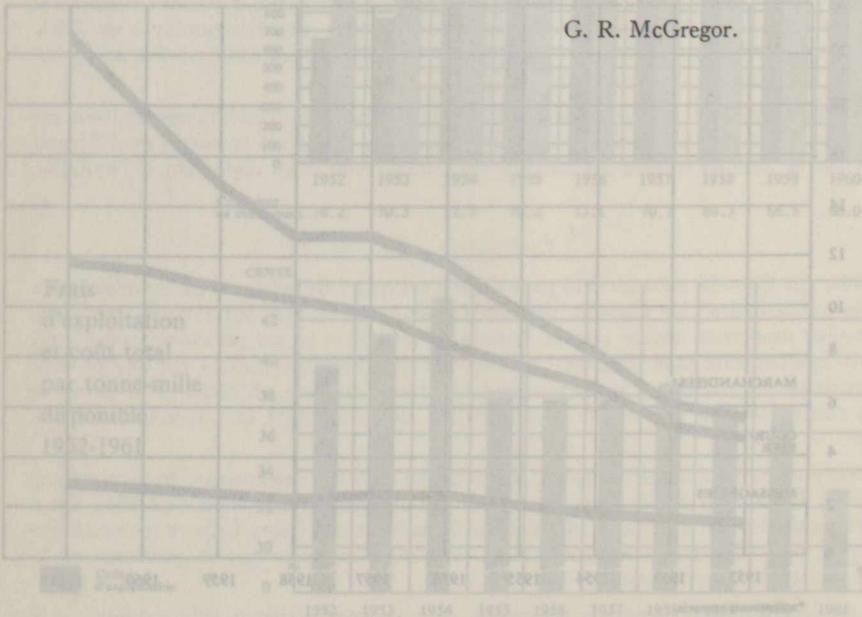
Les perspectives financières sont incertaines. Au cours de l'année écoulée, l'industrie aérienne nord-américaine tout entière a été aux prises avec des problèmes économiques épineux, suscités principalement par l'augmentation extraordinaire de la capacité de transport que représentent les nouveaux types d'appareils de même que par le resserrement de la concurrence, particulièrement au-dessus de l'Atlantique-Nord. Ces difficultés demeurent formidables, mais il y a lieu d'espérer que le raffermissement de l'économie nord-américaine et une hausse consécutive du trafic pourront corriger partiellement la situation.

A la suite de la forte réduction des frais unitaires d'exploitation enregistrée en 1961, il semble douteux qu'on puisse continuer dans le même sens pour l'instant sans porter atteinte à la qualité du service. D'autre part, toute augmentation du revenu unitaire contribuera à améliorer la situation financière de la Société. Une certaine augmentation des tarifs-passagers présentement en vigueur au pays paraît inévitable.

Pendant sa vingt-cinquième année de service, Air Canada continuera de travailler à l'essor économique et social du Canada en appliquant au pays et à l'étranger les plus hautes normes de transport aérien et les taux et tarifs les plus bas qui puissent se concilier avec la stabilité financière.

Au nom du Conseil d'administration,
le président,

G. R. McGregor.



BILAN D'AIR CANADA

au 31 décembre 1961

ACTIF	
Disponibilités	
Encaisse.....	\$ 2,056,422
Comptes à recevoir	
Gouvernement du Canada.....	\$ 2,994,698
Trafic général.....	8,844,483
Autres.....	4,503,125
	<u>16,342,306</u>
Matériaux et fournitures—au prix coûtant moins désuétude.....	23,992,476
Autres disponibilités.....	493,150
	<u>\$ 42,884,354</u>
Fonds d'assurance.....	8,362,357
Immobilisations	
Immeubles et matériel—au prix coûtant... \$280,138,912	
<i>A déduire:</i> Amortissement accumulé.....	69,896,809
	<u>\$210,242,103</u>
Paiements progressifs.....	12,191,885
	<u>222,433,988</u>
Mise en service d'appareils—frais non amortis	3,047,765
	<u><u>\$276,728,464</u></u>

Ce bilan est celui dont il est fait mention dans mon rapport du 8 février 1962 au ministre des Transports.

J. A. deLALANNE,
COMPTABLE AGRÉÉ,
Vérificateur.

PASSIF	
Exigibilités	
Comptes à payer.....	\$ 14,845,471
Soldes à payer à d'autres exploitants—trafic	5,751,559
Dépôts sur crédits de voyage.....	1,758,225
Traitements et salaires.....	2,539,141
Transport payé d'avance.....	3,400,879
Intérêt dû.....	3,161,127
	<u>\$ 31,456,402</u>
Emprunts et obligations—Chemins de Fer Nationaux du Canada	
Billets.....	\$ 45,571,000
Obligations.....	182,100,000
	<u>227,671,000</u>
Réserves	
Assurances.....	\$ 8,362,357
Propriétés, installations et matériel.....	4,238,705
	<u>12,601,062</u>
Capital-actions	
Actions ordinaires—capital autorisé: 250,000 actions d'une valeur au pair de \$100; —capital émis: 50,000 actions entière- ment payées.....	5,000,000
	<u>\$276,728,464</u>
Engagements et éventualités	
Solde à payer sur matériel commandé et pro- jets de construction en cours.....	\$ 33,000,000
Billets escomptés à la banque en rapport avec les voyages à crédit.....	2,225,000

W. S. HARVEY,
Contrôleur.

ÉTAT DU REVENU

Recettes d'exploitation

	1961	1960
Voyageurs.....	\$143,301,442	\$127,595,694
Courrier.....	10,245,935	10,244,192
Messageries et fret.....	8,447,115	7,931,310
Exédents de bagages.....	772,857	1,131,729
Nolisements.....	756,771	506,872
Services accessoires—net.....	1,911,588	1,576,729
	<u>\$165,435,708</u>	<u>\$148,986,526</u>

Dépenses d'exploitation

Frais de vol.....	\$ 37,968,236	\$ 34,850,097
Entretien.....	34,816,104	37,032,782
Service des voyageurs.....	13,660,235	11,572,876
Frais de service relatifs aux avions et au trafic.....	25,757,021	23,377,049
Ventes et promotion.....	24,509,908	21,800,032
Frais généraux et administration.....	6,658,664	5,629,809
	<u>\$143,370,168</u>	<u>\$134,262,645</u>

Revenu d'exploitation.....	\$ 22,065,540	\$ 14,723,881
Provision pour amortissement.....	19,921,497	13,671,303
	<u>\$ 2,144,043</u>	<u>\$ 1,052,578</u>
Revenu net d'autres sources.....	1,917,208	4,437,538
Revenu avant les dépenses d'intérêt.....	\$ 4,061,251	\$ 5,490,116
Intérêt sur emprunts et obligations.....	10,511,333	8,097,466
Déficit—A être comblé par le gouvernement du Canada	<u>\$ (6,450,082)</u>	<u>\$ (2,607,350)</u>

NOTE: Pour fins de comparaison, les dépenses d'exploitation de 1960 ont été reformulées en conformité de la répartition des postes prescrite par la Commission des transports aériens.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

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

J'ai examiné le bilan d'Air Canada au 31 décembre 1961 et l'état du revenu pour l'année terminée à cette date. Mon examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui qui m'ont paru nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, le bilan précité et l'état du revenu s'y rapportant sont bien dressés de manière à représenter, selon les principes comptables généralement reconnus et appliqués d'une manière conforme à celle de l'année précédente, l'état véritable et exact des affaires de la compagnie au 31 décembre 1961, et les résultats de ses opérations pour l'année terminée à cette date, selon les explications qui m'ont été données et d'après ce qu'indiquent les livres de la compagnie.

De plus, à mon avis, je déclare que les livres de comptabilité requis ont été tenus par la compagnie, et que les transactions dont j'ai pris connaissance ont été effectuées dans les limites de ses pouvoirs.

J. A. deLalanne

Comptable agréé.

Le 8 février 1962.

STATISTIQUES RÉVÉLATRICES

	1961	1960	% de différence
Nombre de passagers payants.....	3,712,068	3,440,303	+ 8%
Sièges-milles occupés (en milliers).....	2,481,122	2,050,600	+21%
Tonnes-milles de courrier (en milliers).....	11,934	11,593	+ 3%
Tonnes-milles de messageries (en milliers).....	3,093	2,887	+ 7%
Tonnes-milles de fret (en milliers).....	20,998	17,981	+17%
Tonnes-milles transportées (en milliers).....	278,455	233,401	+19%
Sièges-milles disponibles (en milliers).....	3,869,156	3,108,506	+24%
Tonnes-milles disponibles (en milliers).....	521,625	402,892	+29%
Coefficient d'utilisation en passagers payants..	64.1%	66.0%	
Coefficient d'utilisation en charge payante.....	53.4%	57.9%	
Longueur moyenne de l'étape par envolée (milles).....	348	337	+ 3%
Longueur moyenne du voyage par passager (milles).....	668	597	+12%
Tonnes-milles disponibles par heure-appareil..	2,585	1,549	+67%
Nombre moyen d'employés.....	11,707	11,172	+ 5%
Tonnes-milles disponibles par employé.....	44,557	36,063	+24%

Le PRÉSIDENT: M. Fisher veut poser une question.

M. CHEVRIER: Avant de passer à l'interrogatoire de M. de Lalanne, monsieur le président, je veux louer, au nom de nos membres du moins, et de tous les autres aussi j'espère, la façon dont M. McGregor a témoigné devant ce comité. Il l'a fait d'une façon très instructive et très utile. Cette partie des délibérations m'a certainement plu et je veux qu'il sache, lui et ses directeurs, que nous du moins, et les autres membres aussi, j'en suis sûr, estimons qu'il a fait un excellent travail en ce qui concerne la présentation de ce rapport.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pour renchéris sur ce que M. Chevrier a dit, monsieur le président—car j'ai été un de ceux qui ont le plus parlé—je voudrais ajouter que je souscris aux remarques de M. Chevrier. J'ai déjà travaillé pour M. McGregor, mais je ne crois pas qu'il s'en souvienne. Ceux qui critiquent Air Canada le font parce qu'ils n'ont emprunté aucune autre ligne aérienne, et c'est beaucoup dire, à mon avis.

Le PRÉSIDENT: M. Chevrier et M. Smith parlent au nom de tout le Comité, j'en suis persuadé.

M. MCGREGOR: Merci.

M. FISHER: Je pensais que M. Smith était venu ici pour descendre César et non pour l'élever jusqu'aux nues.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur Fisher, je ne prête de mobiles à personne comme vous le faites.

Le PRÉSIDENT: M. Fisher lui-même ne met pas en doute votre sincérité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, voulez-vous procéder à l'interrogatoire de M. deLalanne.

M. FISHER: Monsieur deLalanne, je suppose que vous avez fait la même vérification spéciale ou, du moins, une certaine vérification du compte des dépenses et des procédés comptables, comme vous l'avez fait pour le National-Canadien?

M. DE LALANNE: Oui, cela fait partie de la vérification régulière. J'ai recommandé à mes fonctionnaires d'y faire particulièrement attention.

M. FISHER: Et vous n'avez rien à redire à cet égard?

M. DE LALANNE: Non.

M. FISHER: Vous n'avez pas rencontré de comptes très élevés?

M. DE LALANNE: Évidemment, c'est une question d'opinion, mais je n'ai rencontré aucune dépense qu'on pourrait juger exagérée.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, il nous faut une proposition pour adopter le rapport de l'auditeur.

Le PRÉSIDENT: Nous demandons une proposition pour l'adoption du rapport de l'auditeur.

Sur la proposition de M. Ouellet, appuyé par M. Rinfret, le rapport de l'auditeur est approuvé. La motion est approuvée.

Le PRÉSIDENT: Quand M. Gordon était avec nous, nous avons omis d'examiner ce qui suit:

AIR CANADA

(A inclure dans la Loi sur le financement et la garantie)

1962

Dépenses nettes prévues—à emprunter.....	\$ 9,800,000
Du 1 ^{er} janvier 1963 au 30 juin 1963. Autorisation provisoire de financement requise pour les immobilisations autorisées en 1962 et au cours des années antérieures.....	\$16,000,000

REMARQUE: Les capitaux nécessaires à Air Canada ne proviennent pas des fonds propres du National-Canadien (provenant de la dépréciation et de la vente des actions privilégiées), mais d'emprunts autorisés par la Loi sur le financement et la garantie.

M. BALCER: Nous avons oublié d'examiner cet article lorsque M. Gordon était ici.

M. FISHER: Je ne voudrais pas proposer cela.

Le PRÉSIDENT: Je vois avec plaisir que vous ne voulez pas vous compromettre. Dans ce cas, je vais demander à quelqu'un d'autre de le proposer.

M. FISHER: Si je le faisais, je me ferais critiquer par un de mes collègues qui ne fait pas partie de ce Comité.

Le PRÉSIDENT: Je vois.

Le PRÉSIDENT: Cet article est donc proposé par...

M. CARTER: Je proposerais n'importe quoi maintenant.

Le PRÉSIDENT: L'article est proposé par M. Carter et appuyé par M. Smith (*Calgary-Sud*).

La motion est approuvée.

Le PRÉSIDENT: Nous avons le crédit du ministère des Transports, relatif aux services des chemins de fer et des navires à vapeur, et qui réclame un montant de 6 millions de dollars pour le service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus. Services des chemins de fer et des navires à vapeur.

Crédit 80—Paiements à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après dénommée la Compagnie) sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées au ministre des Finances par la Compagnie, de sommes à affecter par la Compagnie aux déficits d'exploitation (certifiés par les vérificateurs de la Compagnie) pour l'année civile 1962—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus, \$6,552,500.

M. FISHER: A mon avis, nous devrions faire obstruction à ce crédit.

Le PRÉSIDENT: M. Carter va le proposer, je crois.

M. CARTER: Oui, et l'appuyer aussi.

Le PRÉSIDENT: La motion est appuyée par M. Prittie.

La motion est approuvée.

Le PRÉSIDENT: Nous devons aussi étudier l'article du ministère des Transports, relatif aux services des chemins de fer et des navires à vapeur, au sujet du crédit de \$3,359,000 pour le service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus.

Crédit 85—Paiements à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après dénommée la Compagnie) sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées au ministre des Finances par la Compagnie, de sommes à affecter par la Compagnie aux déficits d'exploitation (certifiés par les vérificateurs de la Compagnie) pour l'année civile 1962—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus, \$3,359,000.

M. LAING: De qui s'agit-il?

Le PRÉSIDENT: Du service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et des ports terminus.

M. BENIDICKSON: Ces articles paraissent dans le livre bleu du budget révisé des dépenses?

M. BALCER: Oui. Ces trois articles sont compris dans ce livre.

M. BENIDICKSON: Nous aurons le droit de discuter ces articles au Comité général, je suppose?

M. BALCER: Dans ce cas, pourquoi les adopter maintenant?

M. FISHER: S'il en est ainsi, nous ferions mieux de discuter de la digue.

M. BALCER: La digue n'a rien à voir avec ces articles. Sa construction relève du ministère des Travaux publics. Nous devons étudier trois articles ici. Un de ces articles a trait aux services des navires à vapeur du National-Canadien à Terre-Neuve.

M. BENIDICKSON: Ces articles comprennent tous des biens confiés à la gestion du National-Canadien?

M. BALCER: Oui.

M. BENIDICKSON: Parce que ces propriétés sont déficitaires, elles requièrent des affectations du Parlement?

M. BALCER: C'est exact. Habituellement, le président du National-Canadien est présent pour répondre aux questions qui touchent ces articles.

M. LAING: Monsieur le président, c'est sans doute le moment propice pour demander au ministre pourquoi nous payons plusieurs millions de dollars en fait de subventions, à chaque année, pour les services de transbordement sur la côte de l'Atlantique alors que nous ne fournissons rien pour la côte du Pacifique?

M. FISHER: C'est à cause de ce cinglé de Bennett là-bas.

M. LAING: Cette anomalie a-t-elle tout simplement une cause historique?

M. BALCER: On paie certaines subventions de ce genre pour la côte Ouest.

M. CARTER: Nous nous demandons toujours pourquoi il faut payer une indemnité pour la pêche du chien de mer sur la côte de l'Ouest et aucune pour la côte de l'Est.

M. LAING: Peut-être y a-t-il plus de chiens de mer là-bas.

M. FISHER: Est-ce bientôt fini, monsieur le président?

M. LAING: Le ministre pourrait-il me dire si cette anomalie dont j'ai parlé découle de notre histoire?

M. BALCER: Oui, en partie.

M. BENIDICKSON: Cela dépend peut-être de la Confédération.

M. BALCER: Lorsque Terre-Neuve s'est jointe à la Confédération, les conditions de l'union obligeaient le gouvernement à maintenir un service de transbordement entre Sydney-Nord et Port-aux-Basques.

M. LAING: Pourquoi existe-t-il une subvention pour Bar Harbour (Maine)?

M. BALCER: C'est une excellente question. Il s'agit d'un service essentiel et peut-être d'un autre fait historique.

M. LAING: Il est indispensable pour nous du littoral ouest d'assurer une communication avec San-Francisco et Seattle.

M. BALCER: Oui, mais les services de la côte Ouest rentrent probablement dans leurs frais tandis que ces services-ci ne couvrent pas les leurs.

M. LAING: Mais ces services sont essentiels?

M. BALCER: Oui. Le transbordeur de Bar Harbour transporte la pêche de homards de Lunenburg jusque dans cette région et il est extrêmement important pour l'économie de la Nouvelle-Écosse, ce qui nous porte à penser que nous devons lui accorder des subventions.

M. LAING: Sommes-nous apathiques dans l'Ouest ou faisons-nous preuve de plus de vivacité dans l'Est?

M. FISHER: C'est la roue criarde qu'il faut graisser.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Il y a trop d'opulence dans l'Ouest.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Laing, auriez-vous la générosité de proposer l'approbation de cet article pour la région de l'Est?

M. LAING: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Smith, de Calgary, l'appuiera.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je vais appuyer cette motion, monsieur le président. La motion est approuvée.

Le PRÉSIDENT: Et maintenant, nous devons étudier un article qui se rapporte à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, pour un crédit de \$13,975,000.

Services des chemins de fer et des navires à vapeur

Crédit n° 100—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Paiement, aux compagnies ferroviaires assurant un service dans le territoire choisi désigné par la loi, de la différence, occasionnée par l'application de la loi, entre les taxes de tarif et les taxes normales prévues aux tarifs approuvés (évaluée et certifiée au ministre des Transports par la compagnie du National-Canadien et approuvée par les vérificateurs de ladite compagnie relativement aux lignes de l'Est des chemins de fer Nationaux du Canada et, dans le cas des autres chemins de fer, par la Commission des transports du Canada) pour tout mouvement du trafic pendant l'année civile 1962, \$13,975,000.

M. FISHER: Ce crédit n'a encore jamais été présenté au Comité, n'est-ce pas?

M. BALCER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Oui, on l'a déjà présenté.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous n'êtes jamais resté avec nous assez longtemps pour le savoir.

M. LAING: Monsieur le président, est-ce que le chiffre de 20 p. 100 se fonde sur le nombre de tonnes-milles?

M. BALCER: Oui.

M. BENIDICKSON: Il s'agit là d'un calcul réglementaire.

M. FISHER: Je crois que nous devrions adopter ce crédit allègrement, car c'est la dernière fois que nous le verrons.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous proposer l'adoption du crédit en question?

M. FISHER: Oui, j'en propose l'adoption.

Le PRÉSIDENT: Proposée par M. Fisher, appuyée par M. Benidickson.

Le crédit est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport des prévisions à la Chambre?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je suppose que notre nouvelle réunion se fera sur convocation du président, une fois que les délibérations auront été recueillies et publiées. Je vous remercie de l'aide que vous nous avez donnée.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aimerais à poser une question au greffier.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Croyez-vous que nous puissions recevoir les rapports imprimés cette semaine, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Non, je ne crois pas que nous les ayons avant la semaine prochaine.

M. CARTER: Monsieur le président, ces rapports seront-ils publiés simultanément en français et en anglais?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. BENIDICKSON: Monsieur le président, j'imagine que le ministre n'a pas l'intention de présenter le bill du National-Canadien avant que nous ayons eu l'occasion de lire le procès-verbal? Il y a, si je comprends bien, une résolution d'inscrite au Feuilleton?

M. BALCER: Vous parlez du ministre des Finances, n'est-ce pas?

M. FISHER: Monsieur le président, je voudrais poser une question au greffier, au sujet du nombre d'exemplaires imprimés. Sommes-nous en retard avec l'impression, car j'ai reçu un certain nombre de demandes à l'égard de ces comptes rendus et, tout dernièrement encore, il m'est arrivé de ne pas trouver d'exemplaires des jours précédents. Avons-nous fait imprimer 800 exemplaires, et est-ce là un nombre suffisant?

Le GREFFIER DU COMITÉ: Monsieur le président, je ne saurais répondre à cette question. Je ne suis pas très au courant de la situation, mais je vais me renseigner et donner la réponse à M. Fisher.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous des exemplaires supplémentaires, monsieur Fisher?

M. FISHER: Je me procure toujours des exemplaires supplémentaires, mais, vu l'intérêt de plus en plus vif que suscitent d'année en année ces comptes rendus, je me demande si nous en faisons imprimer un nombre suffisant. Il me semble que nous avons demandé le même nombre d'exemplaires que par les années passées.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous en avons commandé 800 en anglais et 250 en français.

M. CARTER: Monsieur le président, je suis d'accord avec M. Fisher à ce sujet. Certains numéros étaient beaucoup plus en demande que d'autres au cours des dernières sessions et il m'a été impossible de me procurer les séries complètes.

M. FISHER: Nous pourrions peut-être étudier cette question au cours de notre prochaine séance.

Le PRÉSIDENT- Oui.

Je vous remercie, messieurs, de votre excellente collaboration.

M. FISHER: Merci pour vos bonnes paroles.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Merci, monsieur le président.

M. BALCER: Je crois que nous devrions proposer des remerciements à l'endroit du président.

Le PRÉSIDENT: Merci, messieurs.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-cinquième législature
1962

COMITÉ SESSIONNEL
DES

CHEMINS DE FER, DES LIGNES
AÉRIENNES ET DE LA
MARINE MARCHANDE

que l'État possède et régit

Président: l'honorable W. EARL ROWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5

SÉANCE DU

MERCREDI 28 NOVEMBRE 1962

BUDGET REVISÉ DES DÉPENSES 1962-1963

- Crédits N^{os} 80—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus
85—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus
100—Loi sur les taux de transport des marchandises

TÉMOIN:

L'honorable ^lLéon Balcer, ministre des Transports.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1963

28060-2-1



COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER, DES LIGNES AÉRIENNES ET DE LA
MARINE MARCHANDE

Président: L'honorable W. Earl Rowe

Vice-président: M. Heber Smith

MM.

Addison	Fairweather	Pascoe
Badanai	Fisher	Prittie ²
Beaulé	Foy	Pugh
Benidickson	Grégoire ³	Rideout
Bourbonnais	Laing ¹	Rinfret
Carter	McDonald (<i>Hamilton-</i>	Robinson
Chevrier	<i>Sud</i>)	Rouleau
Coates	Ouellet	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
English		

¹A remplacé M. Lamoureux } le 26 novembre avant la tenue de la onzième

²A remplacé M. Lewis } réunion.

³A été rétabli dans ses fonctions à 2 h. 30 de l'après-midi le 26 novembre avant la 12^e séance (à la place de M. Caouette).

ORDRES DE RENVOI

(Dans la mesure où ils s'appliquent aux crédits 80, 85 et 100 du Budget révisé des dépenses)

CHAMBRE DES COMMUNES

JEUDI 8 novembre 1962

Il est résolu: Qu'un comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que l'État possède et régit soit institué en vue de faire l'examen des comptes, des prévisions de dépenses et des projets de loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air-Canada, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics, et que ledit comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers, et à faire rapport de temps à autre, et que, nonobstant la disposition de l'article 67 du Règlement concernant la restriction du nombre de membres, ledit comité se compose de vingt-six députés.

VENDREDI 9 novembre 1962

*Il est ordonné—*Que le comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande soit composé de MM. Addison, Badanai, Baldwin, Belzile, Bourbonnais, Caouette, Chevrier, Coates, Fairweather, Fisher, Foy, Granger, Grégoire, Lamoureux, Mitchell, Muir (*Lisgar*), Ouellet, Pascoe, Prittie, Pugh, Rideout, Rinfret, Robinson, Rouleau, Rowe et Smith (*Simcoe-Nord*); que soient déferés audit comité les rapports annuels pour l'année 1961 des chemins de fer Nationaux du Canada, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air-Canada, les rapports des vérificateurs au Parlement sur la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et sur Air-Canada, documents déposés le 20 mars 1962; le budget de 1962 d'Air-Canada, déposé le 9 février 1962; le budget de 1962 des chemins de fer Nationaux du Canada, déposé le 18 avril 1962; que les crédits n° 80—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus, n° 85—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus, n° 100—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, énoncés au budget révisé des dépenses de 1962-1963, soient retirés du comité des subsides et déferés audit comité, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics.

LUNDI 26 novembre 1962

*Il est ordonné—*Que les noms de MM. Prittie et Laing soient substitués à ceux de MM. Lewis et Lamoureux sur la liste des membres du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

MARDI 27 novembre 1962

Il est ordonné—Que le nom de M. Grégoire soit substitué à celui de M. Caouette sur la liste des membres du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

MARDI 4 décembre 1962

Il est ordonné—Que le nom de M. Lewis soit substitué à celui de M. Prittie sur la liste des membres du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande.

Attesté.

Le greffier de la Chambre des communes,
Léon-J. Raymond

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le 18 décembre 1962.

Le Comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande que le Gouvernement possède et contrôle a l'honneur de présenter ainsi qu'il suit son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de Renvoi à la date du vendredi le 9 novembre 1962, votre Comité a étudié les postes 80, 85 et 100 énoncés au budget révisé des dépenses de 1962-1963 à savoir:

Poste 80—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus, \$6,552,500.00.

Poste 85—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus, \$3,359,000.00.

Poste 100—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, \$13,975,000.00.

Votre Comité en recommande l'adoption.

Une copie des procès-verbaux et témoignages se rapportant auxdits postes est annexée.

Respectueusement soumis,

Le président,
W. EARL ROWE.

PROCÈS-VERBAUX

(EXTRAIT)

MERCREDI 28 novembre 1962

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(14)

Après discussion, sur la proposition de M. Carter appuyé par M. Prittie,

Il est décidé.—Que le crédit 80 des prévisions de dépenses revisées de l'année 1962-1963 (Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus, \$6,552,500) soit approuvé.

Sur la proposition de M. Laing, appuyé par M. Smith (*Calgary-Sud*),

Il est décidé.—Que le crédit 85 (Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus \$3,359,000) soit approuvé.

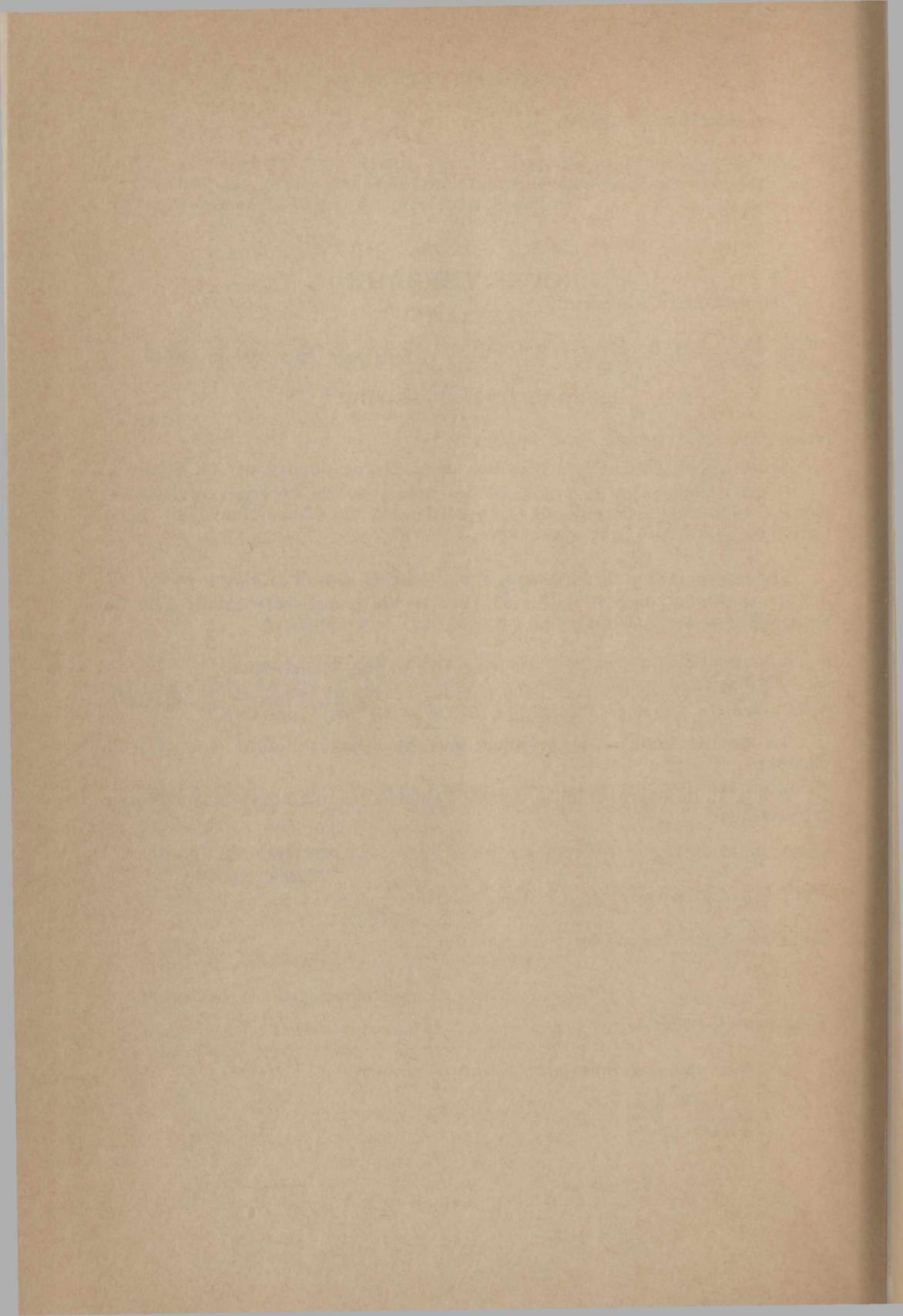
Sur la proposition de M. Fisher, appuyé par M. Benidickson,

Il est décidé.—Que le crédit 100 (Loi sur le taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, \$13,975,000) soit approuvé.

Le Comité autorise le président à faire rapport desdits crédits à la Chambre.

A 5 h. 13 de l'après-midi le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Marcel Roussin



TÉMOIGNAGES

(EXTRAIT)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MERCREDI 28 novembre 1962.

3 h. 45 de l'après-midi

Le PRÉSIDENT: Nous avons le crédit du ministère des Transports, relatif aux services des chemins de fer et des navires à vapeur, et qui réclame un montant de 6 millions de dollars pour le service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus. Services des chemins de fer et des navires à vapeur.

Crédit 80—Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (ci-après dénommée la Compagnie) sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées au ministre des Finances par la Compagnie, de sommes à affecter par la Compagnie aux déficits d'exploitation (certifiés par les vérificateurs de la Compagnie) pour l'année civile 1962—Service de transbordement de Terre-Neuve et ports terminus, \$6,552,500.

M. FISHER: A mon avis, nous devrions faire obstruction à ce crédit.

Le PRÉSIDENT: M. Carter va le proposer, je crois.

M. CARTER: Oui, et l'appuyer aussi.

Le PRÉSIDENT: La motion est appuyée par M. Prittie.

La motion est approuvée.

Le PRÉSIDENT: Nous devons aussi étudier l'article du ministère des Transports, relatif aux services des chemins de fer et des navires à vapeur, au sujet du crédit de \$3,359,000 pour le service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus.

Crédit 85—Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (ci-après dénommée la Compagnie) sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées au ministre des Finances par la Compagnie, de sommes à affecter par la Compagnie aux déficits d'exploitation (certifiés par les vérificateurs de la Compagnie) pour l'année civile 1962—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus, \$3,359,000.

M. LAING: De qui s'agit-il?

Le PRÉSIDENT: Du service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et des ports terminus.

M. BENIDICKSON: Ces articles paraissent dans le livre bleu du budget révisé des dépenses?

M. BALCER: Oui. Ces trois articles sont compris dans ce livre.

M. BENIDICKSON: Nous aurons le droit de discuter ces articles au Comité général, je suppose?

M. BALCER: Dans ce cas, pourquoi les adopter maintenant?

M. FISHER: S'il en est ainsi, nous ferions mieux de discuter de la digue.

M. BALCER: La digue n'a rien à voir avec ces articles. Sa construction relève du ministère des Travaux publics. Nous devons étudier trois articles ici. Un de ces articles a trait aux services des navires à vapeur du National-Canadien à Terre-Neuve.

M. BENIDICKSON: Ces articles comprennent tous des biens confiés à la gestion du National-Canadien?

M. BALCER: Oui.

M. BENIDICKSON: Parce que ces propriétés sont déficitaires, elles requièrent des affectations du Parlement?

M. BALCER: C'est exact. Habituellement, le président du National-Canadien est présent pour répondre aux questions qui touchent ces articles.

M. LAING: Monsieur le président, c'est sans doute le moment propice pour demander au ministre pourquoi nous payons plusieurs millions de dollars en fait de subventions, à chaque année, pour les services de transbordement sur la côte de l'Atlantique alors que nous ne fournissons rien pour la côte du Pacifique?

M. FISHER: C'est à cause de ce cinglé de Bennett là-bas.

M. LAING: Cette anomalie a-t-elle tout simplement une cause historique?

M. BALCER: On paie certaines subventions de ce genre pour la côte Ouest.

M. CARTER: Nous nous demandons toujours pourquoi il faut payer une indemnité pour la pêche du chien de mer sur la côte de l'Ouest et aucune pour la côte de l'Est.

M. LAING: Peut-être y a-t-il plus de chiens de mer là-bas.

M. FISHER: Est-ce bientôt fini, monsieur le président?

M. LAING: Le ministre pourrait-il me dire si cette anomalie dont j'ai parlé découle de notre histoire?

M. BALCER: Oui, en partie.

M. BENIDICKSON: Cela dépend peut-être de la Confédération.

M. BALCER: Lorsque Terre-Neuve s'est jointe à la Confédération, les conditions de l'union obligeaient le gouvernement à maintenir un service de transbordement entre Sydney-Nord et Port-aux-Basques.

M. LAING: Pourquoi existe-t-il une subvention pour Bar Harbour (Maine)?

M. BALCER: C'est une excellente question. Il s'agit d'un service essentiel et peut-être d'un autre fait historique.

M. LAING: Il est indispensable pour nous du littoral ouest d'assurer une communication avec San Francisco et Seattle.

M. BALCER: Oui, mais les services de la côte Ouest rentrent probablement dans leurs frais tandis que ces services-ci ne couvrent pas les leurs.

M. LAING: Mais ces services sont essentiels?

M. BALCER: Oui. Le transbordeur de Bar Harbour transporte la pêche de homards de Lunenburg jusque dans cette région et il est extrêmement important pour l'économie de la Nouvelle-Écosse, ce qui nous porte à penser que nous devons lui accorder des subventions.

M. LAING: Sommes-nous apathiques dans l'Ouest ou faisons-nous preuve de plus de vivacité dans l'Est?

M. FISHER: C'est la roue criarde qu'il faut graisser.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Il y a trop d'opulence dans l'Ouest.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Laing, auriez-vous la générosité de proposer l'approbation de cet article pour la région de l'Est?

M. LAING: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Smith, de Calgary, l'appuiera.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je vais appuyer cette motion, monsieur le président.

La motion est approuvée.

Le PRÉSIDENT: Et maintenant, nous devons étudier un article qui se rapporte à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, pour un crédit de \$13,975,000.

Services des chemins de fer et des navires à vapeur

Crédit n° 100—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Paiement aux compagnies ferroviaires assurant un service dans le territoire choisi désigné par la loi, de la différence, occasionnée par l'application de la loi, entre les taxes de tarif et les taxes normales prévues aux tarifs approuvés (évaluée et certifiée au ministre des Transports par la compagnie du National-Canadien et approuvée par les vérificateurs de ladite compagnie relativement aux lignes de l'Est des chemins de fer Nationaux du Canada et, dans le cas des autres chemins de fer, par la Commission des transports du Canada) pour tout mouvement du trafic pendant l'année civile 1962, \$13,975,000.

M. FISHER: Ce crédit n'a encore jamais été présenté au Comité, n'est-ce pas?

M. BALCER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Oui, on l'a déjà présenté.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous n'êtes jamais resté avec nous assez longtemps pour le savoir.

M. LAING: Monsieur le président, est-ce que le chiffre de 20 p. 100 se fonde sur le nombre de tonnes-milles?

M. BALCER: Oui.

M. BENIDICKSON: Il s'agit là d'un calcul réglementaire.

M. FISHER: Je crois que nous devrions adopter ce crédit allégrement, car c'est la dernière fois que nous le verrons.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous proposer l'adoption du crédit en question?

M. FISHER: Oui, j'en propose l'adoption.

Le PRÉSIDENT: Proposée par M. Fisher, appuyée par M. Benidickson.

Le crédit est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport des prévisions à la Chambre?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je suppose que notre nouvelle réunion se fera sur convocation du président, une fois que les délibérations auront été recueillies et publiées. Je vous remercie de l'aide que vous nous avez donnée.

